

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 055/2026
Data: 31/03/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES AVANÇA COM LICENÇA EMITIDA PELA CETESB	4
OBRA DO TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM ÁREA DESTINADA PARA CAPACITAÇÃO DOS TRABALHADORES	4
PORTOS, DESCARBONIZAÇÃO E ENERGIA DO FUTURO	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
ROUBO DE CARGAS: PE E BA LIDERAM NO NE E BR-101 É A RODOVIA DE MAIOR RISCO	7
COM NOVA FÁBRICA NA BAHIA, INPASA IMPULSIONA PRODUÇÃO DE MILHO PARA ETANOL	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
BRASIL E BOLÍVIA AMPLIAM ACORDO AÉREO E LIBERAM NÚMERO DE VOOS ENTRE OS PAÍSES	10
LEILÃO DO GALEÃO GARANTE R\$ 2.9 BILHÕES E INAUGURA NOVA FASE DA CONCESSÃO DO AEROPORTO	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
CONCESSÃO DAS ROTAS GERAIS IMPULSIONARÁ LOGÍSTICA E PRODUÇÃO DE CACHAÇA EM MINAS GERAIS	13
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES RECUPERA PONTE SOBRE O RIACHO PONTAL II, NA BR-428/PE	15
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E ANTT FORMALIZAM TRANSFERÊNCIA DA FERNÃO DIAS COM PACOTE DE R\$ 14,8 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	15
MP DO BOM CONDUTOR GERA MAIS DE R\$ 1 BILHÃO EM ECONOMIA PARA OS BRASILEIROS EM APENAS TRÊS MESES	17
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AUTORIZA DUPLICAÇÃO DA BR-381 E AMPLIA INVESTIMENTOS NA MALHA RODOVIÁRIA DE MINAS GERAIS	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – O RENASCIMENTO DO GALEÃO	19
INSIGHT – DIREITO - EMPRESAS CONDENADAS NA JUSTIÇA DO TRABALHO TÊM ATÉ 10 ANOS PARA BUSCAR RESSARCIMENTO REGRESSIVO, DECIDE STJ	20
POLÍTICA - CPI DO CRIME PODE CONVOCAR EX-GOVERNADORES	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO PRESERVA PAC EM BLOQUEIO DE R\$ 1,6 BILHÃO DO ORÇAMENTO 2026	24
Bloqueio orçamentário	24
Despesas não obrigatórias	24
Faseamento	24
Transportes, o mais afetado	24
Cortes	24
POLÍTICA - RONALDO CAIADO ANUNCIA PRÉ-CANDIDATURA AO PLANALTO	24
POLÍTICA - “FLÁVIO BOLSONARO NÃO TEM VIVÊNCIA E EXPERIÊNCIA PARA SER PRESIDENTE”	26
POLÍTICA - HADDAD PLANEJA “PROJETO OUSADO” PARA SP	26
POLÍTICA - BARCHINI SERÁ O NOVO MINISTRO DA EDUCAÇÃO, ANUNCIA LULA	27
TRANSPORTES – FERROVIAS - RENOVAÇÃO DA FCA AVANÇA E DEVE CHEGAR AO TCU EM ABRIL	28
TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO AUTORIZA DUPLICAÇÃO DA BR-381 E PACOTE DE OBRAS EM RODOVIAS DE MG	30
TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT FORMALIZA NOVA CONCESSÃO DA FERNÃO DIAS	31
TRANSPORTES – AEROPORTOS - AENA VENCE LEILÃO DO GALEÃO COM PROPOSTA DE R\$ 2,9 BILHÕES E ÁGIO DE 210%	33
TRANSPORTES – AEROPORTOS - FAB INVESTIGA PANE EM VOO QUE RETORNOU A GUARULHOS APÓS DECOLAGEM	34
INFRAESTRUTURA - INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS ORIENTA AGENDA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA	35
INFRAESTRUTURA - MORRE AOS 60 ANOS O ANALISTA DE INFRAESTRUTURA SERGIO VIANNA TEIXEIRA	36
INDÚSTRIA - BNDES APROVA R\$ 411 MILHÕES PARA INOVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA SUZANO	36
PETRÓLEO E GÁS – ANP DEFINE FÓRMULA PARA PREÇO DE REFERÊNCIA DO DIESEL	38
PETRÓLEO E GÁS – TARCÍSIO ACHA SUBVENÇÃO RAZOÁVEL E DEVE ADERIR À PROPOSTA	38
PETRÓLEO E GÁS – PETROBRAS INVESTIRÁ EM PROJETO SOBRE A BACIA DO MARAJÓ	39
ENERGIA – DISTRIBUIDORAS PODEM TER CRÉDITO DE R\$ 7 BI	39
ENERGIA – COM CONDIÇÕES FAVORÁVEIS, ABRIL SEGUE COM BANDEIRA TARIFÁRIA VERDE	40
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026	41
BRASIL EXPORT – BAHIA EXPORT REÚNE LIDERANÇAS PARA DEBATER INFRAESTRUTURA	42
FINANÇAS - MERCADO ELEVA PREVISÃO DA INFLAÇÃO PARA 4,31%	43
FINANÇAS - GOVERNO TEM DÉFICIT DE R\$ 30 BILHÕES EM FEVEREIRO	44
FINANÇAS - TAXA DE JUROS PODE CAIR, APESAR DA GUERRA	44
FINANÇAS - IBOVESPA INICIA SEMANA EM ALTA DE 0,53%	45
OPINIÃO – ARTIGOS - A INTEGRAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS COMO REFLEXO DA MARCA DA EMPRESA	46



JUSTIÇA – MORAES QUER SABER QUAIS SEGURANÇAS DE BOLSONARO SÃO DO GSI	48
JUSTIÇA – DEFESA DIZ QUE DESCONHECIA VÍDEO QUE EDUARDO FEZ PARA SEU PAI	49
JUSTIÇA – STF MARCA DECISÃO SOBRE ELEIÇÃO NO RIO	50
JUSTIÇA – DINO AMPLIA INVESTIGAÇÃO SOBRE EMENDAS LIGADAS À LAGOINHA	51
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - DISCUTIMOS O QUE DESTRUIR E ESQUECEMOS COMO CONSTRUIR	51
INTERNACIONAL - ESPANHA PROÍBE EUA DE USAR SEU ESPAÇO AÉREO	52
INTERNACIONAL - UCRÂNIA OFERECE EXPERTISE PARA AJUDAR A DESTRAVAR ORMUZ.....	53
INTERNACIONAL - IRÃ AFIRMA QUE EMBAIXADOR EXPULSO NÃO DEIXARÁ O LÍBANO.....	54
INTERNACIONAL - JUSTIÇA FREIA REFORMA TRABALHISTA DE MILEI	54
INTERNACIONAL - NAVIO DA RÚSSIA CHEGA A CUBA COM 100 MIL TONELADAS DE PETRÓLEO	55
JORNAL O GLOBO – RJ.....	56
GOVERNO PREPARA SUBVENÇÃO TEMPORÁRIA PARA GÁS DE COZINHA	56
SEM PUBLICAÇÃO DE BALANÇO, BRB DEVE SER CHAMADO PELO BC PARA EXPLICAR COMO IRÁ COBRIR ROMBO DO MASTER57	
GOVERNO ESTÁ PRÓXIMO DE OBTER UNANIMIDADE DOS ESTADOS EM TORNO DA PROPOSTA DE SUBVENÇÃO AO DIESEL IMPORTADO, DIZ FAZENDA	57
ESTATAIS TÊM DÉFICIT DE R\$ 4,1 BILHÕES NO 1º BIMESTRE, O MAIOR JÁ REGISTRADO PARA O PERÍODO	59
COM GALEÃO E CONGONHAS, AENA PASSA A GERIR 20% DA MALHA AÉREA NACIONAL	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	62
GOVERNO LULA DETALHA BLOQUEIO DE R\$ 1,6 BI NO ORÇAMENTO DE 2026; VEJA PASTAS MAIS AFETADAS	62
BRASIL JÁ DEVIA TER POLÍTICAS PARA ELEVAR A PRODUÇÃO INTERNA DE FERTILIZANTES, DIZ TEREZA CRISTINA	63
COMO OS EUA PODERIAM REABRIR À FORÇA O ESTREITO DE ORMUZ? ENTENDA	67
MONOTRILHO ATÉ O AEROPORTO DE CONGONHAS É INAUGURADO; SAIBA COMO VAI FUNCIONAR	70
VALOR ECONÔMICO (SP).....	73
RESULTADO DA BRASKEM LIGA ALERTA DO MERCADO.....	73
‘NÃO EXISTE PORTO NO MUNDO SEM FERROVIA’, DIZ PRESIDENTE DA FIRJAN AO DEFENDER ANEL FERROVIÁRIO DO SUDESTE74	
EXONERAÇÃO DE OITO MINISTROS É PUBLICADA EM EDIÇÃO EXTRA DO DOU	75
ESTIAGEM E EL NIÑO ACENDEM ALERTA SOBRE CONSUMO DE ÁGUA NA INDÚSTRIA	76
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	78
PETROBRAS RETOMA PERFURAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS E PREVÊ CONCLUSÃO NO SEGUNDO TRIMESTRE	78
ECO-RODOVIAS SUPERA GESTORA DE PAULO GUEDES E ARREMATAS 734 KM DE RODOVIAS EM MG	79
PORTAL PORTOS E NAVIOS	81
MANAUS RECEBE LÍDERES DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NOS DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS DURANTE A NN LOGÍSTICA	81
TOMÉ FRANCA É NOMEADO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS	83
GOVERNO DE MG CONCEDE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO POR BALSAS NO LAGO DE FURNAS	84
SG-CADE RECOMENDA ARQUIVAR PROCESSO SOBRE SSE E PEDE SOLUÇÃO REGULATÓRIA CONTRA ABUSIVIDADE	85
MERCADO DE GRÃOS SERÁ AFETADO POR AUMENTO DE PREÇOS E REDUÇÃO DA OFERTA DE FERTILIZANTES, ALERTA CONSULTORIA	86
ATAQUE DE DRONES SUSPENDE OPERAÇÕES EM PORTO NO OMÃ.....	87
EMPRESAS CANCELARÃO 5% DOS ITINERÁRIOS PLANEJADOS PARA CONTÊINERES ATÉ 3 DE MAIO, PREVÊ DREWRY	88
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	88
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	88



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES AVANÇA COM LICENÇA EMITIDA PELA CETESB

Projeto prevê 81% do percurso em túneis no litoral de São Paulo

Da ATribuna.com.br 31 de março de 2026



Construção da nova estrada deve movimentar cerca de 4 milhões de metros cúbicos de solo e rocha (Alexsander Ferraz/AT)

A Companhia Ambiental do Estado (Cetesb) emitiu nesta segunda-feira (30) a licença prévia que atesta a viabilidade ambiental da nova pista da Rodovia dos Imigrantes. A proposta foi analisada a partir do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima) e recebeu manifestação favorável do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) na última quarta-feira, conforme A Tribuna já havia publicado.

A Cetesb informou que estabeleceu um conjunto rigoroso de condicionantes para garantir a execução com segurança ambiental. Entre elas estão o monitoramento contínuo da biodiversidade, a proteção de mananciais estratégicos, o controle técnico das escavações e medidas voltadas à preservação dos recursos hídricos ao longo do traçado.

Para viabilizar o licenciamento, a Companhia afirma que mobilizou equipes multidisciplinares que acompanharam desde a fase inicial cada etapa de definição do traçado e das soluções construtivas.

Segundo o diretor-presidente da Cetesb, Thomaz Toledo, o licenciamento ambiental “oferece segurança e previsibilidade, permitindo que obras desse porte avancem com responsabilidade e tragam benefícios concretos para mobilidade, economia e meio ambiente”, afirmou.

A construção deve movimentar cerca de 4 milhões de metros cúbicos de solo e rocha — volume equivalente a aproximadamente 1,6 mil piscinas olímpicas. Com a emissão da licença prévia, o projeto segue agora para as próximas etapas do licenciamento, que incluem as licenças de instalação (para começar as obras) e operação.

O projeto terá 21,6 km de extensão e vai conectar a Grande São Paulo à Baixada Santista. O traçado terá início no km 43 da Rodovia dos Imigrantes e seguirá até o km 265 da Rodovia Cônego Domêni-co Rangoni, nas proximidades do polo industrial de Cubatão. A proposta é ampliar a segurança viária, melhorar o acesso ao Porto de Santos e gerar ganhos logísticos, com aumento de capacidade de cerca de 145% no escoamento de cargas no trecho de serra.

Executado pela Ecovias, o projeto é considerado um dos mais complexos do País do ponto de vista de engenharia. Oitenta e um por cento do percurso será em túneis — solução que reduz intervenções na superfície e minimiza interferências ao longo do trajeto, inclusive em áreas de vegetação nativa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/03/2026

OBRA DO TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM ÁREA DESTINADA PARA CAPACITAÇÃO DOS TRABALHADORES

Estrutura de 2,5 mil m² já abrigou o Camp Guarujá; Prefeitura quer priorizar mão de obra local para o projeto no litoral de São Paulo

Por Bárbara Farias 31 de março de 2026



Imóvel deve abrigar um centro de capacitação profissional para qualificar trabalhadores que atuarão na construção do empreendimento (Divulgação/PMG)

A Prefeitura de Guarujá ofereceu à companhia portuguesa Mota-Engil, concessionária do túnel imerso Santos-Guarujá, uma área pública destinada à instalação de um centro de capacitação profissional para qualificar trabalhadores que atuarão na construção do empreendimento. O espaço, localizado em Vicente de Carvalho, já serviu ao Centro de Formação Profissional

(Camp Guarujá).

Durante a participação no 1º Encontro Porto & Mar 2026, promovido pelo Grupo Tribuna na última quinta-feira (26), o prefeito de Guarujá, Farid Madi (Pode), comentou que fez a oferta durante reunião com representantes da concessionária. “Já comuniquei a empresa Mota-Engil, vencedora do leilão, que viu com bons olhos a proposta, e determinei à Secretaria de Desenvolvimento e Assuntos Aeroportuários que acompanhe diretamente essa determinação como prioridade”, afirmou o prefeito.

Segundo a Administração Municipal, trata-se de uma estrutura de aproximadamente 2,5 mil metros quadrados (m²), localizada próximo ao futuro canteiro de obras do túnel Santos-Guarujá, com espaço para salas de aula e áreas abertas que podem ser adaptadas para treinamentos técnicos e atividades práticas.

A intenção do Município é preparar a população local para ocupar as vagas que serão geradas durante a construção do equipamento. “Temos que qualificar essa mão de obra de mais de 5 mil trabalhadores em Vicente de Carvalho, não vamos perder esse momento histórico de desenvolvimento”, afirmou o prefeito.

Além da qualificação profissional, a proposta tem como objetivo evitar a repetição de problemas sociais antigos. “Vamos poder ter esse espaço para qualificar essa nossa mão de obra, para que nós não corramos o risco do que aconteceu no Guarujá na década de 1980. Com o boom imobiliário, muita gente veio para ocupar essas vagas e, quando as obras acabaram, essas pessoas acabaram indo para a periferia de forma desordenada, e nós pagamos um preço até hoje”, ressaltou.

O chefe do Executivo guarujaense salientou que o diálogo com a concessionária tem sido positivo, mas reforçou a necessidade de participação ativa do Município nas decisões. “É imperativo que possamos ser ouvidos para apresentar nossas demandas e que elas sejam tratadas com a seriedade necessária”, concluiu.

Canteiro de obras e doca seca

Cogita-se instalar o principal canteiro de obras, onde se pretende construir a doca seca para montagem dos módulos de concreto do túnel que serão imersos, na área da Prainha, em Vicente de Carvalho, em direção ao chamado Linhão. Nesta mesma região, deverá ser construída parte de desembocadura do túnel, do lado de Guarujá, e remanejamento de vias. O terreno fica entre a Prainha e a Praça 14 Bis.

O projeto

O projeto prevê a construção da primeira travessia submersa do País, conectando Santos e Guarujá por meio de uma estrutura de aproximadamente 1,5 km de extensão — dos quais cerca de 870 metros serão imersos. A nova ligação deve reduzir a dependência do sistema de balsas e das rotas

rodoviárias, reduzindo o tempo de deslocamento, de aproximadamente uma hora para menos de cinco minutos.

Além de melhorar a mobilidade urbana, a obra terá impacto direto na logística do Porto de Santos ao facilitar o fluxo de cargas e reduzir gargalos operacionais na região.

Estruturado como uma parceria público-privada (PPP), pela Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI), a obra é conjunta entre o Governo de São Paulo e a União, com valor estimado de R\$ 6,8 bilhões.

Desse total, R\$ 5,2 bilhões são aporte público — cada governo contribui com 50% — e o restante será custeado pelo futuro concessionário privado.

Mão de obra

Em setembro do ano passado, a Prefeitura de Guarujá chegou a abrir uma pré-seleção de trabalhadores para mil vagas de emprego destinadas às obras do túnel. Pouco depois, porém, cancelou o processo porque iria esperar a assinatura do contrato pela Mota-Engil, empresa vencedora do leilão. “Assim que a nova data for definida, a Prefeitura seguirá com a pré-seleção, a princípio para 600 vagas de pedreiro de alvenaria e 400 de auxiliar de serviços gerais”, disse a Administração, na época. O processo não foi retomado. A mão de obra prioritariamente local está prevista no edital. Procurada, a empresa não se manifestou a respeito do tema.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/03/2026

PORTOS, DESCARBONIZAÇÃO E ENERGIA DO FUTURO

Fabio Viana Fernandes da Silveira. Advogado especialista em Regulação e Infraestrutura Portuária

Por Fabio Viana Fernandes da Silveira 31 de março de 2026



(Alexsander Ferraz/AT)

Por décadas, os portos brasileiros foram vistos como elo físico entre produção e mercado. Essa leitura já não basta. Na economia da transição energética, eles deixam de ser apenas corredores de cargas e reassumem função mais ampla: a de plataformas logísticas, industriais e energéticas. A descarbonização portuária passou a integrar o núcleo da competitividade, da atração de investimentos e da inserção internacional do País.

É nesse contexto que a eólica offshore ganha centralidade. O Brasil dispõe de Marco Legal para o aproveitamento do potencial energético offshore, mas a expansão dessa fronteira dependerá, em larga medida, de portos brasileiros aptos a receber, armazenar, embarcar e dar suporte operacional a equipamentos de grande porte. Em síntese, o mercado de eólicas offshore não avançará sem portos preparados para sustentá-lo.

Mas essa é apenas parte da equação. Além de viabilizar nova cadeia produtiva, os portos brasileiros terão de adaptar sua própria infraestrutura à lógica da descarbonização. Isso significa ampliar a eletrificação de equipamentos, modernizar a oferta energética e criar condições para sistemas de fornecimento de energia em terra para embarcações, o chamado on-shore power supply (OPS). A transição exige que os próprios portos passem a operar com base em energia limpa.

Essa conexão é mais profunda do que parece. O debate não pertence apenas ao setor elétrico. Ele alcança retroárea, acessos, capacidade dos cais, disponibilidade energética, apoio marítimo, qualificação profissional e política industrial. A eólica offshore recoloca os portos brasileiros no centro de uma engrenagem que envolve energia, logística, inovação e desenvolvimento regional.

Mas esse protagonismo expõe um dado incômodo. O Brasil reúne atributos objetivos para avançar, mas ainda convive com limitações relevantes. Estudos técnicos sobre cenários de desenvolvimento da eólica offshore apontam lacunas ligadas à resistência de pátios e cais, à capacidade de guindastes, à profundidade operacional e à logística necessária para montagem e carregamento de estruturas. O desafio não é apenas tecnológico. É também regulatório, operacional e estratégico.

Em 2025, os portos brasileiros movimentaram 1,4 bilhão de toneladas, recorde histórico, segundo dados do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com base na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Descarbonizar esse sistema e prepará-lo para novas cadeias energéticas não é agenda lateral: é questão de competitividade e posicionamento internacional.

Os portos brasileiros não se descarbonizam com slogan. Transformam-se com planejamento, energia disponível, regulação coerente, coordenação institucional e segurança jurídica. A experiência internacional mostra que liderança em eólica offshore não nasce apenas de recurso natural. Nasce de escala, política industrial, previsibilidade regulatória e infraestrutura preparada.

A boa notícia é que o Brasil ainda está diante de uma janela de construção. A eólica offshore pode reposicionar os portos brasileiros como hubs da transição energética. Mas isso exigirá visão de Estado, previsibilidade regulatória e capacidade de execução.

No fundo, a questão é simples. Os portos brasileiros do futuro não serão apenas mais modernos ou mais eficientes. Precisaram ser também mais integrados à nova lógica energética e mais preparados para operar em uma economia de baixo carbono. Se a eólica offshore pode reposicionar os portos brasileiros nessa nova economia, o passo seguinte é inevitável: discutir quais barreiras legais e regulatórias ainda precisam ser superadas para que essa promessa se converta em infraestrutura, investimento e operação.

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/03/2026

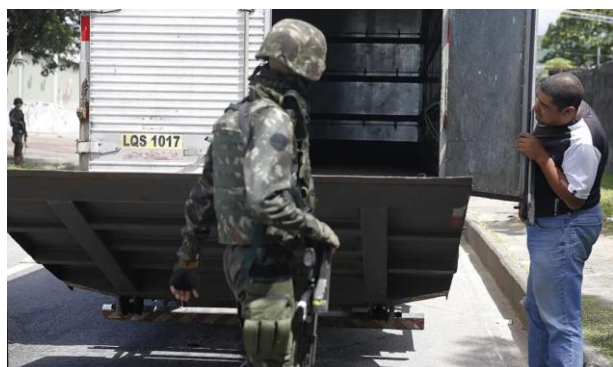


ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ROUBO DE CARGAS: PE E BA LIDERAM NO NE E BR-101 É A RODOVIA DE MAIOR RISCO

Pernambuco e Bahia estão entre os cinco estados mais críticos do país. A BR-101 concentra 30,8% dos prejuízos no Nordeste, que responde por 12,8% dos roubos de cargas nacionais

Por Paulo Goethe - De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Cargas fracionadas lideraram com 38,8% do prejuízo regional, mostrando a tendência de procura por produtos de fácil comercialização.
Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil

Pernambuco e Bahia figuram entre os cinco estados com maior número de ocorrências de roubo de carga no Brasil em 2025 — terceiro e quarto lugares, com 296 e 205 casos registrados, respectivamente —, enquanto a BR-101 concentrou 30,8% de todos os prejuízos por roubo registrados no Nordeste. A região respondeu por 12,8% dos prejuízos nacionais e 7,4% das ocorrências registradas no país,

consolidando-se como a segunda mais impactada pelo crime, atrás apenas do Sudeste. Bahia (28,4%), Maranhão (24,7%) e Pernambuco (23,8%) somaram mais de 75% das perdas regionais, concentradas majoritariamente em eixos rodoviários estruturantes — padrão distinto do Sudeste, onde trechos urbanos e operações de última milha dominam o mapa de risco.

Os dados constam de dois levantamentos anuais divulgados na semana passada: o Panorama Nacional do Roubo de Cargas — Relatório de Inteligência Estratégica e Diagnóstico 2025, da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), elaborado a partir do sistema MJSP/Sinesp-VDE e de secretarias estaduais de segurança pública; e o Report nstech de Roubo de Cargas — Versão Anual 2025, produzido com base em mais de R\$ 2,3 trilhões em cargas monitoradas pelas gerenciadoras de risco BRK, Buanny e Opentech.

Concentração de alvos e perfil das cargas

O perfil das cargas visadas no Nordeste é mais diversificado do que no Sudeste. Cargas fracionadas lideraram com 38,8% do prejuízo regional, seguidas por higiene e limpeza (15%), alimentício (14,2%) e eletrônicos (13,3%). No Sudeste, fracionadas e alimentos concentraram mais de 74% do total.

A NTC&Logística identifica, para o conjunto nacional, uma tendência de priorização de cargas de alta liquidez — produtos com alto giro, fácil comercialização e rápida inserção no mercado ilegal —, com abordagem durante entregas, interceptação em movimento e ações em paradas operacionais como principais modos de atuação.

A Paraíba, sem registros nas operações monitoradas pelas gerenciadoras em 2024, surgiu com 1,1% dos prejuízos nacionais em 2025, indicando expansão da criminalidade para além dos eixos tradicionais da região.



Arte: IA/ME

Roubo de cargas no Nordeste - Arte: IA/ME

BR-101 e corredores críticos

A BR-101 concentrou 30,8% dos prejuízos por roubo no Nordeste, seguida pela BR-316 (16,1%) e pela BR-116 (10,5%). O prejuízo em trechos urbanos ficou em 4,4% na região — contra 35,3% no Sudeste —, confirmando que o risco nordestino está centrado nas rodovias estruturantes, não na distribuição urbana.

A BR-010, que corta Maranhão, Tocantins e Pará, quase quintuplicou sua participação nos prejuízos nacionais, de 1,1% para 5,2%, sinalizando pressão crescente sobre o corredor que conecta o Nordeste ao Arco Norte. O período noturno concentrou 45,2% dos prejuízos nordestinos. Entre os dias da semana, domingo (19,2%) e quinta-feira (17,2%) lideraram o ranking, padrão que indica vulnerabilidade ampliada fora do horário comercial e em janelas de menor fiscalização.

Cenário nacional do roubo de cargas

O Brasil registrou 8.570 ocorrências de roubo de carga em 2025, queda de 16,7% ante 2024 e média de 23,5 roubos por dia, segundo a NTC&Logística. O prejuízo direto foi estimado em R\$ 900 milhões, com custo total — incluindo seguros, escoltas e interrupções operacionais — superior a R\$ 1 bilhão. Na série histórica da entidade, o volume caiu mais de 60% desde o pico de 25.950 ocorrências em 2017, mas o impacto financeiro permanece elevado.

O Sudeste liderou com 86,8% das ocorrências e 68,1% do valor de prejuízo, com Rio de Janeiro em primeiro lugar nacional (3.777 casos) e São Paulo em segundo (3.470). A região Norte saltou de 0,9% para 11,2% dos prejuízos (nstech) entre 2024 e 2025, assumindo a terceira posição no ranking, movimento que explica a estabilidade nordestina no segundo lugar sem que a região tenha registrado crescimento absoluto. O Sul mais que triplicou sua participação, de 2% para 7,3%.

Sofisticação das quadrilhas especializadas

A NTC&Logística aponta que o crime avançou em sofisticação mesmo com a queda no volume de ocorrências, com organizações que atuam a partir de planejamento de alvo e rota, execução por interceptação armada e escoamento via canais organizados de receptação. A entidade classifica o Nordeste como região de expansão logística urbana e portuária, com corredores regionais em desenvolvimento como fator crítico de risco.

A entidade identifica como gargalo estrutural a fragmentação dos dados públicos — ausência de sistema único de registro e baixa padronização nacional do conceito legal de roubo de carga —, o que limita a leitura precisa da amplitude real do fenômeno. A sanção da Lei nº 15.358/2026, que institui o Marco Legal do Combate ao Crime Organizado no Brasil, é apontada como avanço no enfrentamento da estrutura de receptação que sustenta financeiramente o crime.

Os relatórios completos estão disponíveis em portalntc.org.br e materiais.nstech.com.br/relatorio-roubo-de-cargas-anual-2025-nstech.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 31/03/2026

COM NOVA FÁBRICA NA BAHIA, INPASA IMPULSIONA PRODUÇÃO DE MILHO PARA ETANOL

Nova usina da Inpasa em Luís Eduardo Magalhães pode processar 1 milhão de toneladas de grãos por ano e presença da empresa deve favorecer o cultivo da segunda safra de milho na região

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Usina de etanol da Inpasa em Balsas, no Maranhão, utiliza já milho cultivado na região do Matopiba. Foto: Inpasa/Divulgação

A Inpasa iniciou a operação de uma usina de etanol em Luís Eduardo Magalhães, no oeste da Bahia, e obteve a autorização da Agência Nacional do Petróleo (ANP) para produzir 470 milhões de litros de etanol por ano. Com um investimento de R\$ 1,3 bilhão, o empreendimento consolida a expansão da companhia no Nordeste, onde já tem

uma fábrica no Maranhão, com a capacidade de produzir 950 milhões de litros por ano.

A unidade maranhense fica na cidade de Balsas, no Sul daquele estado. Ambas as usinas vão consumir o milho e o sorgo produzidos no Matopiba, região formada pelo Sul do Maranhão e do Piauí, Tocantins e o oeste baiano. Esta região é uma grande produtora de grãos.

Durante a construção, o projeto gerou cerca de 2.500 empregos. A expectativa é de que o empreendimento crie 450 vagas de trabalho na operação da usina.

A usina recebeu a autorização da ANP na sexta-feira (26). A unidade baiana tem capacidade para processar 1 milhão de toneladas de grãos por ano, entre milho e sorgo, produzindo também 245 mil toneladas de DDGS, 23 mil toneladas de óleo vegetal e gerar 132 gigawatt-hora (GWh) de energia elétrica. O DDGS é usado como ração animal.

Segundo informações da Inpasa, a presença da empresa deve impulsionar o cultivo da segunda safra de milho na região, além de incentivar o uso do sorgo substituindo o milho, quando for necessário.



Representantes da Inpasa com o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues, no lançamento da pedra fundamental da Usina baiana, que ocorreu em 2024.
Foto: Thuane Maria/Governo da Bahia

A expansão da Inpasa

No total, a Inpasa tem oito unidades em operação, sendo duas no Paraguai e seis no Brasil, localizadas em Sinop e Nova Mutum (Mato Grosso), Dourados e Sidrolândia (Mato Grosso do Sul), Balsas (MA) e Luís Eduardo Magalhães (BA). A companhia planeja inaugurar duas plantas, até

2027, em Rio Verde (GO) e Rondonópolis (MT).

A empresa totaliza uma capacidade instalada de 6,2 bilhões de litros de etanol por ano. Além disso, produz 3,3 milhões de toneladas de DDGS, 312 mil toneladas de óleo vegetal e 1.513 GWh de energia renovável.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 31/03/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

BRASIL E BOLÍVIA AMPLIAM ACORDO AÉREO E LIBERAM NÚMERO DE VOOS ENTRE OS PAÍSES

Novo memorando elimina restrições operacionais, fortalece transporte de cargas e amplia conectividade internacional



- Foto: Vosmar Rosa/MPor

Brasil e Bolívia deram um passo importante para fortalecer a conectividade aérea e as relações comerciais entre os dois países. Nesta segunda-feira (30), foi assinado, em São Paulo, um Memorando de Entendimento que moderniza o acordo bilateral de serviços aéreos. A partir de agora, as empresas poderão definir livremente a quantidade de voos de passageiros e de cargas, de acordo com a demanda do mercado. A iniciativa foi formalizada entre autoridades dos dois

países e atualiza um acordo histórico firmado em 1951.

“O fortalecimento da conectividade aérea internacional é uma prioridade do Governo Federal. Esse acordo com a Bolívia amplia oportunidades para o setor, reforça o transporte de cargas e passageiros

e contribui diretamente para o desenvolvimento econômico”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O novo entendimento elimina limitações no número de frequências aéreas entre os dois países, ampliando a liberdade operacional das companhias, que passam a definir rotas e horários conforme a capacidade dos aeroportos. Na prática, isso tende a aumentar a oferta de voos, estimular a concorrência e gerar benefícios diretos para passageiros e para o setor produtivo.

O memorando também consolida a possibilidade de voos exclusivamente cargueiros, com maior flexibilidade operacional. A medida fortalece a logística entre Brasil e Bolívia e abre novas oportunidades para o comércio bilateral, especialmente em cadeias que dependem de transporte ágil e eficiente.

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

Data: 30/03/2026

LEILÃO DO GALEÃO GARANTE R\$ 2.9 BILHÕES E INAUGURA NOVA FASE DA CONCESSÃO DO AEROPORTO

Certame na B3 reestrutura contrato, garante investimentos e acompanha crescimento da movimentação no terminal



Aena arremata aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, por R\$ 2.9 bilhões, valor que corresponde a um ágio de 210% - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizaram nesta segunda-feira (30), na B3, em São Paulo, o leilão de venda assistida do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro –

Antônio Carlos Jobim, o Galeão. O procedimento integra a solução consensual construída com o objetivo de readequar o contrato de concessão e garantir a continuidade das operações para um dos mais importantes portões de entrada do país. Após disputa de cerca de 1 hora e quase 30 lances de viva-voz, a concessionária Aena arrematou o terminal do Rio de Janeiro com proposta de R\$ 2.9 bilhões, ágio superior a 210%.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho o leilão representa um momento histórico para o Brasil. “A gente tem aqui hoje um resultado muito positivo para a aviação nacional e para o país como um todo. Este leilão é uma demonstração clara de que as diferenças constroem as convergências e aqui tudo funcionou a favor do Galeão. É por isso que precisamos fortalecer, cada vez mais, a construção coletiva”, ressaltou. Costa Filho também enfatizou que o Brasil vem se tornando cada vez mais um grande player na economia globalizada: “aqui nós temos bons projetos, segurança jurídica e instituições que funcionam bem. Temos também o maior volume de concessões da história nacional, o equivalente a mais de R\$ 300 bilhões em contratos assinados nas concessões de portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, saneamento, petróleo e gás”, destacou.

“É por isso que precisamos fortalecer, cada vez mais, a construção coletiva”, ressaltou. Costa Filho também enfatizou que o Brasil vem se tornando cada vez mais um grande player na economia globalizada”

Silvio Costa Filho

Participaram do certame três grupos: a atual concessionária RIOgaleão, a espanhola Aena e a suíça Zurich Airport. A atual concessionária, a RIOgaleão é formado pela gestora brasileira Vinci Compass e pela operadora internacional Changi, de Singapura.

Modelo

O edital do leilão prevê ainda que a controladora faça uma contribuição variável correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão até 2039, além de assumir todos os ativos, passivos, obrigações e direitos relativos ao Galeão.

A operação também formaliza a saída da Infraero da estrutura societária do aeroporto, que detinha 49% das ações da concessionária. Este novo acordo trouxe mudanças estruturais e modernização regulatória, essenciais para a sustentabilidade e o crescimento do Galeão.

O diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, Tiago Faienstein, destacou o resultado do leilão e ressaltou o trabalho conjunto dos órgãos para a realização do certame. "O que aconteceu aqui hoje foi a concretização de uma iniciativa construída em uma câmara de consenso realizada pelo Tribunal de Contas da União. O sucesso do leilão também se deve ao TCU, por ter aberto essa oportunidade de renegociação de um contrato tão importante para o país. Unindo esforços entre TCU, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o MPor, conseguimos realizar esse primeiro teste de mercado para os contratos aeroportuários do Brasil", finalizou.

A repactuação do contrato é resultado de um processo conduzido em conjunto com o Tribunal de Contas da União (TCU), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e demais órgãos envolvidos, que buscou uma solução negociada para garantir a continuidade da concessão e preservar os investimentos já realizados no aeroporto.

Reequilíbrio e retomada

O leilão ocorre após um período de reestruturação do Galeão, que enfrentou queda na demanda nos anos seguintes aos grandes investimentos realizados para a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, cenário agravado pela pandemia de Covid-19.

Nos últimos anos, medidas adotadas em conjunto por diferentes esferas de governo buscaram reequilibrar a operação aeroportuária no Rio de Janeiro. Entre elas, está o limite de movimentação no Aeroporto Santos Dumont, com o objetivo de distribuir melhor o fluxo entre os terminais e otimizar o uso da infraestrutura existente.

Os efeitos dessa reorganização já aparecem nos números. Em 2023, os aeroportos Santos Dumont e Galeão movimentaram, juntos, 18,9 milhões de passageiros. Já em 2025, o volume subiu para 23,5 milhões, indicando a recuperação da demanda e maior equilíbrio na operação entre os dois aeroportos.

Tomé Franca, secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, ressaltou a importância do certame para a aviação do Rio de Janeiro e do Brasil. "realizamos mais do que um leilão: firmamos um novo pacto de desenvolvimento para o estado e para o Brasil. Pensamos a concessão de olho no futuro. A curva de aumento da movimentação de passageiros no Brasil é um fato que vem se consolidando nos últimos três anos e exigirá um Galeão preparado. São mais brasileiros voando, mais aeronaves pousando e decolando, fazendo nossa economia girar. E nada mais correto do que termos o maior aeroporto do Brasil apto a dar conta da demanda futura", enfatizou.

O modelo de venda assistida permite a continuidade da concessão com novas bases contratuais, substituindo a relicitação inicialmente prevista e incorporando práticas mais recentes de regulação do setor. Entre as mudanças estão a revisão de obrigações, a exclusão de exigências como a construção de uma terceira pista e a adoção de mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro.

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

Data: 30/03/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

CONCESSÃO DAS ROTAS GERAIS IMPULSIONARÁ LOGÍSTICA E PRODUÇÃO DE CACHAÇA EM MINAS GERAIS

Leilão promovido pelo Ministério dos Transportes nesta terça-feira (31) fortalece economia local, amplia a segurança e agiliza o escoamento no estado



Concessão das rodovias vão melhorar o escoamento da produção de cachaça do norte de Minas. - Foto: Leoti/MT

A cachaça mineira, símbolo da tradição nacional e fabricada em alambiques reconhecidos como patrimônio cultural, entra em um novo momento com a concessão da BR-116/251/MG, realizada pelo Ministério dos Transportes nesta terça-feira (31). Com R\$13,16 bilhões em investimentos previstos, a empresa vencedora do leilão

terá como atribuição melhorar as condições logísticas dos trechos para favorecer o escoamento da produção regional e ampliar a comercialização de uma das bebidas mais consumidas do país.

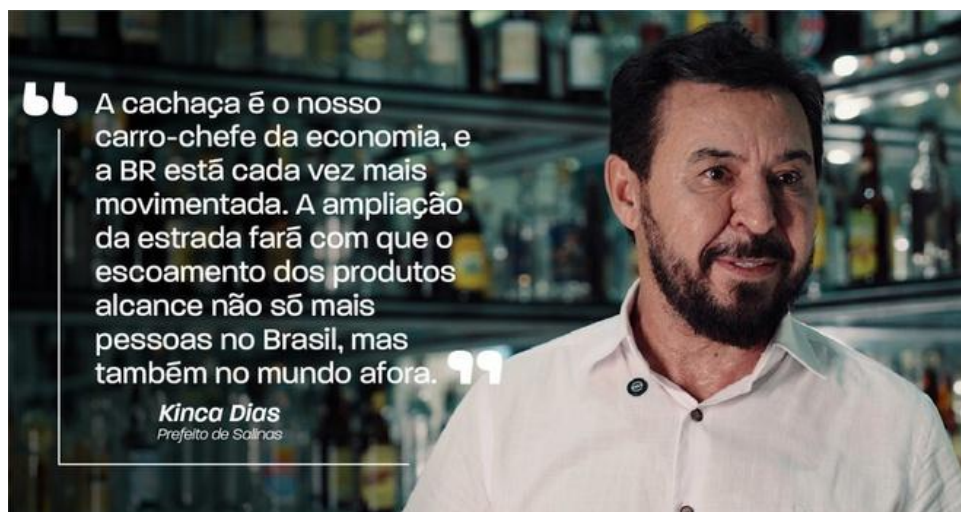
Conhecida como capital nacional da cachaça, a cidade de Salinas, em Minas Gerais, possui clima, luminosidade e solo favoráveis à produção da cana-de-açúcar, o que permite a produção de bebidas de alta qualidade que conquistam prêmios e são reconhecidas internacionalmente. Mas para os moradores do município, como o estudante universitário Matheus Madureira, o destilado vai além da economia, é símbolo de união e identidade para os habitantes.



A colega de turma do curso de Pedagogia, Aline Limma detalha que tomar uma dose da bebida já faz parte da rotina dos amigos. “Comemoração pede cachaça. Saidinha de terça, pede cachaça. Meio de semana, pede cachaça” disse.

De acordo com o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), o Brasil contabilizou 1.266 estabelecimentos produtores de cachaça registrados em 2024, número que representa um

crescimento de 4% em relação ao ano anterior, com a entrada de 49 novas unidades. Minas Gerais lidera o ranking nacional, concentrando 501 das unidades, o equivalente a cerca de 39,6% do total.



Crescimento de mercado

Uma das empresas produtoras de cachaça em Minas Gerais é a Seleta. A marca concentra, em São Paulo, seu principal mercado consumidor e também está presente nos demais estados do Sudeste, além de presença na Bahia, em Goiás e no Distrito Federal.

O diretor-executivo da empresa, Gilberto Luiz, explica que há a expectativa de um crescimento de pelo menos 5% das operações em 2026 em comparação ao ano passado. Para ele, a ampliação de capacidade das Rotas Gerais é fundamental para acompanhar o desempenho da empresa de cachaça e da safra esperada.

“A Seleta produz, em média, 2 milhões de litros por ano e, hoje, 100% da produção é escoada pela BR-251. As melhorias na estrada podem alavancar bastante o faturamento das lojas online e da distribuição fracionada”, afirmou.

A distribuição alcança todo o território nacional. No exterior, mantém exportações recorrentes para Estados Unidos, Portugal, Japão e Austrália, além de embarques pontuais para Alemanha, Espanha e Nova Zelândia.

Melhores condições de trabalho

Quem sente, no dia a dia, os impactos de uma infraestrutura viária precária são os motoristas do transporte rodoviário de cargas. A dupla de caminhoneiros Thiago Aquino e Carlos Roberto relata que trafega pela BR-116/MG e pela BR-251/MG, com cautela redobrada para evitar o desgaste dos veículos e a ocorrência de sinistros na estrada.

“Já tivemos pneu furado e mola estourada no caminhão. Isso atrapalha, atrasa a viagem e gera perda de tempo”, desabafou Thiago Aquino.

“Em estrada ruim, o desgaste é maior, mesmo com veículos novos. O cansaço aumenta e a segurança é praticamente inexistente. Também faltam pontos adequados de parada e descanso”, completou Carlos Roberto.

O projeto de concessão das Rotas Gerais inclui a implantação de duplicações nas vias, faixas adicionais, vias marginais, contornos, passarelas de pedestres e dois Pontos de Parada e Descanso (PPDs).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 30/03/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES RECUPERA PONTE SOBRE O RIACHO PONTAL II, NA BR-428/PE

Com investimento de R\$ 6,3 milhões, obra amplia segurança viária no Sertão pernambucano



Com investimento de R\$ 6,3 milhões, ponte sobre o Riacho Pontal II assegura ligação entre Petrolina e Recife e contribui para a circulação de bens e serviços. – Foto: Reprodução/DNIT (PE)

O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), concluiu a recuperação da ponte sobre o Riacho Pontal II, na BR-428, no município de Lagoa Grande (PE).

A obra recebeu investimento de aproximadamente R\$ 6,3 milhões e integra o conjunto de intervenções em Obras de Arte Especiais (OAE). Com a conclusão, a travessia passa a oferecer melhores condições de segurança e mobilidade aos usuários da rodovia.

Na estrutura, foram executados serviços de recuperação de vigas e pilares, ampliação das fundações, implantação de longarinas e concretagem do alicerce. A plataforma foi alargada e passou a contar com passeios em ambos os lados. Também foi implantada sinalização, garantindo que a travessia atenda aos padrões necessários para a circulação segura.

Logística estratégica

A BR-428 é uma das principais rotas do Sertão pernambucano para o escoamento da produção vitivinícola, agrícola e comercial. A ponte sobre o Riacho Pontal II integra esse sistema ao assegurar a ligação entre Petrolina e Recife, contribuindo para a circulação de bens e serviços.

A intervenção faz parte do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte), iniciativa do DNIT voltada à recuperação de pontes, viadutos, túneis e passarelas caracterizadas em todo o país.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 30/03/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E ANTT FORMALIZAM TRANSFERÊNCIA DA FERNÃO DIAS COM PACOTE DE R\$ 14,8 BILHÕES EM INVESTIMENTOS



Trecho de 569 km entre Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP) passa à gestão da Motiva após leilão com desconto de 17,05% na tarifa básica de pedágio

Ministério dos Transportes formaliza transferência da BR-381/MG/SP e garante mais segurança e eficiência na Fernão Dias - Foto: Marcio Ferreira/MT

O Ministério dos Transportes formalizou, nesta segunda-feira (30), em Contagem (MG), a transferência do controle operacional e administrativo da BR-381/MG/SP, conhecida como Fernão Dias, para a concessionária

Motiva.



O secretário-executivo do Ministério, George Santoro, destacou que a nova etapa representa uma reestruturação completa do modelo anterior de concessão. “O que celebramos hoje é a transição de um contrato. Reequilibramos as bases, incorporamos investimentos que não estavam previstos e, com isso, vamos entregar uma rodovia completamente diferente da observada nos últimos anos”, afirmou.

Além de Santoro, participaram da assinatura da autorização que formaliza a transferência o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio; e o CEO da Motiva Rodovias, Eduardo Camargo.

A BR-381/MG/SP é a segunda rodovia mais movimentada do país e possui 569 quilômetros de extensão entre Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP). O trecho foi concedido à iniciativa privada em leilão realizado pelo Ministério dos Transportes, em dezembro de 2025. Na ocasião, a Motiva apresentou proposta com desconto de 17,05% sobre a tarifa básica de pedágio e previsão de investimentos da ordem de R\$ 14,8 bilhões ao longo do contrato.

Reequilíbrio contratual

O certame da Fernão Dias foi o quarto leilão de otimização, mecanismo desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, em parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU), com o objetivo de modernizar e reequilibrar acordos de concessão que já não atendiam como previsto.

No caso da rodovia, o diagnóstico apontou custos operacionais elevados, especialmente para o transporte de cargas, devido à deterioração do pavimento. Dos cerca de 250 mil veículos que passam diariamente pelo trecho, 37,1% são caminhões. Ao longo de 2024, foram registrados 52 dias de interrupções totais ou parciais da pista, decorrentes de sinistro e tombamentos de veículos pesados.

Para enfrentar esse cenário, o novo contrato prevê mais de R\$ 5 bilhões destinados exclusivamente à recuperação e melhoria do pavimento. A Motiva, originária da reestruturação do Grupo CCR, está presente em 13 estados brasileiros e administra 3.615 quilômetros de pistas, que atendem diariamente cerca de 3,4 milhões de veículos.

Eixo estratégico

Mais do que facilitar o deslocamento entre São Paulo e Belo Horizonte, a Fernão Dias funciona como um eixo estratégico para o transporte de insumos dos dois estados, desde minérios até bens agrícolas e industriais. Juntas, as duas potências econômicas respondem por cerca de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) da região Sudeste e pelo maior volume da produção nacional de itens como leite e café, amplamente presentes no dia a dia dos brasileiros.

No total, 33 municípios, paulistas e mineiros, serão diretamente beneficiados, com a geração de mais de 137 mil empregos e o fortalecimento de cadeias produtivas, rotas logísticas e do deslocamento cotidiano de milhões de brasileiros.

Recorde de leilões

Em menos de três anos, o Ministério dos Transportes realizou 22 leilões rodoviários, somando 10.578 quilômetros de estradas concedidas e mais de R\$ 246 bilhões em investimentos.

Para 2026, estão previstos 13 leilões, que devem garantir R\$148 bilhões em investimentos. O primeiro será o trecho da BR-116/251//MG, conhecido como Rotas Gerais, marcado para esta terça-feira (31), na Bolsa de Valores, em São Paulo. Trata-se de um corredor federal estratégico de 735 quilômetros que conecta importantes polos econômicos do norte de Minas Gerais e atenderá 24 cidades.

Conheça a **política de concessões rodoviárias para 2026**.

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/concessoes/concessoes-rodoviaras-2026>

Expansão ferroviária

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, ao lado do diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio, também acompanhou a entrega de sete novas locomotivas fabricadas pela Wabtec à VLI,

que passam a operar na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A incorporação dos equipamentos amplia a capacidade logística da malha e reforça o processo de modernização do transporte ferroviário de cargas no país.

“Essas renovações e investimentos atendem a três pilares fundamentais: obras com o poder público, retorno financeiro para o investidor e tarifas compatíveis para o usuário. Com esse equilíbrio, o Brasil e Minas Gerais avançam”, concluiu Sampaio.

Conheça a **política de concessões ferroviárias para 2026**.

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/concessoes/ferrovias>

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

Data: 30/03/2026

MP DO BOM CONDUTOR GERA MAIS DE R\$ 1 BILHÃO EM ECONOMIA PARA OS BRASILEIROS EM APENAS TRÊS MESES

Sem custos, renovação automática da carteira de motorista beneficiou mais de 1,5 milhão de condutores em todo o país



Iniciativa que integra o programa CNH do Brasil elimina custos e simplifica o processo de renovação da carteira de motorista. - Foto: Marcio Ferreira/MT

Mais de 1,5 milhão de brasileiros deixaram de pagar pela renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o que gerou uma economia de R\$ 1.182.724.678,93, entre 10 de dezembro de 2025 e 19 de março de 2026. A medida, viabilizada pela Medida Provisória nº 1.327/2025, conhecida como MP do Bom Condutor, permite a

renovação automática do documento para condutores que não cometeram infrações sujeitas à pontuação nos últimos 12 meses, entre outros critérios.

A iniciativa, que integra o programa CNH do Brasil, elimina custos e simplifica o processo de renovação da carteira de motorista, reduz etapas burocráticas e amplia o acesso aos serviços digitais.

O Sudeste lidera o ranking de economia, com São Paulo à frente, registrando R\$ 288,8 milhões. O Rio de Janeiro aparece em segundo lugar, com R\$ 123,1 milhões, seguido por Minas Gerais, com R\$ 114,4 milhões. Na sequência, aparecem as regiões Sul, com destaque para o Rio Grande do Sul e Paraná.



Processamento em lotes

A renovação está em andamento por meio de processamento em lotes e respeita o prazo legal de até 30 dias após o vencimento do documento. Nesse período, o condutor pode circular normalmente, conforme a legislação de trânsito.

CNH do Brasil

Os dados reforçam a forte adesão ao programa nas diferentes regiões do país. O aplicativo CNH do Brasil já soma mais de 56 milhões de usuários ativos e oferece cursos teóricos gratuitos para quem deseja se

tornar condutor. Alinhada ao programa, a MP do Bom Condutor contribui para a redução de custos, a ampliação do uso de soluções digitais e incentiva comportamentos mais seguros no trânsito.

Desde o lançamento, mais de 2 milhões de pessoas finalizaram os cursos disponíveis na plataforma e mais de meio milhão de brasileiros emitiram a primeira carteira de motorista.

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

Data: 30/03/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AUTORIZA DUPLICAÇÃO DA BR-381 E AMPLIA INVESTIMENTOS NA MALHA RODOVIÁRIA DE MINAS GERAIS



Início das obras entre Belo Horizonte e Caeté e intervenções nas BRs-262 e 367 ampliam a capacidade e melhoram as condições de tráfego no estado

Pacote de obras inclui duplicação da BR-381 e intervenções nas BRs-262 e 367; obras ampliam a capacidade e a qualidade da malha rodoviária no estado. - Foto: Marcio Ferreira/MT

Com papel estratégico na logística do país, Minas Gerais entra em um novo ciclo de investimentos em rodovias federais. Nesta segunda-feira (30), em Belo Horizonte (MG), o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, autorizou a duplicação da BR-381, entre a capital mineira e Caeté, e assinou ordens de serviço para a revitalização da BR-367, entre Almenara e Itaobim, e para a restauração da BR-262, entre Realeza e Abre Campo.

“Assinamos ordens de serviço que somam mais de R\$ 1,4 bilhão, um valor que reflete a importância de Minas Gerais na logística brasileira. Esse montante está sendo contratado e será aplicado nos próximos anos. O governo do presidente Lula tem buscado realizar investimentos em todo o país, reforçando a infraestrutura e o desenvolvimento regional”, afirmou o secretário.

O subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, também esteve presente na cerimônia.

BR-381

A duplicação da BR-381 entre Belo Horizonte e Caeté será executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e prevê a ampliação de cerca de 31 quilômetros da rodovia, divididos em dois lotes, com investimento total de R\$ 903 milhões.

O trecho entre os quilômetros 422,4 e 440,4, com 18 quilômetros de extensão, recebe R\$ 405 milhões de investimento e marca o início das obras. Com um tráfego médio diário de cerca de 35 mil veículos, receberá serviços de terraplenagem, pavimentação, sinalização e drenagem, além da construção de viadutos, passarelas e passagens inferiores.

Já entre os quilômetros 440,4 e 453,8, as intervenções incluem a duplicação da pista e serviços de terraplenagem, pavimentação, sinalização e drenagem, além da construção de viadutos, passarelas, uma ponte e passagens inferiores.

Implantada na década de 1960, a BR-381 conecta a capital mineira ao leste de Minas e compõe um dos principais corredores de transporte do país, ligando o Nordeste ao Sudeste. No trecho entre a capital e Governador Valadares, a rodovia atravessa 23 municípios e desempenha papel estratégico na circulação de pessoas e mercadorias.

“Minas Gerais concentra a principal malha rodoviária federal do país e seguirá com ampliação de investimentos para melhorar as condições das rodovias em todo o estado”, destacou o superintendente do DNIT em Minas Gerais, Antônio Gabriel Santos.

Infraestrutura rodoviária

Além da BR-381, Santoro também autorizou o início das obras de revitalização e restauração em rodovias federais no estado.

Na BR-367/MG, entre os municípios de Almenara e Itaobim, serão realizadas melhorias em 132 quilômetros, no âmbito do programa Revitaliza-BR. O investimento é de R\$ 198 milhões, no segmento entre os quilômetros 86 e 219.

As intervenções têm como objetivo ampliar a qualidade e a durabilidade da malha rodoviária, com a integração de serviços de manutenção do pavimento e conservação da faixa de domínio. O trecho tem relevância regional por viabilizar o escoamento da produção do Vale do Jequitinhonha e fortalecer a ligação de Minas Gerais com o extremo sul da Bahia e o Espírito Santo.

Na BR-262/MG, também terão início as obras de restauração da pista em dois lotes, no trecho entre a divisa com o Espírito Santo e o município de Abre Campo (MG), passando por cidades como Martins Soares, Manhauçu e Realeza.

O primeiro lote, entre os quilômetros 0 e 50,8, terá investimento de R\$ 156 milhões, enquanto o segundo, do quilômetro 50,8 ao quilômetro 96, contará com R\$ 146,3 milhões. Os serviços incluem drenagem, restauração do pavimento e sinalização horizontal e vertical.

A BR-262 é uma das principais ligações entre a capital de Minas Gerais e Vitória (ES) e é estratégica para o escoamento de produtos até o complexo portuário capixaba, além de importante rota turística para o litoral do Espírito Santo.

“Esses investimentos vão garantir mais segurança viária à população mineira, melhorar a logística e impulsionar o desenvolvimento econômico e a produtividade no estado”, ressaltou Santoro.

Investimentos em Minas Gerais

Desde 2023, início da atual gestão do ministro dos Transportes, Renan Filho, Minas Gerais passou a liderar o número de concessões rodoviárias no país, com oito leilões realizados, do total de 22, em menos de três anos. Nesta terça-feira (31), a pasta realiza em São Paulo, mais um leilão de concessão no estado, desta vez, da BR-116/251/MG, conhecida como Rotas Gerais.

“O Ministério dos Transportes já soma R\$ 75,8 bilhões contratados em concessões rodoviárias em Minas Gerais nesta gestão. Com o leilão desta semana, serão mais R\$ 13 bilhões, totalizando cerca de R\$ 100 bilhões em investimentos ao longo dos próximos anos”, afirmou o secretário-executivo do Ministério.

O volume de recursos destinados a obras rodoviárias e ferroviárias também avançou no período. Em 2026, o montante de recursos investidos já soma R\$ 926 bilhões, frente aos R\$ 276 bilhões registrados em 2022, último ano do governo anterior.

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

Data: 30/03/2026

O leilão de venda assistida do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ), realizado nessa segunda-feira, dia 30, na B3, em São Paulo, não é apenas uma transação bilionária de R\$ 2,9 bilhões; é o marco zero de uma nova era para a infraestrutura aeroportuária brasileira. Ao atrair gigantes globais como a Aena, que arrematou o ativo com um ágio impressionante de 210%, o Brasil demonstra que a segurança jurídica e a capacidade de construir soluções consensuais são os melhores combustíveis para o investimento estrangeiro. Defender o sucesso deste certame é defender a sobrevivência de um dos maiores aeroportos do País e a consolidação do Rio de Janeiro como um hub logístico de classe mundial.

A importância estratégica desta operação reside na superação de um impasse que se arrastava desde a pandemia. O modelo de “venda assistida”, construído na câmara de consenso do Tribunal de Contas da União (TCU), evitou o trauma de uma relicitação morosa e garantiu a continuidade operacional. Para o passageiro e para a economia fluminense, isso significa um aeroporto que não para. Com a saída da Infraero da sociedade e a entrada da Aena, o Galeão ganha fôlego financeiro e uma gestão focada na eficiência, livre das amarras contratuais do passado que exigiam investimentos hoje obsoletos, como a construção de uma terceira pista.

Os números apresentados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) justificam o otimismo do mercado. O salto de 18,9 milhões de passageiros em 2023 para 23,5 milhões em 2025 no sistema aeroportuário carioca prova que as medidas de reequilíbrio entre Santos Dumont e Galeão surtiram efeito. O Galeão volta a ocupar seu lugar de direito como um dos portões de entrada internacional do Brasil, preparado para uma curva de demanda que não para de subir. O ágio de 210% é o “visto de confiança” que os investidores estrangeiros deram ao ambiente de negócios brasileiro.

Além da gestão, o novo pacto de desenvolvimento prevê uma contrapartida variável de 20% do faturamento bruto até 2039, garantindo que o sucesso da concessionária se reverta em recursos para a União e para o setor. O sucesso deste “primeiro teste de mercado” para renegociação de contratos aeroportuários abre um precedente valioso: mostra que o Estado e as agências reguladoras (no caso, a Agência Nacional de Aviação Civil, a Anac) podem ser flexíveis e pragmáticos sem abrir mão do interesse público, preservando investimentos e empregos.

O Galeão que decola agora, sob o comando da Aena, é um ativo livre das sombras do pós-Olimpíada e da crise sanitária. É um aeroporto redesenhado para o futuro, onde a conectividade doméstica e internacional se encontra em uma estrutura moderna e rentável. O Brasil deu, na B3, uma lição de maturidade institucional. Que este novo pacto de desenvolvimento para o Rio de Janeiro seja o espelho para outras concessões que precisam de reequilíbrio, provando que, no Brasil da segurança jurídica, o mercado sempre responde positivamente quando o projeto é sólido e o consenso é a regra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INSIGHT – DIREITO - EMPRESAS CONDENADAS NA JUSTIÇA DO TRABALHO TÊM ATÉ 10 ANOS PARA BUSCAR RESSARCIMENTO REGRESSIVO, DECIDE STJ



BRUNA ESTEVES SÁ

Advogada e sócia trabalhista do Sammarco Advogados

opinioao@portalbenews.com.br

Uma decisão recente da 3ª Turma do STJ merece atenção especial de empresas que costumam terceirizar certas atividades – o que é cada dia mais comum.

No REsp 2.247.603/PR, o Superior Tribunal de Justiça decidiu, por unanimidade, que o prazo prescricional para a ação regressiva entre empresas condenadas em reclamações trabalhistas é de 10 anos, e não de 2 anos.

A tese tem grande impacto prático.



Isso porque, em inúmeras situações, uma empresa é chamada a pagar integralmente uma condenação trabalhista — muitas vezes na condição de responsável subsidiária ou solidária — mesmo quando outra empresa era, em essência, a principal devedora da obrigação. Depois do pagamento, surge a discussão: por quanto tempo essa empresa pode cobrar regressivamente o ressarcimento de quem efetivamente deveria suportar o prejuízo?

O STJ respondeu: 10 anos, com base no artigo 205 do Código Civil.

O que o STJ decidiu, na prática?

A Corte afastou a aplicação da prescrição bienal trabalhista ao entender que a ação regressiva não discute mais o crédito do empregado, mas sim uma relação patrimonial entre empresas.

Esse ponto é essencial.

Na reclamação trabalhista, discute-se o direito do trabalhador. Já na ação regressiva, o debate é outro: trata-se de definir, entre empresas corresponsáveis, quem deve suportar economicamente o valor que foi pago.

Ou seja, não se está rediscutindo verba trabalhista, vínculo de emprego ou direito social. O que se busca é o reequilíbrio patrimonial entre coobrigados, razão pela qual a natureza da demanda é civil.

Por que isso importa tanto no mundo empresarial?

Porque a realidade dos litígios trabalhistas mostra que, com frequência, a empresa que paga não é necessariamente aquela que deveria, ao final, arcar sozinha com o prejuízo.

Isso acontece muito em contratos de terceirização.

A tomadora de serviços é condenada de forma subsidiária, a terceirizada desaparece, não paga, não é localizada ou simplesmente não tem patrimônio. Ao final da execução, quem desembolsa os valores é a tomadora.

Até aí, trata-se de cenário comum.

O problema surge depois: muitas dessas prestadoras encerram irregularmente as atividades, “somem” do mercado e, algum tempo depois, reaparecem com outro nome empresarial, às vezes com a mesma estrutura, os mesmos sócios de fato, o mesmo objeto social e até os mesmos clientes.

Nessas hipóteses, a ação regressiva passa a ser uma ferramenta decisiva para evitar que a empresa que pagou a conta suporte sozinha um prejuízo que, juridicamente e economicamente, deveria ser imputado a outra.

Um exemplo bastante comum na prática:

Uma empresa contrata uma terceirizada para prestação de serviços. Essa terceirizada admite empregados, dirige a prestação laboral e assume, contratualmente, a responsabilidade pelas obrigações trabalhistas. Depois, deixa de pagar verbas rescisórias, FGTS, horas extras e outras parcelas.

Os empregados ajuízam reclamação trabalhista e a tomadora é condenada subsidiariamente. Como a terceirizada não tem patrimônio e não cumpre a decisão, a tomadora quita integralmente a execução.

Anos depois, descobre-se que aquela mesma terceirizada voltou a operar sob outra razão social, com continuidade de atividade e possível rearranjo societário para escapar do passivo. Nesse contexto, a decisão do STJ é extremamente relevante: a tomadora não fica limitada a um prazo de apenas 2 anos

para buscar o ressarcimento, mas passa a contar com 10 anos, o que é muito mais compatível com a realidade dessas fraudes e reorganizações empresariais.

A decisão também interessa em diversos outros cenários, como:

- quando uma empresa do grupo econômico paga integralmente a condenação e pretende cobrar a quota-parte das demais;
- quando há cláusula contratual expressa de indenização ou ressarcimento por passivo trabalhista;
- quando uma contratante é chamada a responder por inadimplemento da empresa efetivamente empregadora;
- quando uma coobrigada suporta sozinha o cumprimento da obrigação e busca redistribuir internamente o ônus financeiro;
- quando há indícios de sucessão empresarial, confusão patrimonial ou reabertura da empresa devedora sob nova roupagem jurídica.

O maior mérito da decisão talvez esteja em corrigir uma confusão que ainda aparecia em alguns julgados: a de tratar automaticamente a ação regressiva como se ela tivesse a mesma natureza da reclamação trabalhista que lhe deu origem.

Não tem.

A origem do pagamento pode estar em uma condenação trabalhista, mas o objeto da ação regressiva é outro. A discussão passa a ser civil, empresarial e patrimonial.

E isso faz toda a diferença.

Ao reconhecer o prazo decenal, o STJ reforça a segurança jurídica e evita que empresas que quitaram integralmente uma condenação fiquem impedidas, por interpretação inadequada, de buscar o ressarcimento contra os demais responsáveis.

Empresas que suportam condenações trabalhistas envolvendo terceirização, responsabilidade subsidiária, grupo econômico ou solidariedade devem passar a olhar com mais cuidado para a possibilidade de ajuizamento posterior de ação regressiva.

Na prática, isso significa:

- preservar contratos e cláusulas de responsabilidade;
- manter documentação dos pagamentos realizados;
- reunir cópias integrais dos processos trabalhistas; | monitorar alterações societárias da empresa devedora;
- mapear eventuais indícios de sucessão, confusão patrimonial ou fraude;
- estruturar, desde cedo, a prova necessária para futura cobrança regressiva.

Em muitos casos, o problema não está apenas em pagar a condenação, mas em não agir depois para tentar recompor o prejuízo.

Em um ambiente em que terceirizadas frequentemente desaparecem, esvaziam patrimônio ou retornam ao mercado com outro nome, a ação regressiva pode ser instrumento fundamental para recuperar valores pagos e responsabilizar quem efetivamente deu causa ao passivo. Mais do que ampliar prazo, o STJ reforça uma mensagem importante: quem paga a conta não precisa, necessariamente, ficar com o prejuízo final.

Bruna Esteves Sá e os demais profissionais do Sammarco Advogados escrevem quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

A REALIDADE DOS LITÍGIOS TRABALHISTAS MOSTRA QUE, COM FREQUÊNCIA, A EMPRESA QUE PAGA NÃO É NECESSARIAMENTE AQUELA QUE DEVERIA, AO FINAL, ARCAR SOZINHA COM O PREJUÍZO. ISSO ACONTECE MUITO EM CONTRATOS DE TERCEIRIZAÇÃO

POLÍTICA - CPI DO CRIME PODE CONVOCAR EX-GOVERNADORES

Comissão vota nesta terça-feira as convocações de Ibaneis Rocha e Cláudio Castro

Do Estadão Conteúdo



Os dois requerimentos para as convocações foram protocolados pelo relator da CPI, senador Alessandro Vieira (MDB-SE)

A CPI do Crime Organizado, instalada no Senado, vota nesta terça-feira, 31, as convocações dos ex-governadores Ibaneis Rocha (MDB), do Distrito Federal, e Cláudio Castro (PL), do Rio de Janeiro.

Ambos renunciaram aos mandatos nos últimos dias para concorrer a cadeiras no Senado nas eleições de outubro. O entendimento técnico é o de que governadores no exercício do cargo não podem ser convocados por CPIs.

Com a renúncia, viraram alvo do colegiado. Os dois requerimentos foram protocolados pelo relator da CPI, senador Alessandro Vieira (MDB-SE).

Para Vieira, o depoimento de Castro proporcionará “um panorama macro estratégico inestimável, permitindo investigar as falhas e os gargalos institucionais que dificultam o combate à lavagem de dinheiro e à asfixia financeira do crime organizado”.

Vieira é crítico da gestão da segurança pública no Rio. Em entrevista ao Estadão, ele afirmou que o Estado é uma “demonstração muito clara do que não funciona”.

O objetivo do pedido de convocação de Ibaneis Rocha é apurar, “sob a perspectiva institucional e administrativa”, as circunstâncias em que se desenvolveram as relações comerciais entre o escritório de advocacia fundado por Ibaneis e as entidades investigadas pela Polícia Federal por supostos crimes de fraude e lavagem de dinheiro para o crime organizado.

Como mostrou o Estadão, o escritório de Ibaneis vendeu R\$ 85,5 milhões em honorários para fundos ligados ao Banco Master e à gestora de investimentos Reag. Também recebeu R\$25 milhões da J&F pouco depois de liberar um serviço do banco digital do conglomerado a servidores do Governo do Distrito Federal.

Enquanto Cláudio Castro deixou o governo fluminense na semana passada (e posteriormente foi condenado pelo TSE por abuso de poder político e econômico nas eleições de 2022), nesta segunda-feira foi a vez de Ibaneis Rocha deixar o governo do Distrito Federal.

Ele é pré-candidato ao Senado Federal. O cargo foi passado para a vice, Celina Leão (PP), que tomou posse em cerimônia na Câmara Legislativa do DF, em Brasília. Ele deixa o cargo em meio à crise envolvendo o Banco de Brasília (BRB), que precisa encontrar uma solução para cobrir perdas com a compra de créditos podres do Banco Master, de Daniel Vercaro.

O BRB passa por uma crise após ter comprado R\$ 12,2 bilhões em carteiras de créditos do Master, que depois o Banco Central identificou que não tinham lastro. Conforme o Estadão revelou, o governo distri tal começou o ano sem dinheiro em caixa para pagar despesas do ano anterior e enfrenta um aumento crescente de gastos e endividamento.

No dia 24 deste mês, Ibaneis pediu um empréstimo de R\$ 4 bilhões ao FGC para fazer um aporte no BRB e cobrir os prejuízos. Ibaneis ofereceu imóveis do Distrito Federal e ações de empresas como garantia para o empréstimo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO PRESERVA PAC EM BLOQUEIO DE R\$ 1,6 BILHÃO DO ORÇAMENTO 2026

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

BLOQUEIO ORÇAMENTÁRIO

O bloqueio de R\$ 1,6 bilhão do Orçamento deste ano, anunciado na semana passada, irá preservar os gastos com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), informou nessa segunda-feira, dia 30, o Ministério do Planejamento e Orçamento. No mesmo dia, o Governo publicou o novo decreto de programação orçamentária e financeira do primeiro bimestre, que detalha a distribuição por órgãos do congelamento de recursos orçamentários.

DESPESAS NÃO OBRIGATÓRIAS

Do total bloqueado, a maior parte, R\$ 1,26 bilhão, atinge despesas discricionárias (não obrigatórias) do Poder Executivo classificadas como RP2, o que exclui os investimentos do PAC. Os demais R\$ 334 milhões recaem sobre emendas parlamentares.

FASEAMENTO

Além do bloqueio, o decreto mantém o chamado faseamento de empenho, mecanismo que limita o empenho (autorização) de despesas ao longo do ano. Na prática, isso impõe uma restrição de até R\$ 42,9 bilhões nos gastos discricionários até novembro. O objetivo é alinhar o ritmo de execução das despesas à arrecadação prevista, evitando desequilíbrios nas contas públicas e permitindo ajustes ao longo do exercício.

TRANSPORTES, O MAIS AFETADO

Os cortes atingem diferentes áreas do governo, com maior impacto em pastas como o Ministério dos Transportes, que concentra R\$ 476,7 milhões do bloqueio, seguido por órgãos ligados à infraestrutura e desenvolvimento regional. Outros ministérios também registraram reduções, embora em menor escala, como o Ministério da Fazenda e o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. Já áreas como saúde e educação tiveram impacto praticamente nulo no bloqueio deste bimestre.

CORTES

Os bloqueios foram distribuídos da seguinte forma: Ministério dos Transportes – R\$ 476,7 milhões; Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte – R\$ 131 milhões; Ministério da Agricultura e Pecuária – R\$ 124,1 milhões; Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional – R\$ 101 milhões; Ministério da Fazenda – R\$ 100 milhões; Ministério das Cidades – R\$ 84 milhões; Agência Nacional de Transportes Terrestres – R\$ 81,2 milhões; Ministério do Esporte – R\$ 67,7 milhões; Ministério de Portos e Aeroportos – R\$ 30,3 milhões; Ministério da Cultura – R\$ 23,9 milhões; Ministério das Comunicações – R\$ 19,3 milhões; Ministério da Pesca e Aquicultura – R\$ 8,8 milhões; Ministério do Turismo – R\$ 7,3 milhões; Agência Nacional de Saúde Suplementar – R\$ 3,4 milhões; e Ministério da Saúde – R\$ 1,7 milhão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2026

POLÍTICA - RONALDO CAIADO ANUNCIA PRÉ-CANDIDATURA AO PLANALTO

Projeto do governador de Goiás para o Brasil começa com a anistia aos condenados de 8 de janeiro, incluindo Jair Bolsonaro

Do Estadão Conteúdo

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (PSD), anunciou sua pré-candidatura à Presidência da República nesta segunda-feira, 30, prometendo anistia para os condenados pelo 8 de Janeiro e para o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e outros presos por golpe de Estado. “Meu primeiro ato vai ser a anistia ampla, geral e irrestrita”, avisou.



A definição pelo nome de Caiado (foto) encerra a disputa interna no PSD contra o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite

Em seu discurso, ele também exaltou a experiência administrativa no governo de Estado e enfatizou a questão da segurança. “Não se governa pelo discurso. Se governa pelo exemplo”, afirmou ele.

Caiado também lembrou a vitória da direita nas eleições de 2018 com Bolsonaro, mas destacou a volta do PT ao governo no mandato seguinte como o verdadeiro desafio de seu campo. “Ganhar do PT é fácil. Difícil é governar para que o PT não seja mais opção”.

Caiado foi escolhido pelo PSD para disputar a Presidência da República. O anúncio ocorreu nesta segunda-feira, 30, às 16h, na sede nacional do partido, no centro de São Paulo, e

consolida um movimento que ganhou força após a desistência do governador do Paraná, Ratinho Júnior, da disputa interna.

A definição pelo nome de Caiado ocorre após semanas de articulação nos bastidores e encerra um processo interno que opunha seu nome ao do governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite. A saída de Ratinho Jr. do páreo acelerou a reorganização do cenário dentro do partido e abriu caminho para a consolidação do governador goiano como principal opção.

Ratinho Jr., que era considerado favorito do presidente da legenda, Gilberto Kassab, desistiu da disputa após refletir com a família e avaliar dificuldades políticas e pessoais, incluindo a condução de sua sucessão no Paraná. Interlocutores relatam que o governador já vinha sinalizando dúvidas desde o fim do ano passado, em reuniões com Kassab.

Com a saída do paranaense, dirigentes do PSD passaram a avaliar que seria difícil contornar a candidatura de Caiado, sobretudo após sua filiação ao partido, oficializada em março. Sob reserva, um integrante da cúpula afirmou que a legenda não conseguiria evitar sua consolidação como candidato.

Pesaram a favor de Caiado a trajetória política, a experiência no Executivo e no Legislativo e a associação a pautas como segurança pública e agronegócio. Integrantes do conselho político do partido também destacam que o governador não pretende disputar outro cargo, como o Senado, e tem direcionado sua movimentação exclusivamente ao Planalto.

O próprio Caiado chegou a afirmar à reportagem que “não estaria fazendo tudo isso” se sua intenção não fosse disputar a Presidência. Para viabilizar o projeto, ele deixou o União Brasil e se filiou ao PSD.

Eduardo Leite

Apesar da consolidação do nome, a escolha não foi unânime. Parte do partido defendia a indicação de Eduardo Leite, visto como alternativa mais alinhada ao centro político e com potencial para disputar eleitores fora da polarização entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

A antecipação do anúncio ocorre às vésperas do prazo de desincompatibilização previsto na legislação eleitoral, o que levou o partido a acelerar a definição para evitar prolongar o impasse. A candidatura ainda precisará ser confirmada na convenção partidária, prevista para o meio do ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2026

POLÍTICA - “FLÁVIO BOLSONARO NÃO TEM VIVÊNCIA E EXPERIÊNCIA PARA SER PRESIDENTE”

Do Estadão Conteúdo

O governador de Goiás (PSD), Ronaldo Caiado, afirmou nesta segunda-feira, 30, durante evento de lançamento de sua pré-candidatura em São Paulo, que o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), possível adversário na disputa presidencial, “não tem vivência nem experiência para governar”. Para Caiado, “o ímpeto da idade, às vezes, supera o senso de equilíbrio”.

“Ele não tem vivência nem experiência de governar. Às vezes, o ímpeto da idade supera o senso de equilíbrio”, disse. A declaração foi feita ao ser questionado sobre comparações com Flávio, com quem deve disputar espaço em segmentos semelhantes do eleitorado à direita.

Caiado também afirmou que uma eventual vitória na disputa eleitoral poderia ser interpretada como um aval da população, um “plebiscito”, para a anistia dos condenados pelo 8 de Janeiro, incluindo o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

“Quando você tem a proposta no plano de governo, isso passa a ser uma consulta popular. Passa a ser plebiscitário, seu plano de governo foi aprovado. Não estou inovando, estou dizendo que ao chegar no dia 1º de janeiro, estou consultando a população. Vou assinar a anistia ampla, geral e irrestrita a todos e ao ex-presidente. A população me elegeu. Então, essa solução é antecedida. Não tem nada que seja superior à vontade da maioria da população”, declarou durante a coletiva de imprensa de oficialização de sua pré-candidatura ao Palácio do Planalto pelo PSD, na sede do partido, no centro de São Paulo (SP).

Caiado reafirmou que a anistia acabará com a polarização política no País e defendeu que a eleição deste ano não seja uma revanche entre o bolsonarismo e o petismo. “Essa eleição não pode ser revanche. Essa eleição é um outro momento da vida política nacional. É o momento que você tem que estar preparado para governar e sair desse polo que é burro”, continuou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

POLÍTICA - HADDAD PLANEJA “PROJETO OUSADO” PARA SP

Pré-candidato a governador disse que está reunindo “técnicos de alta qualidade e lideranças de movimentos importantes” de diversas áreas

Do Estadão Conteúdo



Fernando Haddad disse que São Paulo tem que liderar a área da educação e criticou as escolas cívico-militares

O ex-ministro da Fazenda e pré-candidato ao governo de São Paulo pelo PT, Fernando Haddad, disse que está reunindo pessoas nas diversas áreas para formar seu plano de governo e afirmou que irá apresentar um “projeto ousado” para o Estado.

“Eu estou reunindo pessoas que eu acho altamente competentes nas diversas áreas. Eu tenho uma passagem pela educação, fui sete anos ministro da Educação, foi quatro anos prefeito de São Paulo e essas questões, educação, saúde pública, urbanismo, são questões que me tocam diretamente. Eu conheço muita gente respeitável que já está sendo avisada e que vai ser convocada para ajudar”, disse Haddad em um painel no J. Safra Macro Day, evento realizado pelo Banco Safra, em São Paulo, nesta segunda-feira, 30.

Em seguida, ele disse que terá “uma grande equipe” de plano de governo. Sobre a composição partidária da chapa, Haddad elencou: “Acredito que nós, espero estar com o PSB, que tem gente muito boa, com a Federação Rede-PSOL, que tem gente muito boa, muito comprometida. Hoje eu estive com o presidente (Carlos) Lupi, do PDT, que vai apoiar também a nossa candidatura e que tem quadros importantes aqui no Estado de São Paulo”.

O ex-ministro ainda sustentou que terá “técnicos de alta qualidade e lideranças de movimentos importantes”, com o objetivo de “dar uma modernizada” na agenda de São Paulo. Ele elogiou o que os ministros dos Transportes, Renan Filho, e dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, fizeram a nível nacional na área de infraestrutura. “A gente viu muita coisa andar lá e um ritmo muito diferenciado. Eu acho que aqui está faltando ritmo, do ponto de vista de parceria”.

Sobre a área da educação, Haddad defendeu que São Paulo “tem que liderar”. “É o Estado mais rico do País, é o que mais investe, mas não colhe os resultados em termos de qualidade. Essa coisa de militares irem para a sala de aula, eu acho que nós estamos trocando os pés pelas mãos”.

“Eu acho que nós estamos com um problema de segurança que tem que ser resolvido pelas forças de segurança, e um problema de educação que tem que ser resolvido pelos educadores”, resumiu. “Nós estamos misturando estações aqui para agradar o público, mas vendendo uma fantasia, vendendo uma ilusão. Não estamos fazendo um trabalho como a gente deveria fazer”.

Por fim, o pré-candidato disse que nesta segunda teve reunião com o coordenador do seu plano de governo e até julho irá apresentá-lo.

Caiado não é novidade Haddad também comentou sobre a novidade do dia no cenário eleitoral nacional. Ele afirmou que o governador de Goiás, Ronaldo Caiado (PSD), “não é uma novidade” na arena política, ao comentar sobre a decisão do PSD de lançá-lo para a disputa pelo Palácio do Planalto.

“A verdade é que tem dois blocos que têm líderes políticos com apelo popular muito forte”, afirmou, em referência ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). “O espaço para uma alternativa existe? Sempre existirá espaço, porque nós vivemos num País que dá muita oportunidade para alternativas. Uma pessoa sem grande trajetória política, sem partido forte, consegue se colocar na arena política”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

POLÍTICA - BARCHINI SERÁ O NOVO MINISTRO DA EDUCAÇÃO, ANUNCIA LULA

Camilo Santana deixará o cargo para participar da campanha eleitoral

Da Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou nesta segunda-feira (30) que o novo ministro da Educação será Leonardo Barchini, atual secretário-executivo da pasta. O ministro Camilo Santana deixará o cargo para participar da campanha eleitoral deste ano.

Em evento de balanço do Ministério da Educação (MEC), em Brasília, Lula pediu ao futuro ministro que dê continuidade aos investimentos na área em todo o país. Na cerimônia, ocorreu a inauguração simultânea de 107 obras de educação.

Segundo o governo, o investimento federal nas construções soma R\$ 413,49 milhões, provenientes do Novo PAC e de recursos próprios do Ministério da Educação (MEC).

O governo ainda anunciou a marca de 99 mil escolas com conectividade adequada, o que representa mais de 71,7% das unidades de ensino. O governo informou que a meta é conectar 137,847 mil escolas de educação básica.

Segundo Lula, o objetivo é que 100% das escolas estejam com internet. A ideia é beneficiar 24 milhões de estudantes. Em 2023, esse percentual era de 45,4%.

O Ministério das Comunicações informa que a meta é conectar 137.847 mil escolas de educação básica. Atualmente, 99.005 escolas públicas brasileiras contam com conectividade adequada para uso pedagógico, o que representa 71,7% das unidades do país

Durante o evento, o Ministério das Comunicações anunciou a contratação de serviços de conectividade para mais 16,7 mil escolas em todo o país, medida que permitirá universalizar o acesso à internet nas unidades de ensino da educação básica ainda não conectadas até o fim de 2026.

Segundo o governo, na Região Norte, o número de escolas com conectividade adequada passou de 4.803 em 2023 para 12.714, atualmente (62,5%). Nas escolas rurais, o total foi de 17.367 para 34.913 unidades (69,7%). Nas comunidades tradicionais, também houve elevação. São 1.815 escolas indígenas e 1.971 escolas quilombolas com conectividade

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/03/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - RENOVAÇÃO DA FCA AVANÇA E DEVE CHEGAR AO TCU EM ABRIL

Proposta prevê R\$ 24 bilhões em investimentos, inclusão de novos trechos e foco na recuperação da infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A VLI confirmou o recebimento de sete locomotivas fabricadas pela Wabtec, que serão incorporadas à operação de carga geral no corredor leste da Ferrovia Centro-Atlântica

A renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) deve ser encaminhada ao Tribunal de Contas da União (TCU) em abril, após cerca

de dois anos de negociações entre a concessionária e o poder público. A previsão foi apresentada durante evento realizado na segunda-feira (30), no centro de engenharia da Wabtec, em Contagem (MG), que também marcou a entrega de novas locomotivas à VLI para operação no corredor leste da ferrovia.

O novo contrato de concessão prevê investimentos da ordem de R\$ 24 bilhões ao longo do período, com cerca de R\$ 8 bilhões direcionados a projetos em Minas Gerais. A proposta em elaboração altera a lógica adotada em renovações anteriores ao prever a destinação integral dos recursos para a própria malha ferroviária, sem pagamento de outorga ao Tesouro Nacional.

Segundo o ministério dos Transportes, a modelagem busca priorizar a recuperação da infraestrutura e a ampliação da capacidade operacional da ferrovia, com foco no aumento da eficiência logística e no escoamento de cargas. A FCA atravessa regiões com forte presença de atividades agroindustriais e minerais, desempenhando papel relevante na integração de diferentes polos produtivos.

Entre os pontos pre vistos na renovação está a inclusão do corredor ferroviário entre Corinto (MG) e Campo Formoso (BA), demanda apresentada por governos estaduais ao longo das discussões. O contrato também deve incorporar a obrigatoriedade de estudos para a implantação de um contorno

ferroviário na Região Metropolitana de Belo Horizonte, projeto voltado à reorganização do tráfego ferroviário em áreas urbanas.

Dados apresentados pelo governo indicam crescimento recente na movimentação de cargas pela concessionária, com aumento de 16% no transporte de grãos no último ano. A expectativa, segundo o ministério, é de que os novos investimentos contribuam para ampliar a capacidade da ferrovia e melhorar as condições operacionais ao longo dos trechos concedidos.

Locomotivas

No mesmo evento, a VLI confirmou o recebimento de um lote de sete locomotivas fabricadas pela Wabtec, que serão incorporadas à operação de carga geral no corredor leste da FCA. As entregas ocorreram ao longo do mês de fevereiro, com a última unidade entregue na segunda-feira.

A aquisição faz parte de um pacote de investimentos de aproximadamente R\$ 600 milhões voltado à adaptação da companhia ao modelo regulatório de Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C). Além das locomotivas, o plano inclui a compra de vagões, ajustes operacionais e estruturais e a contratação de cerca de 700 profissionais em Minas Gerais e no Espírito Santo.

Com a incorporação das novas máquinas, a VLI passa a contabilizar 27 locomotivas adquiridas desde 2024 para operação tanto na FCA quanto no tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, também sob sua concessão.

As locomotivas entregues pertencem à série Evolution e foram produzidas na unidade da Wabtec em Contagem. Os equipamentos são voltados para operações de carga pesada e contam com motores diesel de alta eficiência, com possibilidade de utilização de biocombustíveis e redução de consumo de combustível em até 6% em comparação a modelos convencionais.

As unidades também incorporam sistemas digitais de monitoramento e segurança, incluindo tecnologias de controle automático de velocidade, análise de atenção do operador e acionamento de frenagem em situações de risco. Sensores embarcados acompanham parâmetros operacionais em tempo real, com o objetivo de ampliar a disponibilidade dos ativos e reduzir ocorrências ao longo das operações.

A operação no modelo ATF-C marca uma mudança na forma de atuação da companhia no corredor leste, permitindo que a VLI utilize locomotivas e equipes próprias para transporte de carga geral ao longo da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), cuja concessão é controlada pela Vale. Nesse trecho, são movimentadas cargas como grãos, fertilizantes, insumos industriais e produtos das cadeias siderúrgica e petrolífera.

Atualmente, cerca de 22 milhões de toneladas de cargas de clientes da VLI são transportadas anualmente ao longo da EFVM. No modelo anterior, a operação de carga geral utilizava estrutura da própria concessionária da ferrovia. Com a mudança, a VLI passa a ter maior autonomia na programação e condução das composições, com ajustes operacionais que incluem redução de paradas e reorganização dos fluxos logísticos.

Cronograma

A implementação completa do novo arranjo está prevista para ocorrer até o segundo semestre de 2026. O modelo não altera as obrigações contratuais da Vale em relação à concessão da EFVM, que permanece responsável pela manutenção da infraestrutura, pelos investimentos e pela prestação dos serviços previstos em contrato, incluindo o transporte de passageiros e de cargas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO AUTORIZA DUPLICAÇÃO DA BR-381 E PACOTE DE OBRAS EM RODOVIAS DE MG

Intervenções somam mais de R\$ 1,4 bilhão e incluem trechos das BRs 381, 367 e 262, com execução pelo Dnit

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As ordens de serviço para as rodovias foram formalizadas em evento realizado em Belo Horizonte, com a presença de representantes do governo federal e de órgãos do setor

O Ministério dos Transportes autorizou, na segunda-feira (30), o início de uma nova etapa de obras na BR-381 e assinou ordens de serviço para intervenções em outras rodovias federais em Minas Gerais. As medidas foram formalizadas em evento realizado em Belo Horizonte, com a presença de representantes do governo federal e de órgãos do setor.

A duplicação da BR-381 entre Belo Horizonte e Caeté será conduzida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e prevê a ampliação de cerca de 31 quilômetros da rodovia. O projeto está dividido em dois lotes, com investimento

total estimado em R\$ 903 milhões.

O primeiro trecho, entre os quilômetros 422,4 e 440,4, concentra o início das obras e terá aporte de R\$ 405 milhões. Com aproximadamente 18 quilômetros de extensão, o segmento recebe intervenções como terraplenagem, pavimentação, sinalização e drenagem, além da construção de viadutos, passarelas e passagens inferiores. O tráfego médio diário no trecho é de cerca de 35 mil veículos, segundo o Dnit.

O segundo lote, entre os quilômetros 440,4 e 453,8, também prevê duplicação da pista, com execução de serviços semelhantes, incluindo obras de arte especiais como viadutos, passarelas, uma ponte e passagens inferiores.

A previsão é que as obras no lote inicial sejam concluídas no primeiro semestre de 2028. Os trabalhos começam pelo segmento entre Caeté e o distrito de Ravena, em Sabará. Já o trecho entre Ravena e Belo Horizonte depende da finalização de projetos e de tratativas relacionadas a desapropriações e reassentamentos ao longo do traçado.

Antecipação

Em paralelo à duplicação, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) analisa a possibilidade de antecipar intervenções de conservação e manutenção no trecho entre Belo Horizonte e Caeté, especialmente entre os quilômetros 450 e 480, considerados críticos. A proposta prevê a inclusão de serviços como terraplenagem, pavimentação, sinalização e implantação de estruturas de segurança antes da conclusão das obras definitivas.

Segundo a agência, a proposta está em análise técnica e ainda será submetida à diretoria colegiada. A intenção é permitir a execução antecipada das melhorias sem alterar o cronograma contratual e respeitando os parâmetros regulatórios.

Além da BR-381, o Ministério dos Transportes autorizou o início de obras em outros dois corredores rodoviários no estado. Na BR367/MG, entre Almenara e Itaobim, serão executadas intervenções em 132 quilômetros, com investimento de R\$ 198 milhões, no âmbito do programa Revitaliza-BR. As ações incluem recuperação do pavimento e serviços de conservação da faixa de domínio.

Na BR-262/MG, as obras de restauração abrangem o trecho entre a divisa com o Espírito Santo e o município de Abre Campo, passando por cidades como Martins Soares, Manhuaçu e Realeza. O

projeto está dividido em dois lotes: o primeiro, entre os quilômetros 0 e 50,8, com investimento de R\$ 156 milhões; e o segundo, entre os quilômetros 50,8 e 96, com recursos de R\$ 146,3 milhões. As intervenções incluem drenagem, restauração do pavimento e sinalização horizontal e vertical.

A rodovia

Implantada na década de 1960, a BR-381 conecta Belo Horizonte ao leste de Minas Gerais e integra um dos principais corredores rodoviários do país, estabelecendo ligação entre as regiões Sudeste e Nordeste. No trecho entre a capital e Governador Valadares, a rodovia atravessa 23 municípios e concentra fluxo relevante de transporte de cargas e passageiros.

As autorizações assinadas somam mais de R\$ 1,4 bilhão em investimentos, com execução prevista ao longo dos próximos anos. O Ministério dos Transportes informou ainda que, desde 2023, foram realizados oito leilões de concessões rodoviárias em Minas Gerais, dentro de um total de 22 promovidos no país no período.

Para esta semana, está previsto novo leilão de concessão no estado, referente ao trecho da BR-116/251/ MG, conhecido como Rotas Gerais, com extensão de 735 quilômetros e atendimento a 24 municípios.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT FORMALIZA NOVA CONCESSÃO DA FERNÃO DIAS

Rodovia entre Minas e São Paulo terá nova operadora em até 30 dias e contrato prevê obras, recuperação de pavimento e mudanças no modelo tarifário

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Cerimônia de formalização de transferência da concessão da Fernão Dias: a rodovia possui 569 quilômetros de extensão, ligando Belo Horizonte (MG) a São Paulo capital

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) formalizou, na segunda-feira (30), a transferência da concessão da BR-381/MG/SP, a rodovia Fernão Dias, para a concessionária Motiva, em cerimônia realizada em Contagem (MG). O ato marca a transição do controle operacional e administrativo da rodovia e inaugura

uma nova etapa no contrato de concessão do corredor.

A nova concessionária deverá assumir a operação do trecho em até 30 dias. A rodovia possui 569 quilômetros de extensão, ligando Belo Horizonte (MG) a São Paulo capital, e é considerada a segunda mais movimentada do país, com fluxo diário de cerca de 250 mil veículos. Desse total, 37,1% correspondem a veículos de carga, o que reforça o papel logístico do trecho no transporte de insumos industriais, agrícolas e minerais.

O contrato prevê investimentos de aproximadamente R\$ 14,8 bilhões ao longo do período de concessão, distribuídos entre obras de infraestrutura e serviços operacionais. Parte relevante desses recursos, superior a R\$ 5 bilhões, será destinada à recuperação e melhoria do pavimento, um dos principais pontos críticos identificados no diagnóstico que embasou a reformulação do contrato.

Entre as intervenções previstas estão a ampliação de faixas, recuperação estrutural da pista, implantação de áreas de escape, melhorias em acessos urbanos, além da adoção de tecnologias voltadas ao monitoramento do tráfego e à detecção de incidentes. Também estão previstos pontos de



parada e descanso para caminhoneiros, sistemas de iluminação e dispositivos de segurança viária ao longo do trecho.

A nova modelagem contratual foi estruturada a partir de um processo de reequilíbrio conduzido pelo Ministério dos Transportes em parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU), dentro do mecanismo de otimização de contratos. O objetivo foi revisar as condições da concessão anterior, incorporando investimentos adicionais e ajustando parâmetros operacionais considerados defasados.

Segundo o ministério, o modelo anterior apresentava limitações que impactavam a qualidade da rodovia, com reflexos diretos nos custos logísticos, especialmente no transporte de cargas. A deterioração do pavimento e a frequência de ocorrências operacionais contribuíam para a elevação do tempo de viagem e dos custos de operação.

Dados do governo indicam que, ao longo de 2024, foram registrados 52 dias de interrupções totais ou parciais na rodovia, decorrentes principalmente de acidentes e tombamentos de veículos pesados. A nova concessão prevê intervenções voltadas à redução dessas ocorrências, com foco na melhoria das condições de tráfego e na ampliação da capacidade operacional do corredor.

Reajuste

No leilão realizado em dezembro de 2025, a Motiva apresentou proposta com desconto de 17,05% sobre a tarifa básica de pedágio. O modelo tarifário prevê um reajuste inicial, com valor estimado em torno de R\$ 4,60, além de mecanismos que vinculam futuras elevações tarifárias à execução dos investimentos previstos no contrato.

De acordo com a ANTT, esse modelo busca alinhar a evolução das tarifas à entrega de obras e melhorias operacionais, estabelecendo uma relação direta entre a cobrança e a ampliação da capacidade e qualidade da infraestrutura.

A concessionária que assume a rodovia é originária da reestruturação do Grupo CCR e atualmente atua em 13 estados brasileiros, administrando cerca de 3.615 quilômetros de rodovias. As operações da empresa atendem diariamente aproximadamente 3,4 milhões de veículos, distribuídos em diferentes corredores logísticos do país.

A BR-381/MG/SP exerce função estratégica na integração entre dois dos principais polos econômicos do Brasil. Minas Gerais e São Paulo concentram parcela relevante da produção nacional, incluindo cadeias ligadas à mineração, ao agronegócio e à indústria de transformação, com forte presença de cargas como minério, produtos agrícolas e bens industrializados.

Ao longo do traçado, 33 municípios, entre mineiros e paulistas, são diretamente impactados pela operação da rodovia, tanto no transporte de cargas quanto na mobilidade de passageiros. A nova concessão prevê a geração de mais de 137 mil empregos, associados às obras e à operação do sistema rodoviário.

O leilão da Fernão Dias integra uma série de concessões realizadas pelo Ministério dos Transportes nos últimos anos. Desde o início do atual ciclo, foram realizados 22 leilões rodoviários, que somam 10.578 quilômetros concedidos e aproximadamente R\$ 246 bilhões em investimentos contratados.

Para 2026, a previsão é de realização de 13 novos leilões, com expectativa de mobilização de cerca de R\$ 148 bilhões. Entre os projetos previstos está o trecho da BR-116/251/MG, conhecido como Rotas Gerais, com 735 quilômetros de extensão e previsão de atendimento a 24 municípios do norte de Minas Gerais, com foco na ampliação da conectividade regional e no escoamento da produção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - AENA VENCE LEILÃO DO GALEÃO COM PROPOSTA DE R\$ 2,9 BILHÕES E ÁGIO DE 210%

Certame realizado na B3 integra solução para readequar contrato da concessão e garantir continuidade da operação do aeroporto do Rio de Janeiro

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Após cerca de uma hora de disputa e quase 30 lances de viva-voz, a concessionária Aena apresentou proposta de R\$ 2,9 bilhões, com ágio superior a 210%, e arrematou o ativo

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizaram, na segunda-feira (30), na B3, em São Paulo, o leilão de venda assistida do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim, o Galeão. O procedimento integra a solução consensual construída para readequar o contrato de concessão e garantir a continuidade das operações do terminal. Após cerca de uma

hora de disputa e quase 30 lances de viva-voz, a concessionária Aena apresentou proposta de R\$ 2,9 bilhões, com ágio superior a 210%, e arrematou o ativo.

Participaram do certame três grupos: a atual concessionária RIOgaleão, a espanhola Aena e a suíça Zurich Airport. A RIOgaleão é formada pela gestora brasileira Vinci Compass e pela operadora internacional Changi, de Singapura.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o leilão representa um momento relevante para o setor. “A gente tem aqui hoje um resultado muito positivo para a aviação nacional e para o país como um todo. Este leilão é uma demonstração clara de que as diferenças constroem as convergências e aqui tudo funcionou a favor do Galeão. É por isso que precisamos fortalecer, cada vez mais, a construção coletiva”, afirmou. O ministro também destacou que o país tem ampliado sua participação na economia global, citando o volume de concessões em diferentes áreas. “Aqui nós temos bons projetos, segurança jurídica e instituições que funcionam bem. Temos também o maior volume de concessões da história nacional, o equivalente a mais de R\$ 300 bilhões em contratos assinados nas concessões de portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, saneamento, petróleo e gás”, declarou.

O edital do leilão estabelece que a nova controladora deverá realizar contribuição variável correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão até 2039, além de assumir ativos, passivos, obrigações e direitos relacionados ao Galeão. A operação também formaliza a saída da Infraero da estrutura societária do aeroporto, que detinha 49% das ações da concessionária.

De acordo com o diretor-presidente da Anac, Tiago Faierstein, o resultado do certame decorre de um processo construído de forma conjunta entre os órgãos envolvidos. “O que aconteceu aqui hoje foi a concretização de uma iniciativa construída em uma câmara de consenso realizada pelo Tribunal de Contas da União. O sucesso do leilão também se deve ao TCU, por ter aberto essa oportunidade de renegociação de um contrato tão importante para o país. Unindo esforços entre TCU, Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o MPor, conseguimos realizar esse primeiro teste de mercado para os contratos aeroportuários do Brasil”, afirmou.

A repactuação do contrato é resultado de um processo conduzido em conjunto com o Tribunal de Contas da União (TCU), a Anac e outros órgãos, com o objetivo de estabelecer uma solução negociada para a continuidade da concessão e a preservação dos investimentos realizados no aeroporto.

O leilão ocorre após um período de reestruturação do Galeão, que registrou queda na demanda nos anos seguintes aos investimentos realizados para a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de

2016, cenário posteriormente impactado pela pandemia de Covid-19. Nos últimos anos, medidas adotadas por diferentes esferas de governo buscaram reequilibrar a operação aeroportuária no Rio de Janeiro, incluindo a limitação de movimentação no Aeroporto Santos Dumont.

Números

Dados apresentados pelo ministério indicam que, em 2023, os aeroportos Santos Dumont e Galeão movimentaram, juntos, 18,9 milhões de passageiros. Em 2025, o volume chegou a 23,5 milhões, conforme informações do MPor.

O secretário-executivo do ministério, Tomé Franca, afirmou que o certame integra uma estratégia de preparação do aeroporto para o aumento da demanda. “Realizamos mais do que um leilão: firmamos um novo pacto de desenvolvimento para o estado e para o Brasil. Pensamos a concessão de olho no futuro. A curva de aumento da movimentação de passageiros no Brasil é um fato que vem se consolidando nos últimos três anos e exigirá um Galeão preparado. São mais brasileiros voando, mais aeronaves pousando e decolando, fazendo nossa economia girar. E nada mais correto do que termos o maior aeroporto do Brasil apto a dar conta da demanda futura”, disse.

O modelo de venda assistida prevê a continuidade da concessão com novas bases contratuais, substituindo a relicitação inicialmente prevista. Entre as mudanças estão a revisão de obrigações, a exclusão de exigências como a construção de uma terceira pista e a adoção de mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - FAB INVESTIGA PANE EM VOO QUE RETORNOU A GUARULHOS APÓS DECOLAGEM

Avião com destino aos EUA apresentou falha em turbinas minutos após a decolagem, retornou ao aeroporto e teve incêndio controlado por equipes em solo

Do Estadão Conteúdo



A aeronave, um Airbus A330-300, apresentou falha em uma das 4 turbinas e precisou fazer um pouso de emergência no aeroporto paulista. Apesar do susto, não houve feridos

A Força Aérea Brasileira (FAB) iniciou a investigação sobre a pane registrada em um voo que partia de São Paulo para os Estados Unidos e precisou retornar ao

Aeroporto Internacional de Guarulhos na noite de domingo, 29. Segundo a FAB, investigadores do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) foram acionados para apurar a ocorrência envolvendo a aeronave.

De acordo com a corporação, a equipe realizou a chamada “ação inicial”, etapa em que são coletados dados, preservados elementos e verificados os danos à aeronave, além do levantamento de informações necessárias para a investigação.

O incidente ocorreu logo após a decolagem de um avião da Delta Air Lines com destino a Atlanta, nos Estados Unidos. A aeronave, um Airbus A330-300, apresentou falha em uma das turbinas e precisou fazer um pouso de emergência no aeroporto paulista.

Apesar do susto, não houve feridos entre os 272 passageiros e 14 tripulantes a bordo. Segundo a companhia aérea, o voo foi cancelado por problemas mecânicos, e os passageiros foram levados de ônibus até o terminal após o pouso.

De acordo com dados do Flightradar24, o avião permaneceu no ar por cerca de nove minutos. Durante esse período, houve uma explosão no motor esquerdo, que provocou a queda de fragmentos na área próxima à pista, o que deu início a um foco de incêndio.

A torre de controle alertou a tripulação sobre as chamas, e o piloto declarou emergência, com o chamado “mayday”, antes de retornar imediatamente ao aeroporto. Equipes de bombeiros atuaram no local e controlaram o incêndio em poucos minutos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INFRAESTRUTURA - INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS ORIENTA AGENDA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Em fórum em São Paulo, Tomé Franca destaca concessões, expansão de hidrovias e leilões como eixos para reduzir custos e ampliar a eficiência logística no país

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O presidente Javier Milei considera a reforma trabalhista essencial para atrair investimento estrangeiro, mas ela desagradou trabalhadores

O secretário executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou, no último dia 27, do Fórum Infraestrutura – Uma Agenda para o Futuro, promovido pela revista Veja em São Paulo (SP). O evento foi a oportunidade de reunir setor público, iniciativa privada e imprensa para uma série de

painéis que trataram dos avanços e desafios nacionais em áreas do setor logístico.

Durante o evento, Tomé Franca apresentou o painel “As perspectivas dos investimentos em portos e aeroportos” e abordou temas como a política de concessões adotada pela pasta, os investimentos realizados nos últimos anos e a necessidade de dotar áreas estratégicas do setor logístico de uma infraestrutura que esteja conectada à necessidade de integração entre modais.

“O nosso foco é tornar portos, aeroportos e hidrovias cada vez mais eficientes e estruturados para promover uma integração com rodovias e ferrovias, ajudando a reduzir o custo Brasil, conectando o país e tornando nossos transportes mais eficientes”, afirmou o secretário após apresentar os resultados alcançados nos últimos três anos pelo MPor. “Aumentamos o volume de investimentos de forma robusta, atraindo o capital privado ao garantir um ambiente de previsibilidade e segurança jurídica que é necessário para investidores interessados em contribuir com o desenvolvimento nacional, e nesse contexto o Tribunal de Contas da União tem um trabalho fundamental”, cravou.

O secretário assinalou que a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias em 2024 ratificou a priorização dada pelo Governo Federal ao setor, fundamental para o transporte de cargas e passageiros em regiões como o Norte e o Centro-Oeste do Brasil. “Temos um potencial hidroviário considerável que está sendo estruturado também para dialogar com rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. A navegação marítima e de interior terá papel importante na integração entre estes modais”, declarou.

A implantação do programa AmpliAR, que possibilita a gestão de aeroportos regionais por concessionárias que já possuem contratos vigentes com a União, foi apontada pelo secretário como ação inovadora que favorece a conectividade e reforça a soberania nacional. “Na primeira etapa do programa, 13 aeroportos estratégicos foram arrematados, garantindo mais de R\$ 700 milhões em investimentos que se traduzem em mais renda, emprego, conectividade e melhoria do serviço prestado à população. Até o final do ano teremos a segunda etapa com mais 15 aeroportos colocados em oferta pública”, assinalou.

No setor portuário, o secretário lembrou que está prevista a realização de leilões de portos como os de Porto Alegre (RS), Itajaí (SC), Fortaleza (CE), Itaqui (MA) e Salvador (BA). No primeiro trimestre deste ano, já foram realizados três leilões e outros 15 estão previstos até o final de 2026, que garantirão mais de R\$ 10 bilhões em investimentos. “No MPor, atuamos com foco no fortalecimento da estrutura portuária de norte a sul, cientes da importância do papel do Brasil no futuro do comércio internacional para consolidar o nosso país como o principal hub logístico do hemisfério sul”, cravou.

O fórum debateu ainda as demandas do setor privado, a visão do agronegócio, financiamento de projetos, o papel dos governadores e do TCU no setor de infraestrutura. Também participaram do evento o governador do Ceará, Elmano de Freitas; de São Paulo, Tarcísio de Freitas; e o ministro do Tribunal de Contas da União, Bruno Dantas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INFRAESTRUTURA - MORRE AOS 60 ANOS O ANALISTA DE INFRAESTRUTURA SERGIO VIANNA TEIXEIRA

Com trajetória de mais de 15 anos no setor portuário, ele contribuiu para a gestão de autoridades portuárias e presidia o conselho do Porto de Itaqui

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Mestre em Engenharia Civil, Sergio Vianna atuou na avaliação de autoridades portuárias e TUPs, colaborando para o desenvolvimento do IGAP, base do Prêmio Portos + Brasil

O analista de infraestrutura Sergio Vianna Teixeira Junior morreu na segunda-feira (30), aos 60 anos. Com mais de 15 anos de atuação na área portuária, ele construiu uma trajetória marcada por contribuições relevantes ao setor.

Mestre em Engenharia Civil, ingressou na carreira em 2010 e atuou na avaliação de autoridades portuárias e terminais privados, colaborando para o desenvolvimento do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), base do Prêmio Portos + Brasil. Ele também presidia o Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Itaqui, no Maranhão.

Colegas e profissionais do setor destacaram o legado deixado por Sergio, reconhecido pela dedicação e atuação técnica ao longo da carreira.

A causa da morte não havia sido divulgada até o fechamento desta edição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INDÚSTRIA - BNDES APROVA R\$ 411 MILHÕES PARA INOVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA SUZANO

Recursos serão destinados à digitalização industrial, aquisição de equipamentos com tecnologia de internet das coisas e projetos de pesquisa e desenvolvimento em diversas unidades da empresa

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamentos que somam R\$ 411,4 milhões, em recursos do programa BNDES Mais Inovação, à Suzano para apoiar a modernização de unidades industriais e o plano de pesquisa, desenvolvimento, inovação e digitalização da empresa. Serão destinados R\$ 280 milhões para a aquisição de máquinas e equipamentos com tecnologia de internet das coisas, além de controle e monitoramento remotos das

operações, e R\$ 131,4 milhões para investimentos da companhia em projetos de pesquisa e desenvolvimento voltados à inovação tecnológica.



A Suzano, que utiliza matérias-primas renováveis em seu processo produtivo, é detentora de certificações ambientais e conta com fontes renováveis na sua matriz energética

Com custo financeiro em Taxa Referencial (TR), os recursos do programa BNDES Mais Inovação permitirão a modernização de máquinas e sistemas industriais da empresa, além da compra de bens de informática e automação, para ampliar a conectividade. O projeto está alinhado a três metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, com impactos positivos no trabalho decente e crescimento econômico (ODS 8); indústria, inovação e infraestrutura (ODS 9); e redução das desigualdades (ODS 10).

De acordo com o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o apoio do Banco tem papel importante na modernização e na expansão da indústria brasileira de base tecnológica, gerando empregos de qualidade e ampliando a nossa participação no mercado internacional. “Os projetos apoiados buscam elevar a produtividade, a sustentabilidade e a competitividade da empresa, em um setor de grande potencial exportador, em linha com as diretrizes da Nova Indústria Brasil, a política industrial do governo do presidente Lula”, frisou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante. “Por meio do crescimento de árvores, a atividade promove a captura de CO₂ da atmosfera, reduzindo a disponibilidade de gases que causam o efeito estufa”.

“Esses novos investimentos ampliarão a competitividade das nossas operações, sobretudo florestais, permitindo que a Suzano se mantenha entre as empresas de menor custo de produção de celulose do mundo. Como líderes globais do setor, nosso desafio é garantir que estejamos preparados para gerar resultados em qualquer cenário de preços”, afirma o vice-presidente executivo Financeiro e de Relações com Investidores da Suzano, Marcos Assumpção.

No final de 2025, o BNDES também aprovou financiamento no valor de R\$ 451,7 milhões para a Suzano modernizar, revitalizar estruturas e aumentar a capacidade de armazenagem em suas unidades industriais. Os recursos são provenientes do Finem (R\$ 342,8 milhões) e do Fundo Clima (R\$ 108,9 milhões).

O plano de investimentos da Suzano em PD&I contempla 49 iniciativas de inovação em produtos e processos industriais e florestais. São 11 projetos de genética e melhoramento, 12 de manejo florestal, 13 de papel, bens de consumo e fluff (base para itens como fraldas e absorventes), seis de celulose, dois de gestão da inovação e cinco transversais.

Os projetos são conduzidos em diversas unidades da companhia, como Aracruz (ES), Imperatriz (MA), Itapetininga (SP), Jacareí (SP), Limeira (SP), Mogi das Cruzes (SP), Mucuri (BA), Ribas do Rio Pardo (MS), Suzano (SP) e Três Lagoas (MS).

As iniciativas da Suzano contam com a colaboração de oito universidades federais e quatro estaduais, além de parcerias com diversas instituições e empresas, tais como Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (Embrapii), Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (Finbdes), Fundação Arthur Bernardes (Funarbe), Instituto de Pesquisas e Estudos Florestais (Ipef) e Instituto Euvaldo Lodi (IEL).

A empresa

Com um século de atuação no mercado, a Suzano é hoje líder mundial na produção de celulose e uma das maiores produtoras de papel da América Latina. Com capacidade para produzir anualmente 13,4 milhões de toneladas de celulose e 2 milhões de toneladas de papel, a empresa responde por

42% e 12% da produção nacional dos dois itens, respectivamente (dados de 2024 do relatório anual da Indústria Brasileira de Árvores e das demonstrações financeiras da Suzano).

A Suzano, que utiliza matérias-primas renováveis em seu processo produtivo, é detentora de certificações ambientais e conta com fontes renováveis na sua matriz energética. Em razão do emprego de práticas sustentáveis, a empresa recebeu as certificações florestais do Forest Stewardship Council (FSC) e do Programa Brasileiro de Certificação Florestal (Cerflor).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

PETRÓLEO E GÁS – ANP DEFINE FÓRMULA PARA PREÇO DE REFERÊNCIA DO DIESEL

A regra estabelece os critérios que servirão de base para definir o valor do subsídio federal pago aos agentes do setor

Do Estadão Conteúdo



O cálculo também incorpora médias ponderadas por região, considerando polos logísticos e de distribuição

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bio combustíveis (ANP) publicou nesta segunda-feira, 30, a resolução que regulamenta a metodologia de cálculo do preço de referência para concessão de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel,

determinada na Medida Provisória nº 1.340/26.

A regra estabelece os critérios que servirão de base para definir o valor do subsídio pago aos agentes do setor.

Pela fórmula, o preço de referência parte de um valor inicial definido pelo Ministério de Minas e Energia e é ajustado pela variação dos preços internacionais do diesel, com base no Preço de Paridade de Importação (PPI), além de considerar os custos logísticos e de mercado.

Os dados utilizados têm como referência as cotações da S&P Global Platts e a taxa de câmbio divulgada pelo Banco Central (BC).

A metodologia determina ainda diferenciação entre os tipos de agentes. Para importadores e refinadores que utilizam petróleo adquirido de terceiros, o preço segue diretamente o resultado da fórmula.

Já para produtores que refinam petróleo próprio, há um teto: caso o valor calculado supere o limite estabelecido pelo governo, o preço de referência é travado.

O cálculo também incorpora médias ponderadas por região, considerando polos logísticos e de distribuição, e utiliza dados defasados em dois dias, como forma de “garantir maior estabilidade nas referências”. A resolução entrou em vigor na data de sua publicação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

PETRÓLEO E GÁS – TARCÍSIO ACHA SUBVENÇÃO RAZOÁVEL E DEVE ADERIR À PROPOSTA

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta segunda-feira, 30, que considera “razoável” a proposta do governo federal de conceder subvenção de R\$ 1,20 por litro ao diesel importado.

O mecanismo funciona como um subsídio direto aos importadores. Segundo Tarcísio, a gestão paulista deve aderir à medida, embora o tema ainda esteja em discussão.

A subvenção teria metade do custo bancado pela União (R\$ 0,60) e a outra metade pelos Estados. O chefe do Executivo paulista elogiou a nova proposta do ministro da Fazenda, Dario Durigan, que encontra respaldo no desempenho recente da arrecadação federal na sua avaliação.

Segundo ele, a receita com o Imposto de Renda tem superado as previsões orçamentárias, o que, por consequência, amplia os repasses aos Estados por meio do Fundo de Participação dos Estados (FPE), atrelado a essa arrecadação.

“Eles estruturaram uma outra forma de compensação: um abatimento nessa parcela do FPE, em que o Estado entraria com metade do custo dentro da lógica da subvenção”, disse Tarcísio. “Essa ideia nos parece razoável, e a gente precisa ver como ela vai ser costurada, como vai ser estruturada. Mas, em princípio, a ideia do Estado de São Paulo é fazer adesão”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

PETRÓLEO E GÁS – PETROBRAS INVESTIRÁ EM PROJETO SOBRE A BACIA DO MARAJÓ

A pesquisa busca entender os sistemas petrolíferos e áreas dos rios Amazonas e Tocantins
Do Estadão Conteúdo

A Petrobras vai investir R\$ 2,8 milhões em um projeto para ampliar o conhecimento sobre a Bacia do Marajó, no Pará. A pesquisa busca compreender os sistemas petrolíferos e áreas potenciais na bacia sedimentar, na confluência dos rios Amazonas e Tocantins, além dos recursos minerais e hídricos. O projeto será executado ao longo de 18 meses pelo Serviço Geológico do Brasil (SGB).

O Acordo de Cooperação Técnica (ACT) foca na revisão da carta estratigráfica da bacia, que se estende por uma área de 53 mil km. Além de atualizar dados da área, situada entre as bacias do Amazonas e Parnaíba, o levantamento vai buscar preencher lacunas de informações, principalmente sobre a região de planície que se forma onde as placas tectônicas se separam (rift, ou seja, fenda ou falha).

Além dos pesquisadores do SGB, a execução do projeto contará com a participação de pesquisadores da Universidade Federal do Pará (UFPA), Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Universidade de São Paulo (USP), Universidade de Brasília (UnB), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

ENERGIA – DISTRIBUIDORAS PODEM TER CRÉDITO DE R\$ 7 BI

A concessão, via BNDES, poderá atenuar o aumento porcentual nas tarifas de energia elétrica
Do Estadão Conteúdo

O governo avalia a concessão de crédito de até R\$ 7 bilhões para as distribuidoras de energia elétrica das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, especificamente às concessionárias com maiores reajustes tarifários neste ano.

A informação foi inicialmente veiculada pelo jornal Folha de S.Paulo e confirmada pelo Estadão/Broadcast.



No início de março houve reajuste médio de 15,46% para as tarifas no Rio de Janeiro. Para a alta tensão, como grandes indústrias, a elevação foi de 19,94%

As tratativas estão avançadas. O crédito, via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), poderá atenuar o aumento porcentual nas tarifas de energia elétrica em um ano eleitoral.

No início deste mês, por exemplo, houve reajuste médio de 15,46% para as tarifas da Enel Rio de Janeiro. Para a alta tensão, como grandes indústrias, a elevação foi de 19,94%.

O foco nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste ocorre no cenário de menor impacto esperado para o Norte e Nordeste. A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) já aprovou a repactuação de parcelas devidas a título do Uso do Bem Público (UBP), pagamento feito por geradoras hidrelétricas pela utilização de áreas públicas. A previsão é que sejam distribuídos R\$ 7,87 bilhões aos consumidores de energia das regiões Norte e Nordeste.

A Lei nº 15.235/2025, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em outubro passado, determinou essa destinação após alterações no Congresso. São elegíveis à repactuação as usinas hidrelétricas licitadas nos termos de uma lei de 1998, especificamente os empreendimentos outorgados pelo critério de maior pagamento pelo UBP.

Os recursos, após a repactuação, deverão ser usados exclusivamente para garantir a modicidade tarifária dos consumidores do mercado regulado nas regiões atendidas pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene).

Aumento de 177%

Conforme levantamento do Estadão, a tarifa de energia elétrica dos brasileiros atendidos pelas distribuidoras aumentou 177% em 15 anos, saltando de R\$ 112 por megawatt hora (MWh), em 2010, para R\$ 310 o MWh, em 2024. Nesse mesmo período, o índice de inflação avançou 122%. Ou seja, a tarifa teve um aumento real (acima da inflação) de 45% no período.

O valor inclui o preço da energia, acrescidas das bandeiras tarifárias vigentes a cada ano sem os encargos e o custo da distribuição e da transmissão, que encarecem ainda mais o preço final para o consumidor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

ENERGIA – COM CONDIÇÕES FAVORÁVEIS, ABRIL SEGUE COM BANDEIRA TARIFÁRIA VERDE

Previsão de mudança, por enquanto, só no 2º semestre, com redução das chuvas

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) anunciou a bandeira tarifária verde para o mês de abril, patamar vigente desde janeiro deste ano. Com as condições favoráveis à geração de energia no País, até o momento, os consumidores não terão o valor adicional nas faturas no próximo mês.



Para a segunda metade do ano de 2026 é vislumbrado o acionamento de bandeiras com cobrança adicional para os consumidores, com o período seco. A possibilidade de El Niño no segundo semestre deste ano, com seu efeito no aumento das temperaturas e redução das chuvas no Norte e Nordeste do País, reforça essa perspectiva de bandeiras tarifárias mais caras ao longo do ano.

Com o volume de chuvas em março, há nível considerado satisfatório para os reservatórios das usinas hidrelétricas. Isso resulta na geração favorável de energia. O último boletim do Programa Mensal de Operação (PMO) apresenta um cenário de Energia Armazenada (EAR) acima de 90% para os subsistemas do Norte e Nordeste.

Já para a divisão Sudeste/Centro-Oeste, que concentra 70% dos reservatórios do país, o EAR está em 69,7%. O Sul é o subsistema com a estimativa mais baixa e pode chegar a 27,9%.

Aumento de chuvas

Houve um aumento no volume de chuvas em fevereiro, resultando na elevação do nível dos reservatórios das usinas hidrelétricas. Em janeiro, o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) anunciou um conjunto de ações consideradas preventivas para o atendimento eletroenergético de 2026, tendo em vista os alertas sobre armazenamento de hidrelétricas.

Além do risco hidrológico (GSF), gatilho para o acionamento das bandeiras mais caras, outro fator de peso é o aumento do Preço de Liquidação de Diferenças (PLD) - valor calculado para a energia a ser produzida em determinado período.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

(sujeita a alterações)

9 | ABRIL | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Sessão solene de abertura com autoridades convidadas

10h00 Palestra especial do exmo. sr. Governador do Estado da Bahia, Jerônimo Rodrigues – A CONFIRMAR

10h30 Intervalo

10h45 Painel 1: Desafios da infraestrutura de transportes na Bahia

Moderação: Níria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export

Debatedores: José Demétrius Moura, Diretor de Relações com o Mercado da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA); Roberta Carvalhal, Diretora Jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons; Roberto Oliva, Presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Demais participantes a confirmar

11h45 Palestra especial

12h30 Encerramento do período da manhã

14h00 Apresentação de Henrique Carballal, Presidente da Companhia Baiana de Produção Mineral (CBPM)

14h20 Painel 2: A nova fronteira mineral e o protagonismo do estado da Bahia

Moderação: Georgina Maynart, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia

Debatedores: Anderson Arruda, Diretor do Departamento de Transformação e Tecnologia Mineral do Ministério de Minas e Energia; Marcelo Silvestre, Diretor-Presidente da Galvani; Milson Mundim, Country Manager da Atlantic Nickel no Brasil

15h20 Painel 3: Agronegócio e as cadeias produtivas da Bahia

Moderação: Andreia Silva, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia

Debatedores: Cristina Gross, Diretora financeira da Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (AIBA); Eduardo Sales, Deputado Estadual pelo estado da Bahia; Guilherme Moura, Vice-Presidente da Federação da Agricultura do Estado da Bahia (FAEB); Waldyr Promícia, Presidente da Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Frutas (Abrasfrutas)

16h20 Intervalo

16h50 Apresentação especial: Wanger Alencar Rocha, Diretor Financeiro e de Crédito do Banco do Nordeste do Brasil (BNB)

17h15 Painel 4 – InfraESG: Multimodalidade, sustentabilidade e

financiabilidade

Moderação: Mariana Pescatori, Diretora Regulatória e Institucional da Hidrovias do Brasil

Debatedores: André Salcedo, CEO da Motiva; Fabio Marchiori, CEO da VLI; Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Luís Perin, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da Ever Air Mobility

18h15 Apresentação especial

18h45 Encerramento das atividades do dia

10 | ABRIL | SEXTA-FEIRA

08h00 Credenciamento e boas-vindas

08h30 Painel 5: Impacto das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade no PIB da Bahia

Moderação: Luciana Fialho, Jornalista

Debatedores: Eduardo Sodré, Secretário do Meio Ambiente do Estado da Bahia; Marcelo Lyra, Vice-Presidente de Comunicação, Relações Institucionais e ESG da Acelen; Cristina Wadner, Advogada e especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Direito Processual Civil; Raissa Pimentel, Doutora e mestre em direito e sustentabilidade pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); Vladson Menezes, Diretor-Executivo da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)

09h30 Apresentação de Luiz Gavazza, Diretor-Presidente da BahiaGás

09h45 Apresentação especial do candidato ao Governo do Estado da Bahia, Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto – A CONFIRMAR

10h00 Intervalo

10h15 Apresentação do exmo. sr. Prefeito de Salvador, Bruno Reis

10h30 Painel 6: Baía de Todos os Santos

11h30 Apresentação de Marcus Cavalcanti, Secretário-Especial do PPI

12h00 Palestra magna de encerramento

12h45 Encerramento

10h00 Intervalo

10h15 Apresentação do exmo. sr. Prefeito de Salvador, Bruno Reis

10h30 Painel 6: Baía de Todos os Santos

11h30 Apresentação de Marcus Cavalcanti, Secretário-Especial do PPI

12h00 Palestra magna de encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

BRASIL EXPORT – BAHIA EXPORT REÚNE LIDERANÇAS PARA DEBATER INFRAESTRUTURA

Evento reúne autoridades e especialistas para discutir os caminhos do desenvolvimento econômico e logístico da Bahia

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



O primeiro dia do fórum Bahia Export será aberto com sessão solene e palestra, seguida de debates sobre os principais gargalos da infraestrutura de transportes no estado

Salvador será palco de um dos principais encontros sobre logística, infraestrutura e desenvolvimento econômico do país. O Bahia Export acontece nos dias 9 e 10 de abril, na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), reunindo autoridades, especialistas e representantes do setor produtivo.

A programação inclui painéis sobre os desafios da infraestrutura de transportes, o avanço da mineração no estado, o papel do agronegócio nas cadeias produtivas e os impactos das energias renováveis no crescimento econômico baiano. O evento também abordará temas estratégicos como sustentabilidade, multimodalidade e financiabilidade dentro da agenda InfraESG.

O credenciamento começa às 8h30 no primeiro dia. As atividades seguem até o dia 10, com encerramento previsto para 12h45.

O primeiro dia do encontro será aberto com sessão solene e palestra, seguida de debates sobre os principais gargalos da infraestrutura de transportes no estado. Ao longo da manhã, representantes de entidades portuárias, empresas e especialistas discutem os desafios logísticos e a integração de modais. À tarde, a programação avança sobre o setor mineral, com apresentação da Companhia Baiana de Produção Mineral (CBPM) e painel dedicado à expansão da atividade no estado, além de discussões sobre o papel do agronegócio nas cadeias produtivas regionais. O dia será encerrado com painel voltado à agenda InfraESG, abordando multimodalidade, sustentabilidade e condições de financiamento para projetos de infraestrutura.

No segundo dia, os debates começam com foco nos impactos das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade sobre o Produto Interno Bruto (PIB) da Bahia, reunindo representantes do setor público, empresas e especialistas em direito e meio ambiente. A programação inclui ainda apresentações institucionais, como a do diretor-presidente da BahiaGás, e a participação de autoridades políticas, entre elas o prefeito de Salvador, Bruno Reis, além de painel dedicado à Baía de Todos os Santos. O encerramento contará com exposição do secretário-geral do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti, seguida de palestra magna.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

FINANÇAS - MERCADO ELEVA PREVISÃO DA INFLAÇÃO PARA 4,31%

Em meio às tensões em torno da guerra no Oriente Médio, pela terceira semana seguida a a projeção para este ano foi elevada

Da Agência Brasil



Para 2027, a projeção da inflação subiu de 3,8% para 3,84%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,57% e 3,5%, respectivamente

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, passou de 4,17% para 4,31% este ano. A estimativa está no Boletim Focus desta segunda-feira (30), pesquisa

divulgada semanalmente pelo Banco Central (BC) com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Em meio às tensões em torno da guerra no Oriente Médio, pela terceira semana seguida a previsão para a inflação deste ano foi elevada, mas ainda se mantém dentro do intervalo da meta que deve ser perseguida pelo BC.

Estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior, 4,5%.

Em fevereiro, a alta dos preços em transportes e educação fez a inflação oficial do mês fechar em 0,7%, uma aceleração diante do registrado em janeiro, 0,33%. No entanto, o acumulado em 12 meses recuou para 3,81%, abaixo dos 4% pela primeira vez desde maio de 2024.

Para 2027, a projeção da inflação subiu de 3,8% para 3,84%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,57% e 3,5%, respectivamente.

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, a Selic, definida atualmente em 14,75% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do BC.

Na reunião da semana passada, por unanimidade, o colegiado reduziu a Selic em 0,25 ponto percentual. Antes da escalada do conflito no Irã, a expectativa predominante era de um corte de 0,5 ponto. O próximo encontro do Copom para definir a Selic será em abril.

Nesta edição do Focus, a estimativa dos analistas de mercado para a taxa básica até o fim de 2026 permaneceu em 12,5% ao ano. Para 2027 e 2028, a previsão é que a Selic seja reduzida para 10,5% ao ano e 10% ao ano, respectivamente. Em 2029, a taxa deve chegar a 9,75% ao ano.

Quando o Copom aumenta a Selic, a finalidade é conter a demanda aquecida, o que causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança. Assim, taxas mais altas também podem dificultar a expansão da economia.

Quando a Taxa Selic é reduzida a tendência é que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, diminuindo o controle sobre a inflação e estimulando a atividade econômica.

PIB e câmbio

Nesta edição do boletim do Banco Central, a estimativa das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira este ano passou de 1,84% para 1,85%. Para 2027, a projeção para o Produto



Interno Bruto (PIB, a soma dos bens e serviços produzidos no país) ficou em 1,8%. Para 2028 e 2029, o mercado financeiro estima expansão do PIB em 2% para os dois anos.

Em 2025, a economia brasileira cresceu 2,3%, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com expansão em todos os setores e destaque para a agropecuária, o resultado representa o quinto ano seguido de crescimento.

No Focus desta semana, a previsão da cotação do dólar está em R\$ 5,40 para o fim deste ano. No fim de 2027, estima-se que a moeda norte-americana fique em R\$ 5,45.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

FINANÇAS - GOVERNO TEM DÉFICIT DE R\$ 30 BILHÕES EM FEVEREIRO

Programa Pé-de-Meia e reajustes ao funcionalismo público pressionaram contas
Da Agência Brasil

Pressionado pelo Programa Pé-de-Meia e pelos reajustes ao funcionalismo público, o Governo Central – Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central – teve déficit primário de R\$ 30,046 bilhões em fevereiro.

O resultado foi divulgado nesta segunda-feira (30) pelo Tesouro. O déficit primário ocorre quando as despesas superam as receitas, desconsiderando os juros da dívida pública. Apesar do saldo negativo, houve melhora em relação ao mesmo mês de 2025, quando o rombo foi maior: R\$ 31,598 bilhões.

O desempenho também veio melhor que o esperado pelo mercado, indicando algum alívio nas contas públicas no curto prazo. A pesquisa Prisma Fiscal, sondagem com instituições financeiras divulgada todos os meses pelo Ministério da Fazenda, estimava resultado negativo de R\$ 34,3 bilhões.

O resultado reflete aumento das receitas, impulsionado pela arrecadação de tributos, mas também crescimento das despesas, especialmente em áreas como Previdência, pessoal e programas sociais.

No acumulado do ano, o governo ainda mantém superávit, graças ao resultado positivo de janeiro, o que ajuda a equilibrar parcialmente as contas.

Em fevereiro, o resultado negativo foi influenciado por receitas menores do que os gastos totais do governo.

No mês o déficit primário foi R\$ 30,046 bilhões; a receita líquida ficou em R\$ 157,8 bilhões (+5,6% acima da inflação); as despesas totais somaram R\$ 187,7 bilhões (+3,1% acima da inflação); e na diferença em relação a 2025 houve melhora frente a déficit maior no ano anterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

FINANÇAS - TAXA DE JUROS PODE CAIR, APESAR DA GUERRA

Segundo o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, Brasil está mais confortável do que outros países porque “acumulou gordura” com Selic alta

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, avaliou nesta segunda-feira (30) que o Brasil está em uma posição mais favorável que outros países para encarar a volatilidade do preço do petróleo causada pela guerra no Oriente Médio. O executivo participou do J. Safra Macro Day, realizado nesta manhã na capital paulista.

“É lógico que todo mundo preferia estar em uma situação sem todos esses potenciais riscos e choques que o mundo vem sofrendo nos últimos anos. Mas, quando eu comparo relativamente aos seus pares, o Brasil parece estar numa posição relativamente mais favorável”, disse.



Galípolo vê vantagem porque o Brasil exporta mais petróleo do que importa e tem uma política monetária contracionista

Galípolo afirmou que essa vantagem se deve ao fato de o Brasil exportar mais petróleo do que importar e à política monetária contracionista adotada pelo Banco Central, que mantém a taxa Selic em 14,75% ao ano.

“Comparativamente a outros bancos centrais, que estão mais próximos de uma taxa de juros neutra, acho que isso também nos coloca em uma posição mais favorável quando comparado com seus pares”, destacou Galípolo.

Para ele, o atual nível de juros elevados no Brasil criou “uma gordura” que vai possibilitar cortar a taxa básica mesmo durante a pressão da guerra no Oriente Médio.

“Essa gordura que foi acumulada com uma posição mais conservadora ao longo das últimas reuniões do Copom nos permitiu, mesmo diante de novos fatos, não alterar a conjuntura como um todo”, disse. “Então, a gente decidiu seguir com a nossa trajetória e iniciar o ciclo de calibragem da política monetária”.

Para ele, todos esses fatores apontam que o país atualmente é “mais um transatlântico do que um jet ski”.

“Não vamos fazer movimentos bruscos nem extremados. Por isso, no RPM [relatório de política monetária], tomei o cuidado de dizer que a gordura permitiu ganhar tempo para ver, entender e aprender mais”, disse a autoridade monetária.

Inflação

Segundo Galípolo, essa volatilidade do preço do petróleo no cenário internacional deverá implicar um aumento da inflação no país e também em uma desaceleração da economia brasileira em 2026.

O presidente do Banco Central disse que, no Brasil, o aumento do preço do petróleo muitas vezes significou um impacto positivo no Produto Interno Bruto (PIB), o que não deve se concretizar nesse caso.

“Essa me parece ser uma elevação do preço do petróleo de natureza bastante distinta do passado. Ela não decorre de um ciclo de demanda, não decorre de uma elevação na demanda e, sim, de um choque de oferta”.

“Então, no Banco Central, temos uma visão de que provavelmente é inflação para cima e crescimento para baixo”, projetou Galípolo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

FINANÇAS - IBOVESPA INICIA SEMANA EM ALTA DE 0,53%

Apesar disso, índice caminha para fechar março com o pior desempenho desde julho/2025

Do Estadão Conteúdo

Após duas sessões no negativo, o Ibovespa iniciou a semana em alta moderada, de 0,53%, aos 182.514,20 pontos, chegando ao fim do mês em registro diferente do que prevaleceu em janeiro e

fevereiro, quando a rotação global de ativos, em especial a partir dos Estados Unidos, favorecia emergentes como o Brasil.

A guerra de EUA-Israel ao Irã, ainda sem desfecho claro, mudou o jogo. Mas a exposição da B3 ao setor de petróleo e gás, em particular com o carro-chefe Petrobras, amorteceu parte da aversão a risco - no ano, Petrobras ON +67,79% e PN +61,16%.

Ainda assim, o Ibovespa caminha para fechar março com o pior desempenho desde julho de 2025, quando havia cedido 4,17% - por enquanto, recua 3,32% no mês. Por sinal, julho passado foi o mais recente mês de perdas para o Ibovespa: de agosto até aqui, foram sete meses de avanços consecutivos.

O macro externo continuou a dar o tom aos negócios neste fechamento de primeiro trimestre, mas em sinal inverso ao observado nos dois primeiros meses do ano, ainda que o fluxo externo, não interrompido para Brasil, tenha contribuído para suavizar o choque do petróleo sobre o mercado de ações.

Em relatório, o Citi observa que a temporada de resultados corporativos do quarto trimestre de 2025, praticamente encerrada, foi mista: das 75 companhias que integram o Ibovespa, 33 trouxeram resultados acima do esperado, comparadas a 41 no terceiro trimestre, com destaque para os setores financeiro e de Utilities.

Nesta segunda, o avanço das ações na B3 persistiu apesar da quebra de ritmo nos principais índices de Nova York, que encerraram de forma mista, com variações de +0,11% (Dow Jones), -0,39% (S&P 500) e -0,73% (Nasdaq). Aqui, o Ibovespa, com giro a R\$ 25,5 bilhões, oscilou dos 181.559,49 até os 184.414,18 pontos, tendo saído de abertura aos 181.560,58.

Dólar

Após trocas de sinal pela manhã, o dólar se firmou em terreno positivo ao longo da tarde desta segunda-feira, em meio a uma piora da aversão ao risco, mas fechou em leve alta, abaixo de R\$ 5,25.

A incerteza em torno do desenrolar da guerra no Oriente Médio mantém o petróleo acima de US\$ 100 o barril e aviva temores de estagflação global, levando investidores a buscar abrigo na moeda norte-americana.

Com mínima de R\$5,2246 e máxima de R\$ 5,2673, o dólar à vista encerrou a sessão desta segunda-feira cotado a R\$5,2478, avanço de 0,12%. A moeda norte-americana acumula valorização de 2,22% em março, após queda de 2,16% em fevereiro. No ano, as perdas, que chegaram a superar 6%, estão em 4,39%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - A INTEGRAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS COMO REFLEXO DA MARCA DA EMPRESA

O ambiente empresarial brasileiro tem apresentado sinais consistentes de expansão, especialmente no comércio exterior. O Brasil encerrou 2025 com 29.818 empresas exportadoras, o maior número da série histórica, segundo o Relatório Anual de Comércio Exterior por Porte de Empresas, produzido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Esse avanço reflete também uma movimentação mais ampla da economia, com a abertura de novas frentes de trabalho e a incorporação de profissionais em diferentes níveis e áreas de atuação.

Com mais empresas em funcionamento e um fluxo contínuo de admissões, o desafio deixa de ser apenas contratar e passa a ser integrar bem. A entrada de novas pessoas ocorre, muitas vezes, em estruturas já em ritmo elevado, o que exige processos internos capazes de orientar, direcionar e situar



esses profissionais desde os primeiros contatos com a organização. A forma como essa integração acontece influencia diretamente a adaptação, a forma de atuação e a assimilação das práticas internas.

É nesse cenário que o onboarding se consolida como um processo estruturado de integração, que vai além da apresentação formal da empresa e alcança a inserção do funcionário nas rotinas, nas relações e na forma de atuação esperada. Trata-se de uma etapa que conecta cultura organizacional, práticas internas e expectativas de desempenho, permitindo que o profissional compreenda não apenas suas atribuições, mas também como atuar dentro do padrão adotado pela organização.

O onboarding como construção da marca institucional

A forma como uma empresa recebe seus novos profissionais comunica, na prática, como ela funciona. O onboarding se torna um dos primeiros momentos em que o funcionário experimenta aquilo que, até então, era apenas discurso institucional. É nesse encontro entre expectativa e vivência que a percepção sobre a organização começa a se consolidar.

Quando esse processo é bem conduzido, há maior uniformidade na forma como as pessoas se posicionam e se comunicam, especialmente em áreas que demandam interlocução frequente com agentes externos, como autoridades, clientes e parceiros. Essa consistência contribui para uma atuação mais previsível e alinhada, o que impacta diretamente a imagem transmitida ao mercado.

Além disso, o onboarding influencia a forma como o funcionário passa a representar a empresa nas interações do dia a dia. Ao compreender como a organização opera, quais são seus critérios e como as decisões são conduzidas, ele tende a reproduzir esse padrão em sua atuação, evitando interpretações isoladas que possam gerar ruídos.

Também merece atenção a capacidade de continuidade interna. Um onboarding estruturado permite que práticas, comportamentos e formas de atuação sejam mantidos ao longo do tempo, independentemente da renovação das equipes. Isso contribui para uma identidade organizacional mais estável e reconhecível.

Os efeitos do desalinhamento de expectativas

A ausência de um processo estruturado de integração pode gerar distanciamento entre o que o profissional entende como esperado e aquilo que a empresa efetivamente demanda. Esse desencontro costuma aparecer na comunicação entre áreas e na condução das atividades, afetando a consistência das entregas.

Em setores como o comércio exterior, onde há múltiplos agentes envolvidos, interpretações divergentes podem resultar em falhas, atrasos ou retrabalho. Em muitos casos, não se trata de limitação técnica, mas da falta de direcionamento adequado nos primeiros momentos de atuação.

Também é comum que, diante da ausência de orientação estruturada, o profissional passe a se basear em experiências anteriores ou em percepções parciais do ambiente. Isso pode levar à formação de práticas distintas dentro da mesma organização, dificultando a manutenção de um padrão comum.

Esse desalinhamento se reflete ainda na comunicação interna. Quando não há entendimento compartilhado desde o início, aumentam as chances de ruídos entre equipes e áreas, o que compromete a fluidez dos processos e torna a operação mais suscetível a inconsistências ao longo do tempo.

O onboarding como base para o desenvolvimento profissional

O início da trajetória de um funcionário em uma empresa estabelece referências importantes para o seu desenvolvimento. O onboarding, nesse sentido, atua como um direcionador inicial, ao apresentar não apenas as atividades da função, mas também a forma como o desempenho é observado e acompanhado dentro da organização.

Quando conduzido de maneira estruturada, o processo permite que o profissional compreenda quais são os critérios valorizados e como sua atuação pode evoluir ao longo do tempo. Isso contribui para trajetórias mais consistentes e alinhadas às demandas da empresa.

Outro ponto é a integração entre áreas. Um onboarding que promove contato com diferentes setores amplia a compreensão sobre o funcionamento do negócio, favorecendo uma atuação mais conectada e menos fragmentada. Esse entendimento tende a refletir em decisões mais alinhadas e maior cooperação entre equipes.

O acompanhamento nos primeiros meses permite ajustes mais rápidos na adaptação do funcionário. Esse período inicial, quando bem conduzido, reduz incertezas e favorece uma evolução mais estável, com reflexos diretos na qualidade das entregas e na integração com o time.

A construção de uma marca institucional consistente passa, necessariamente, pela forma como a empresa organiza suas relações internas. Mais do que boas-vindas, o onboarding trata-se de um processo que conecta pessoas, práticas e identidade institucional de maneira contínua.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

A FORMA COMO UMA EMPRESA RECEBE SEUS NOVOS PROFISSIONAIS COMUNICA, NA PRÁTICA, COMO ELA FUNCIONA. O ONBOARDING SE TORNA UM DOS PRIMEIROS MOMENTOS EM QUE O FUNCIONÁRIO EXPERIMENTA AQUILO QUE, ATÉ ENTÃO, ERA APENAS DISCURSO INSTITUCIONAL. É NESSE ENCONTRO ENTRE EXPECTATIVA E VIVÊNCIA QUE A PERCEPÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO COMEÇA A SE CONSOLIDAR

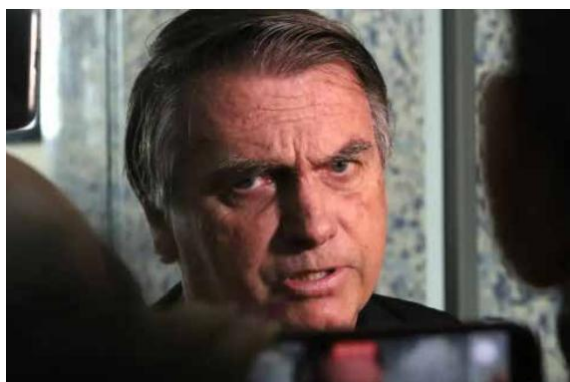
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

JUSTIÇA – MORAES QUER SABER QUAIS SEGURANÇAS DE BOLSONARO SÃO DO GSI

O Ministro já intimou a defesa do ex-presidente para distinguir os agentes de outros profissionais particulares contratados pela família

Do Estadão Conteúdo



Como ex-presidente da República, Jair Bolsonaro tem direito à segurança pessoal de agentes do GSI. Ele está em prisão domiciliar

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nesta segunda-feira, 30, que a defesa de Jair Bolsonaro (PL) informe quais integrantes da equipe de segurança indicada para atuar na residência do ex-presidente pertencem ao Gabinete de Segurança Institucional (GSI).

A ordem foi expedida na Execução Penal 169, em que Bolsonaro cumpre pena no regime de prisão domiciliar humanitária temporária. Moraes fundou a determinação no artigo 21 do Regimento Interno do STF e justificou a necessidade de “resguardar o ambiente controlado necessário”.

A defesa havia protocolado, em 27 de março, a relação de profissionais - agentes de segurança, motoristas e demais colaboradores - que exercem atividades de rotina na residência, para fins de cadastramento. Moraes autorizou o registro em 28 de março.

Nesta segunda, a defesa apresentou rol complementar de integrantes da equipe de segurança. Foi a partir desse segundo documento que o ministro expediu a intimação sobre o GSI.

O GSI é o órgão federal responsável pela segurança pessoal do presidente da República e, por extensão, de ex-presidentes. A lei garante a ex-mandatários o direito a agentes do órgão.

Na decisão que concedeu a prisão domiciliar, em 24 de março, Moraes autorizou expressamente “a retomada do exercício de suas funções previstas em lei” pelos seguranças de Bolsonaro, determinando que a defesa informasse os nomes e dados de todos os agentes no prazo de 24 horas.

A intimação desta segunda-feira indica que Moraes quer identificar, dentro do grupo já cadastrado e do rol complementar, quais agentes são vinculados ao GSI - distinguindo-os dos profissionais particulares contratados pela família.

Condições da domiciliar

A prisão domiciliar foi autorizada em 24 de março por 90 dias, a partir da alta médica de Bolsonaro, para recuperação de broncopneumonia aspirativa diagnosticada após internação no Hospital DF Star em 13 de março. A concessão foi feita a título excepcional, com base no estado clínico do ex-presidente, de 71 anos, e no parecer favorável da Procuradoria Geral da União (PGR).

Entre as condições impostas estão o uso de tornozeleira eletrônica com área de inclusão limitada à residência, proibição de uso de celular e redes sociais, restrição de visitas e monitoramento presencial pela Polícia Militar do Distrito Federal.

O descumprimento de qualquer das regras implica revogação imediata da medida e retorno ao regime fechado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

JUSTIÇA – DEFESA DIZ QUE DESCONHECIA VÍDEO QUE EDUARDO FEZ PARA SEU PAI

A defesa de Jair Bolsonaro (PL) afirmou nesta segunda-feira, 30, que só tomou conhecimento da declaração de Eduardo Bolsonaro sobre um vídeo gravado para o ex-presidente após ser intimada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes.

Segundo Eduardo, o material seria mostrado ao ex-presidente, que cumpre prisão domiciliar desde sexta-feira, 27, e está impedido de acessar celulares e redes sociais.

No sábado, 28, Eduardo gravou com o celular sua declaração durante a Conferência de Ação Política Conservadora (CPAC), nos Estados Unidos, e disse que o vídeo era para mostrar para o ex-presidente.

“Vocês sabem por que eu estou fazendo esse vídeo? Eu estou mostrando para o meu pai e eu vou provar para todo mundo no Brasil que você não pode calar um movimento de forma injusta, tirando o seu líder, Jair Messias Bolsonaro. Muito obrigado”, disse Eduardo no evento.

“Inicialmente, esclarece-se que o conhecimento do fato mencionado somente ocorreu por ocasião da intimação do despacho, não havendo ciência prévia da gravação realizada por terceiro durante evento ocorrido no exterior, tampouco de sua posterior divulgação em rede social”, diz a defesa de Jair Bolsonaro.

“Cumprir esclarecer, ainda nesse sentido, que o conteúdo ao qual a postagem mencionada faz referência corresponde à manifestação verbal de terceiro, realizada durante evento ocorrido no exterior, sem qualquer participação” de Bolsonaro, atestam os advogados do ex-presidente.

“À vista desse contexto, não há qualquer dado objetivo que indique comunicação atual, direta ou indireta, com Jair Bolsonaro, tampouco gravação reprodução ou utilização de qualquer meio vedado no âmbito da prisão domiciliar humanitária temporária”, conclui a manifestação.

No pedido de esclarecimentos à defesa, Moraes relembra que “o descumprimento das regras da prisão domiciliar humanitária temporária ou de qualquer uma das medidas cautelares implicará na sua revogação e ao retorno imediato ao regime fechado ou, se necessário for, ao hospital penitenciário”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

JUSTIÇA – STF MARCA DECISÃO SOBRE ELEIÇÃO NO RIO

Ministros vão decidir dia 8 de abril se o novo governador será escolhido por deputados estaduais ou pelo voto popular

Da Agência Brasil



O presidente do Supremo Tribunal Federal, Edson Fachin, anunciou também que a decisão será tomada pelo Plenário da Corte, presencialmente

O presidente do Supremo Tribunal Federal, Edson Fachin, comunicou nesta segunda-feira (30) que o plenário prevê analisar, em sessão presencial no dia 8 de abril, a vacância do cargo de governador do estado do Rio de Janeiro. Os ministros vão decidir se a eleição será indireta, feita pelos deputados estaduais,

ou direta, quando a população vai às urnas votar.

“A deliberação do Plenário, orientada pelos princípios da legalidade constitucional, da segurança jurídica e da estabilidade institucional, terá por finalidade fixar a diretriz juridicamente adequada à condução do processo sucessório no Estado do Rio de Janeiro, em conformidade com a ordem constitucional e a legislação eleitoral vigente”, diz o comunicado.

Na noite de sexta-feira (27), o ministro Cristiano Zanin concedeu uma decisão liminar que suspendeu a eleição indireta para o cargo. O pedido atendeu a uma reclamação do Partido Social Democrático (PSD) no Rio de Janeiro, que defende votação direta para a escolha de quem comandará o governo do estado no mandato-tampão até 31 de dezembro de 2026.

A decisão de Zanin foi tomada no mesmo dia em que outra decisão do próprio STF validou a eleição indireta para o governo fluminense, referente à Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7942.

Na decisão, Zanin cita seu entendimento em prol do voto direto, divergente da maioria do STF. Ele classificou a renúncia do governador Cláudio Castro, na segunda-feira (23), como uma tentativa de burlar a Justiça Eleitoral.

Até que o assunto seja resolvido, Zanin determinou que o presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), Ricardo Couto de Castro, ocupe interinamente o posto de governador.

Entenda o caso

Na quinta-feira (26), a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj) elegeu um novo presidente da Casa que iria assumir o governo do estado interinamente após a saída do ex-governador Cláudio Castro. Horas depois, a presidente em exercício do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, desembargadora Suely Lopes Magalhães, anulou a votação.

Nesse mesmo dia, o presidente do Tribunal Regional Eleitoral do Rio de Janeiro (TRE-RJ), Claudio de Mello Tavares, marcou para a próxima terça-feira (31), às 15h, sessão que irá recontar os votos para o cargo de deputado estadual nas eleições de 2022.

O tribunal determinou que os votos recebidos pelo deputado Ricardo Bacellar devem ser retotalizados, ou seja, ele deve perder o cargo. Ainda cabe recurso da decisão. Essa medida poderá impactar na composição para a Alerj.

O vácuo na sucessão de Castro começou com sua saída na segunda-feira (23) quando ele renunciou ao cargo para concorrer ao Senado nas eleições de outubro. Na linha sucessória, deveriam assumir o cargo o vice-governador ou o presidente da Alerj, mas o vice, Thiago Pampolha, que assumiu um cargo no Tribunal de Contas do Estado (TCE- RJ), saiu em 2025 e o então presidente da Alerj, Rodrigo Bacellar, está afastado do cargo.

Na terça-feira (24), o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) condenou Castro à inelegibilidade pelo prazo de oito anos, a contar do pleito de 2022. Dessa forma, o ex- governador deve ser impedido de disputar eleições até 2030. Castro disse que irá apresentar recurso contra a decisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

JUSTIÇA – DINO AMPLIA INVESTIGAÇÃO SOBRE EMENDAS LIGADAS À LAGOINHA

Ministro determinou o envio de documentos ao STF no prazo de 10 dias

Da Agência Brasil

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu nesta segunda-feira (30) ampliar a apuração sobre supostas irregularidades envolvendo o envio de emendas parlamentares do senador Carlos Viana (Podemos-MG) para a Fundação Oasis, ligada à Igreja Batista da Lagoinha.

A decisão foi tomada após o ministro receber as respostas do parlamentar e do Senado sobre alegações de falta de transparência e rastreabilidade dos repasses, que somaram R\$3,6 milhões, entre os anos de 2019 e 2025. No dia 19 deste mês, Dino pediu esclarecimentos sobre as emendas.

Na decisão proferida, o ministro ampliou a análise do caso e determinou que sejam enviados ao Supremo, no prazo de 10 dias, todos os documentos relativos aos repasses das emendas para a fundação e às prefeituras dos municípios de Capim Branco e Belo Horizonte, que também receberam transferências.

“Diante da insuficiência de transparência e rastreabilidade das emendas sob exame, impõe-se a necessidade de requisição de documentos junto às prefeituras envolvidas, ao governo Federal e à própria Fundação Oásis”, decidiu o ministro.

O caso chegou ao Supremo após os deputados Rogério Correia (PT-MG) e Pastor Henrique Vieira (PSOL-RJ) citarem a ligação pessoal de Viana com a Lagoinha e acusá-lo de “blindar” o avanço das investigações da CPMI contra as entidades beneficiárias de suas emendas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - DISCUTIMOS O QUE DESTRUIR E ESQUECEMOS COMO CONSTRUIR



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinioao@portalbenews.com.br

Há uma dificuldade para olharmos para nós mesmos e para o Brasil. Uma grande razão para isso é o nosso tamanho e diversidade. Não temos um país, mas vários países dentro de uma mesma estrutura. Temos tido dificuldade de estabelecer um consenso mínimo do que é o tal “conjunto de reformas”, que vez por outra entra na fala das pessoas. Afinal, o que queremos mudar? Ou queremos mudar, para que continue ou mesmo ou queremos mudar para que fique ainda melhor para mim?

Esta dificuldade gera um dilema severo de comunicação. Podemos ficar na primeira fala, mas podemos nos aprofundar para uma segunda fala. Outro ponto importante no mundo da sociedade do clique rápido é o quanto a pessoa fala a verdade ou não. Por qual razão quando uma pessoa ou líder erra suas previsões e estimativas de maneira reiterada, mas segue sendo considerada como digna de ser ouvida na nova previsão?

Os interesses em debate público são de grupos econômicos com nome e sobrenome, mas ganham contorno de ‘interesse do país’. Por outro lado, o interesse de grandes regiões ou de uma quantidade expressiva de pessoas, não ganha as incontáveis horas de debate que demandaria para enfrentar o superar o desafio. Peguemos uma pauta mínima, como exercício, o transporte de ônibus nas cidades.

O desafio dos sistemas de ônibus enfrentado com sucesso poderia levar a uma economia de tempo enorme nas grandes cidades. Entretanto, ele está completamente fora dos problemas nacionais em discussão na formação da agenda pública. Preferimos nos ater a minúcias de interesses minúsculos do que grandes problemas. Grandes problemas continuados passam a integrar a paisagem. É inacreditável e inaceitável que um aspecto tão claramente problemático do país não seja alçado a um grau de importância muito maior.

Enquanto isso, ficamos discutindo nas pautas públicas muito mais o que destruir do que como construir. As democracias parecem não funcionar para os cidadãos porque as discussões estão muito fora da realidade. Não temos pauta em debate público para a solução que contemplem problemas do cotidiano das massas. Não é de se espantar que as populações não se sintam acolhidas no debate público e político.

Chegou o desafio de apresentar projetos com início, meio e fim, mas que seja compreensível por especialistas e pelas massas. Estamos longe deste debate. Qual o projeto de país ou de Estado que temos em debate? Esta pergunta não é respondida, nem feita. Queremos reduzir a floresta a um punhado de dólares (como provocou o Caco Galhardo, em seu quadrinho de 27/03/2026) ou queremos encontrar um jeito de protegê-la e gerar alguns reais? Ou será que o queremos é apenas manter as estruturas de poder para conservar o bom e velho patrimonialismo?

Augusto Cesar escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

CHEGOU O DESAFIO DE APRESENTAR PROJETOS COM INÍCIO, MEIO E FIM, MAS QUE SEJA COMPREENSÍVEL POR ESPECIALISTAS E PELAS MASSAS. ESTAMOS LONGE DESTA PERGUNTA NÃO É RESPONDIDA, NEM FEITA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2026

INTERNACIONAL - ESPANHA PROÍBE EUA DE USAR SEU ESPAÇO AÉREO

Ministra da Defesa Margarita Robles também descartou deixar os americanos usarem bases militares para atacar o Irã

Do Estadão Conteúdo

A Espanha não permitirá o uso do seu espaço aéreo por aviões militares americanos que participam na guerra do Irã, anunciou a ministra da Defesa do governo de Pedro Sánchez, Margarita Robles.

O governante de centro-esquerda já expressou oposição frontal ao conflito, o que rendeu atritos com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que ameaçou cortar toda a relação comercial com a Espanha.



Margarita disse que “desde o primeiro momento, a decisão foi transmitida de maneira muito clara ao Exército americano”

“Não são autorizadas as bases e, naturalmente, também não é autorizada a utilização do espaço aéreo espanhol para ações relacionadas com a guerra no Irã”, afirmou Robles, em um comunicado transmitido à AFP pelo Ministério da Defesa, que confirma uma informação antecipada pelo jornal El País.

“Não vamos autorizar desde o início, já dissemos, a utilização das bases de Morón e Rota para nenhum ato relativo à guerra do Irã”, insistiu Robles, mencionando as duas bases militares conjuntas Espanha-EUA localizadas no sul do país.

“Desde o primeiro momento, a decisão foi transmitida de maneira muito clara ao Exército americano e às forças americanas”, acrescentou a ministra, que descreveu a guerra iniciada pelos Estados Unidos e por Israel como “profundamente ilegal e profundamente injusta”.

Segundo o jornal El País, o Exército dos Estados Unidos pode seguir utilizando as bases para os usos previstos no acordo bilateral, como o de prestar assistência às tropas americanas na Europa.

O jornal explica que a recusa espanhola complica as operações dos Estados Unidos, cujos bombardeiros precisam decolar de mais longe e alterar a quantidade de querosene e bombas que transportam.

Exército israelense anuncia ataque contra infraestrutura militar em Teerã

O exército israelense anunciou que lançou ataques, na manhã de segunda-feira, contra a infraestrutura militar iraniana em toda a capital da república islâmica.

As forças israelenses “estão atualmente atacando a infraestrutura militar do regime terrorista iraniano em toda Teerã”, informou o exército no Telegram

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INTERNACIONAL - UCRÂNIA OFERECE EXPERTISE PARA AJUDAR A DESTRAVAR ORMUZ

País têm sido eficiente no desbloqueio do corredor do Mar Negro

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, ofereceu as competências ucranianas para desbloquear o estreito de Ormuz. “Os países do Oriente Médio sabem que podem contar na nossa expertise nessa área. Discutimos isso em detalhes”, afirmou Zelenski em publicação no X referindo-se a suas recentes visitas ao Oriente Médio.

E enfatizou: “Compartilhamos a experiência sobre nosso corredor do Mar Negro e como ele opera. Eles entendem que nossas Forças Armadas têm sido altamente eficazes no desbloqueio do corredor do Mar Negro.”

Para depois registrar: “Quanto a outros aspectos relacionados a Ormuz, na minha opinião, isso está sendo tratado pelos Estados Unidos. Nós, é claro, estamos sempre prontos para ajudar nossos parceiros.”

Zelenski afirmou ainda que segue aberto a discutir qualquer tipo de cessar-fogo com a Rússia - um cessar-fogo total, um cessar-fogo energético, um cessar-fogo de segurança alimentar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INTERNACIONAL - IRÃ AFIRMA QUE EMBAIXADOR EXPULSO NÃO DEIXARÁ O LÍBANO

Permanência de Mohammad Shibani em Beirute aumenta a tensão

Do Estadão Conteúdo

O Irã desafiou a ordem de expulsão do Líbano contra o embaixador iraniano, Mohammad Reza Shibani, afirmando que ele permanecerá no país, aumentando ainda mais as tensões em uma nação que está no centro dos recentes confrontos entre o grupo xiita libanês Hezbollah - apoiado pelo regime de Teerã - e Israel.

O Líbano havia declarado Shibani como “persona non grata” em uma tentativa de enfraquecer a presença diplomática iraniana e nomear um encarregado de negócios para a embaixada.

“Nossa embaixada no Líbano está ativa”, disse o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores iraniano, Esmail Baghaei, a jornalistas. “Nosso embaixador, seguindo as orientações dos órgãos libaneses competentes e as conclusões a que chegou, continuará sua missão em Beirute e permanece lá.”

Autoridades libanesas não responderam imediatamente a um pedido de comentário. Então, não ficou claro quais seriam os próximos passos do Líbano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INTERNACIONAL - JUSTIÇA FREIA REFORMA TRABALHISTA DE MILEI

Juiz suspendeu mais de 80 artigos da nova lei argentina que buscavam reduzir custos de trabalho e limitar o poder dos sindicatos

Do Estadão Conteúdo



O presidente Javier Milei considera a reforma trabalhista essencial para atrair investimento estrangeiro, mas ela desagradou trabalhadores

Em derrota para o presidente da Argentina, Javier Milei, a Justiça do país suspendeu provisoriamente, nesta segunda-feira, 30, a aplicação de mais de 80 artigos da nova lei trabalhista que buscavam reduzir custos de trabalho e limitar o poder dos sindicatos.

O juiz trabalhista Raúl Horacio Ojeda acatou parcialmente medida cautelar da Confederação Geral do Trabalho (CGT), principal central sindical, contra a reforma aprovada pelo Congresso em 27 de fevereiro.

“Há direitos humanos em jogo, com possíveis responsabilidades patrimoniais e institucionais. Milhões de contratos vigentes aguardam definições sobre a aplicação da lei e segurança jurídica quanto ao seu conteúdo”, afirmou Ojeda, em decisão à qual a AP teve acesso.

Segundo o magistrado, a medida cautelar deve trazer maior segurança jurídica ao permitir a aplicação da norma apenas após o teste de constitucionalidade e convencionalidade solicitado pela CGT. A decisão vale até o julgamento do mérito e pode ser contestada pelo governo.

Milei considera a reforma, que altera uma legislação com mais de meio século, essencial para atrair investimento estrangeiro, elevar a produtividade e gerar empregos em um país onde cerca de 40% dos trabalhadores estão na informalidade. Sindicatos, que barraram tentativas anteriores de reforma, afirmam que as mudanças são inconstitucionais por afetarem direitos adquiridos.

O juiz Ojeda suspendeu a nova base de cálculo das indenizações, tradicionalmente elevadas, que excluía pagamentos não mensais como o décimo terceiro, férias e horas extras. Também suspendeu o chamado Fundo de Assistência Trabalhista, criado para que os empregadores financiem futuras demissões com uma contribuição entre 1% e 3%, dependendo da empresa, sobre os salários.

A decisão incluiu ainda artigos que buscavam limitar o poder dos sindicatos, como aqueles que ampliavam a classificação de atividades essenciais - o que obrigaria os sindicatos a manter serviços mínimos em caso de greve -, restringiam a realização de assembleias e endureciam as sanções contra a atuação sindical.

O governo argentino não se pronunciou sobre a decisão de Ojeda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026

INTERNACIONAL - NAVIO DA RÚSSIA CHEGA A CUBA COM 100 MIL TONELADAS DE PETRÓLEO

Russos tiveram aval dos EUA, após seguidos apagões na ilha por falta de combustível

Do Estadão Conteúdo



O navio Anatoly Kolodkin aguarda para descarregar no porto de Matanzas, em Cuba

A Rússia informou nesta segunda-feira, 30, que um petroleiro transportando cerca de 100 mil toneladas de petróleo bruto chegou a Cuba e que Moscou pretende manter o apoio à ilha, apesar das restrições impostas pelos Estados Unidos.

A informação sobre a chegada foi publicada pela agência estatal russa Inter fax e posteriormente confirmada pelo Kremlin, segundo divulgou a agência Reuters.

Segundo autoridades russas, o navio Anatoly Kolodkin aguarda para descarregar no porto de Matanzas. O Kremlin afirmou que a situação foi discutida previamente com representantes americanos, mas ressaltou que considera um dever apoiar Cuba, classificada como país aliado.

Os Estados Unidos tinham interrompido as exportações de petróleo da Venezuela para a ilha após a deposição do ditador Nicolás Maduro, em janeiro, além de ameaçar aplicar tarifas a países que enviassem combustível ao governo cubano.

No entanto, no domingo, 29, o presidente Donald Trump indicou uma possível mudança de posição ao demonstrar simpatia pela necessidade energética da população cubana.

O presidente cubano, Miguel Díaz-Canel, declarou que o país não recebia um petroleiro havia cerca de três meses. A escassez de combustível tem provocado apagões frequentes em todo o território,

que possui cerca de 10 milhões de habitantes, e agravado os riscos à saúde, especialmente entre pacientes com câncer.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO PREPARA SUBVENÇÃO TEMPORÁRIA PARA GÁS DE COZINHA

Iniciativa mira reduzir pressão sobre consumidores diante de choque externo dos preços com a guerra no Irã

Por Bruna Lessa — Brasília



Petrobras reduz preços de venda de GLP em 6% para as distribuidoras — Foto: Guito Moreira

O governo federal prepara um novo conjunto de medidas para conter os efeitos da disparada do petróleo no exterior, com foco direto no bolso do consumidor. Entre as alternativas em avaliação pelo Ministério de Minas e Energia (MME) está a criação de uma subvenção temporária para o gás liquefeito de petróleo (GLP), o gás de cozinha, de acordo com pessoas próximas ao tema.

Em nota, o MME disse que o conjunto de ações busca responder à escalada recente dos preços internacionais do petróleo, em meio à instabilidade geopolítica no Oriente Médio e à volatilidade nos mercados globais de energia.

"O objetivo é reduzir pressões sobre os preços de combustíveis, transporte e cadeias produtivas, preservar o funcionamento da economia e garantir a estabilidade do abastecimento doméstico, assegurando acesso aos energéticos sem comprometer a segurança e a justiça energéticas para a população", diz o MME.

As medidas em análise terão caráter temporário, excepcional e anticíclico, voltadas a enfrentar um choque externo de preços. Segundo o MME, a estratégia combina instrumentos de proteção ao mercado interno, subvenção a bens essenciais e mecanismos econômicos para mitigar distorções provocadas pela alta do petróleo.

O GLP está entre os mercados considerados mais sensíveis nesse cenário. Isso porque o produto tem forte relevância social e depende, em cerca de 20%, de importações, o que o torna mais exposto às oscilações de preços no exterior.

As novas ações em estudo se somam a medidas já formalizadas pelo governo que incluem a criação de instrumentos emergenciais para enfrentar a alta do petróleo, com previsão de mecanismos de proteção ao mercado interno, possibilidade de apoio econômico a setores mais afetados e ações para garantir o abastecimento de energia no país.

Entre medidas já tomadas estão zerar o PIS/Cofins do diesel e uma subvenção a produtores do combustível. O Brasil importa quase 30% do diesel que consome. O governo estuda ainda baixar uma Medida Provisória nesta terça-feira para conceder subsídio ao diesel importado. O custo seria dividido entre os estados e a União.

Segundo o MME, o objetivo das medidas é proteger consumidores e setores produtivos dos efeitos mais imediatos do cenário internacional, garantindo acesso aos energéticos sem comprometer a segurança do abastecimento e a chamada justiça energética.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2026

SEM PUBLICAÇÃO DE BALANÇO, BRB DEVE SER CHAMADO PELO BC PARA EXPLICAR COMO IRÁ COBRIR ROMBO DO MASTER

Segundo prazos legais, banco tem até esta terça-feira para divulgar resultados de 2025

Por Thaís Barcellos e Manoel Ventura — Brasília



Sede do Banco Central, em Brasília — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo/11-12-2024

O Banco Central deve chamar o BRB para explicar o plano de ação para fechar o rombo aberto pelas operações com o Banco Master nos próximos dias caso a instituição do Distrito Federal descumpra mesmo o prazo de entrega do balanço, que termina nesta terça-feira.

Se desobedecer ao prazo de publicação dos resultados, o BRB já fica sujeito a multas tanto do ponto de vista da

Comissão de Valores Mobiliários (CVM) devido às regras para empresas abertas quanto do BC. No caso da CVM, a multa é diária, no valor de R\$ 1 mil, e já vem sendo cobrada em virtude do descumprimento do balanço do terceiro trimestre do ano passado. Se a empresa ficar 12 meses inadimplente, pode perder o registro de companhia aberta.

O BC vinha cobrando que o BRB entregasse junto com o balanço um plano de ação concreto para resolver o buraco bilionário causado pelas operações com o Master. Ao desfazer a compra de R\$ 12,2 bilhões em carteiras de crédito, suspeitas de fraude, o BRB herdou diversos ativos do Master, cujo lastro também é duvidoso.

Pelas contas do BC no fim do ano passado, era estimado um buraco de ao menos R\$ 5 bilhões. Já o presidente do BRB, Nelson de Souza, afirmou em fevereiro que o banco estimava uma necessidade de reserva de recursos para fazer frente a possíveis perdas de R\$ 8,8 bilhões e um aporte do controlador, o governo do DF, de R\$ 6,6 bilhões.

Até o momento, não está claro, contudo, como será feita essa capitalização. O governo do DF aprovou a alienação prévia de nove imóveis públicos para contribuir com a solução, que têm valor total preliminarmente estimado em R\$ 6,6 bilhões.

O plano A do BRB era constituir um fundo imobiliário com as propriedades, cujas cotas seriam compradas por investidores privados, mas parte deles tem problemas jurídicos. O governo do DF também formalizou um pedido de empréstimo de R\$ 4 bilhões ao Fundo Garantidor de Crédito (FGC).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2026

GOVERNO ESTÁ PRÓXIMO DE OBTER UNANIMIDADE DOS ESTADOS EM TORNO DA PROPOSTA DE SUBVENÇÃO AO DIESEL IMPORTADO, DIZ FAZENDA

Ideia do Palácio do Planalto é aplicar subsídio de R\$ 1,20 por litro

Por Ivan Martínez-Vargas, Thaís Barcellos e Bruna Lessa — Brasília



Abastecimento de diesel: governo tenta conter alta de preços — Foto: Marcelo Theobald/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Dugiran, afirmou nesta quarta-feira que os estados estão "próximos" da unanimidade de adesão à proposta do governo federal para subsidiar o diesel importado. O objetivo do Palácio do Planalto é publicar a medida provisória (MP) que trata do tema nesta terça-feira.

– Eu propus aos estados que, junto conosco, retirassem o peso do ICMS na importação do diesel. Ontem, falando com vários governadores, estamos muito próximos de termos unanimidade aderindo à proposta do presidente Lula. O que mostra que, se por um lado tem discurso político de quem não reconhece, por outro há um reconhecimento fático e programático de um trabalho inclusivo e respeitoso – disse Durigan, durante a reunião ministerial desta terça.

Na semana passada, já havia sinalização positiva de governos politicamente alinhados a Lula, como Bahia, Piauí, Ceará, Pará e Maranhão, por exemplo. Até segunda-feira, São Paulo, Sergipe e Rio Grande do Sul já haviam anunciado oficialmente o apoio à proposta do governo federal.

Nesta terça, mais três estados anunciaram adesão à proposta: Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso afirmaram que aceitam dividir os custos com a União.

Durigan disse que os governadores tiveram uma "boa compreensão" e a medida provisória (MP) que trata do assunto deve sair nesta semana.

– Não precisa de unanimidade, eu gostaria que tivesse para que fizéssemos o quanto antes e sem ruído – disse. – Recebi a informação de que dois ou três estados ainda estão titubeando.

Dois meses

Idealizada para reduzir o impacto da guerra no Oriente Médio sobre a população e evitar problemas de abastecimento, a norma deve valer por dois meses.

Pela proposta da Fazenda, o subsídio seria de R\$ 1,20 por litro do óleo diesel, sendo que o custo seria dividido em partes iguais pela União e pelo conjunto de estados. O impacto fiscal estimado é de R\$ 1,5 bilhão por mês.

A ideia foi discutida em reunião entre o secretário-executivo da Fazenda, Rogério Ceron, e os secretários estaduais na última sexta-feira. Na ocasião, ficou definido que a resposta final seria dada ontem, o que foi adiado para hoje com o intuito de dar mais tempo às negociações. As ações para conter a alta no preço dos combustíveis começaram a ser desenhadas após a alta do preço do petróleo decorrente da Guerra no Oriente Médio.

O que o governo propõe

- Subvenção de R\$ 1,20 por litro do diesel
- Divisão pela metade entre a União e o conjunto de estados
- Prazo de dois meses
- Impacto estimado em R\$ 1,5 bilhão
- Adesão voluntária dos estados

Percepção da economia

No seu discurso, Dugiran disse que boa parte da população não tem a percepção de melhora econômica, apesar dos números positivos. O ministro, que era secretário executivo da Fazenda,



assumiu o cargo há duas semanas, após Fernando Haddad ter se desincompatibilizado para poder disputar o governo de São Paulo.

— Quem chega agora, chega com vontade e para concluir o trabalho que o senhor (Lula) nos pede. (...) A gente tem um Brasil justo, (temos que) consolidar justiça social, mostrar e conseguir dialogar com as pessoas, que muitas vezes não têm a percepção de um ganho econômico como a gente vê nos números — disse Durigan em discurso na reunião, logo depois de apresentar dados de crescimento econômico e pleno emprego.

— A gente tem um compromisso de falar com as pessoas concretamente e ajudá-las, seja no endividamento, como o senhor me pediu esses dias e vamos trazer ao senhor, seja protegendo as pessoas dos efeitos da guerra — afirmou o novo ministro da Fazenda.

Lula encomendou à equipe econômica a formulação de medidas para combater o endividamento da população, que considera elevado.

Em seu último ano de mandato, o governo Lula acumula resultados bons na economia, mas isso não tem se traduzido nos níveis de aprovação do governo. O PIB do país cresceu nos últimos três anos (3,1% em 2023, 3,4% em 2024 e 2,3% no ano passado) e a taxa de desocupação foi de 5,8% em fevereiro, a menor da série histórica para três meses registrada pela PNAD Contínua. A inflação acumulada em 12 meses até fevereiro e medida pelo IPCA foi de 3,81%, dentro da meta do governo.

Apesar disso, pesquisa Datafolha de março mostra que 46% dos brasileiros avaliam que a economia brasileira piorou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2026

ESTATAIS TÊM DÉFICIT DE R\$ 4,1 BILHÕES NO 1º BIMESTRE, O MAIOR JÁ REGISTRADO PARA O PERÍODO

Resultado negativo nos dois primeiros meses do ano se aproxima do rombo de todo 2025

Por Bruna Lessa — Brasília

As empresas estatais federais registraram déficit de cerca de R\$ 4,159 bilhões nos dois primeiros meses de 2026, segundo dados divulgados nesta terça-feira pelo Banco Central. O resultado é o pior para o primeiro bimestre da série histórica, iniciada em 2002.

Na prática, o déficit indica que os gastos dessas empresas superaram as receitas no período, elevando a necessidade de financiamento e, conseqüentemente, pressionando as contas públicas.

O resultado dos dois primeiros meses do ano já se aproxima de todo o déficit registrado em 2025, quando o rombo das estatais somou pouco mais de R\$ 5 bilhões.

O indicador do Banco Central considera a chamada necessidade de financiamento, conceito que mede quanto as estatais precisam captar para cobrir suas despesas. Esse cálculo não inclui grandes companhias como Petrobras e bancos públicos, focando em empresas dependentes do Tesouro, como Correios, Infraero, Serpro e Dataprev.

O desempenho negativo ocorre em meio a dificuldades financeiras em parte dessas empresas, com destaque para os Correios, que vêm registrando prejuízos elevados e necessidade crescente de recursos.

Nesta terça, o Banco Central divulgou que o setor público brasileiro, que reúne União, estados, municípios e estatais, registrou déficit primário de R\$ 16,4 bilhões em fevereiro. Apesar de negativo, o resultado foi melhor que o registrado no mesmo mês de 2025, quando o rombo foi de R\$ 19 bilhões.

O desempenho de fevereiro foi puxado principalmente pelo resultado negativo do Governo Central (Tesouro, Previdência e Banco Central), que teve déficit de R\$ 29,5 bilhões. Já os governos regionais (estados e municípios) ajudaram a conter o resultado, com superávit de R\$ 13,7 bilhões, enquanto as estatais tiveram déficit de R\$ 568 milhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2026

COM GALEÃO E CONGONHAS, AENA PASSA A GERIR 20% DA MALHA AÉREA NACIONAL

Plano é internacionalizar aeroporto paulistano e fomentar consumo de serviços nos terminais

Por Filipe Vidon — São Paulo



Projeto de reforma e ampliação do Aeroporto de Congonhas, em SP. Obras terminam em 2028 — Foto: Divulgação/Aena

Em um movimento que redesenha o mapa da infraestrutura aeroportuária brasileira, a gigante espanhola Aena levou o leilão de repactuação da concessão do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, o Galeão, com uma oferta agressiva de R\$ 2,9 bilhões. A vitória não é apenas um incremento de portfólio, mas o fechamento de um arco estratégico: ao assumir o Galeão, terceiro terminal mais movimentado do país, a Aena passa a deter as chaves de duas das principais joias da aviação nacional, uma vez que já opera o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

Com 46 terminais na Espanha e operações em Londres-Luton, o Brasil tornou-se peça importante de sua internacionalização. Atualmente, a empresa gerencia 17 aeroportos brasileiros, abrangendo todas as regiões e respondendo por cerca de 20% da malha aérea nacional.



Saguão do Aeroporto de Congonhas, em SP — Foto: Edilson Dantas

Principal ativo da companhia no país, só o Aeroporto de Congonhas recebeu 24,5 milhões de passageiros no último ano, um crescimento de 5,9%.

Aporte bilionário e mudança radical

Para absorver esse fluxo e modernizar o terminal, a Aena mobilizou um aporte de R\$ 2,4 bilhões em Congonhas, o maior investimento unitário de sua história fora do mercado espanhol. Mais do que uma reforma estrutural, o montante financia uma mudança radical na lógica de exploração do aeroporto, priorizando a conversão da alta circulação de viajantes em receita comercial direta.

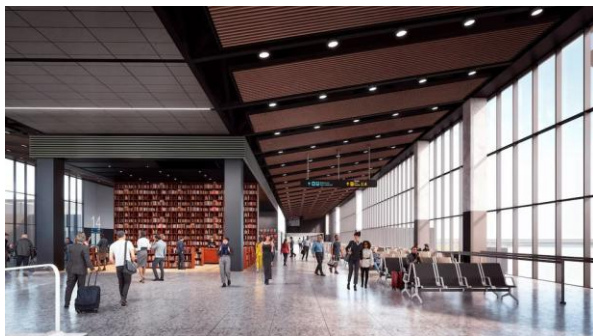


Antes mesmo das grandes intervenções de engenharia, a concessionária já implementou em Congonhas uma nova filosofia de gestão focada na rentabilidade por metro quadrado. O plano já é visível no saguão, com a expansão acelerada de áreas destinadas ao varejo e serviços.

Nova área de lojas e restaurantes — Foto: Divulgação/Aena

A ideia da concessionária é transformar o perfil do usuário de Congonhas, historicamente marcado pelo passageiro de negócios que chega ao terminal em cima da hora do embarque. Para Santiago Yus, CEO da Aena no Brasil, a meta é converter o tempo de espera em faturamento.

— Queremos que o passageiro sinta que vale a pena chegar cedo. O conforto e a variedade de opções farão com que o gasto médio por pessoa suba naturalmente, pois a experiência de consumo se tornará um atrativo, e não apenas uma necessidade de última hora — projetou o executivo.



O dobro de lojas

Até 2028, a concessionária pretende duplicar a área de lojas, restaurantes, free shops e salas Vips, com obras que já estão em andamento. As mudanças fazem parte do plano de R\$ 2 bilhões em investimentos para ampliação do local e aumento do fluxo de passageiros.

Projeto do novo píer de embarque — Foto: Divulgação/Aena

Canteiro de obras no coração de SP

Se o Galeão é a conquista da vez, Congonhas é a vitrine do que a Aena pretende entregar. A concessionária destinou R\$ 2,4 bilhões para uma reestruturação completa do aeroporto paulistano, cujas obras devem ser finalizadas até junho de 2028.

O objetivo é sanar o histórico descompasso entre a estrutura física e a altíssima demanda. Com o pátio ampliado de 30 para 37 posições de parada, a meta é elevar a capacidade para 30 milhões de passageiros anuais.



O plano de expansão é ambicioso: a área do terminal saltará de 40 mil m² para mais de 100 mil m². O número de pontes de embarque subirá de 12 para 19, assegurando que pelo menos 70% dos passageiros acessem as aeronaves sem depender de ônibus. A logística de bagagens também deve melhorar, com a instalação de um novo sistema que ampliará de três para dez os carrosséis de processamento.

Novas pistas poderão receber aeronaves maiores — Foto: Divulgação/Aena

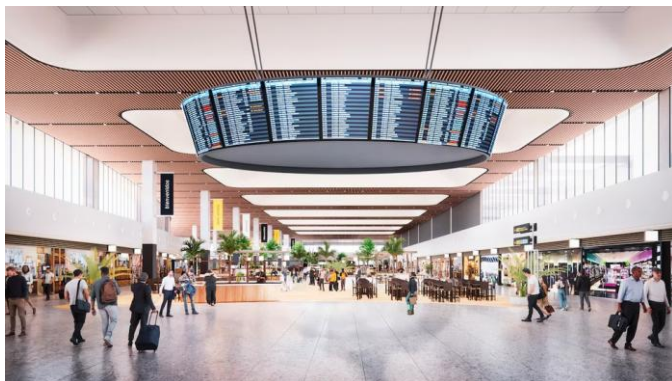
A reestruturação de Congonhas segue um cronograma de cinco etapas:

- Fase Inicial: Entrega de hangares provisórios e novos terminais de carga.
- Construção do Píer: Início do novo terminal de passageiros e revitalização do hangar tombado.
- Montagem Tecnológica: Instalação das pontes de embarque e sistemas inteligentes de bagagem.
- Finalização do Pátio: Conclusão da área remota e ampliação do desembarque.
- Entrega Final: Inauguração do complexo modernizado e novas pistas de taxiamento.

Enquanto o novo terminal de 2028 não chega, a Aena inaugurou a ampliação da área de embarque remoto (piso inferior), um local que já foi apelidado pejorativamente pelos passageiros de "batacaverna" ou "rodoviária". O espaço saltou de 1,4 mil m² para 3,3 mil m², ganhando lojas, cafés e mais assentos.

Mas a mudança estrutural mais aguardada pela Aena é a volta da vocação internacional de Congonhas. Com a expansão das pistas e do pátio para 215 mil m², o aeroporto passará a comportar aviões maiores, como o Airbus A321neo e o Boeing 737 Max 10. Isso permitirá voos diretos para

destinos sul-americanos como Buenos Aires, Santiago e Montevideu — rotas extintas em 1985 com a abertura de Cumbica.



Projeto da Aena é fazer um "shopping" em Congonhas — Foto: Divulgação/Aena

Para potencializar esse novo momento, a acessibilidade de Congonhas ganhará ainda um reforço de peso com a chegada do monotrilho. A obra do governo estadual, prestes a ser entregue, garantiu uma estação integrada diretamente ao aeroporto, conectando passageiros à rede de metrô de São Paulo.

Essa infraestrutura externa resolve um dos maiores gargalos históricos do terminal, o trânsito caótico da Avenida Washington Luís, e potencializa o plano da Aena de atrair os passageiros com mais antecedência.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LULA DETALHA BLOQUEIO DE R\$ 1,6 BI NO ORÇAMENTO DE 2026; VEJA PASTAS MAIS AFETADAS

Emendas têm corte de R\$ 334 milhões; órgãos têm até 7 de abril para indicar programações que serão efetivamente bloqueadas

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - O governo Lula detalhou na noite desta segunda-feira, 30, o bloqueio de R\$ 1,6 bilhão em despesas do Orçamento de 2026, determinado no Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias do 1º bimestre, na semana passada. O decreto de programação orçamentária foi publicado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU).

O bloqueio de despesas é aplicado quando os gastos previstos ultrapassam o limite de despesas do arcabouço fiscal.

O Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) informou que, do total bloqueado, R\$ 1,260 bilhão recai sobre despesas discricionárias (não obrigatórias, como custeio e investimentos) do Poder Executivo e R\$ 334,4 milhões incidem sobre as emendas parlamentares.



Em termos absolutos, o Ministério dos Transportes foi a pasta mais afetada, com contenção de R\$ 476,7 milhões Foto: ANTT/Divulgação

Em termos absolutos, o Ministério dos Transportes foi a pasta mais afetada, com contenção de R\$ 476,7 milhões; seguido pelo Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, com R\$ 131,0 milhões; pelo Ministério da Agricultura e Pecuária, com R\$ 124,1 milhões;

pelo Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, com R\$ 101,0 milhões bloqueados; e pelo Ministério da Fazenda, com R\$ 100,0 milhões.

As demais pastas e autarquias com recursos bloqueados foram: Agência Nacional de Transportes Terrestres (R\$ 81,2 milhões bloqueados), Ministério das Cidades (R\$ 84,0 milhões), Esporte (R\$ 67,7 milhões), Ministério de Portos e Aeroportos (R\$ 30,3 milhões), Ministério da Cultura (R\$ 23,9 milhões), Ministério das Comunicações (R\$ 19,3 milhões), Ministério da Pesca e Aquicultura (R\$ 8,8 milhões), Ministério do Turismo (R\$ 7,3 milhões), Agência Nacional de Saúde Suplementar (R\$ 3,4 milhões) e Ministério da Saúde (R\$ 1,7 milhão).

Os órgãos terão até 7 de abril para indicar as programações que serão efetivamente bloqueadas. Já em relação às emendas parlamentares, o processo de distribuição da contenção, que incidirá em emendas de bancada (RP7), seguirá regras e prazos próprios, podendo haver ajustes conforme a priorização do Poder Legislativo.

O Planejamento ainda destacou que o decreto mantém o faseamento de limite de empenho das despesas do Poder Executivo Federal - o que gera uma restrição de empenho da ordem de R\$ 42,9 bilhões até novembro, nas dotações discricionárias do Poder Executivo.

“O faseamento é o instrumento que garante que o ritmo de execução da despesa seja compatível com a previsão de arrecadação da receita e assegura, também, a capacidade de absorver eventuais novas necessidade de bloqueio”, disse a pasta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/03/2026

BRASIL JÁ DEVIA TER POLÍTICAS PARA ELEVAR A PRODUÇÃO INTERNA DE FERTILIZANTES, DIZ TEREZA CRISTINA

Para senadora e ex-ministra da Agricultura, alta do diesel e dos fertilizantes por causa da guerra no Irã vai ampliar custos que serão repassados aos consumidores no Brasil

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - A senadora Tereza Cristina (Progressistas-MS), ex-ministra da Agricultura e uma das vozes mais atuantes no setor agropecuário, avalia que a guerra no Irã terá um impacto duplo sobre o segmento. Primeiro, a alta do diesel, que já afeta toda a cadeia, “da porteira para dentro e da porteira para fora”. Depois, o aumento do custo dos fertilizantes, que pode afetar a produtividade da safra que será plantada a partir de agosto.

Para a senadora, o setor não terá condições de absorver esse aumento de custos. “Com certeza teremos efeito no preço dos alimentos”, diz em entrevista ao Estadão.

Sobre o acordo comercial entre Mercosul e União Europeia, ela diz que o Brasil será beneficiado no médio prazo, mas que o governo tem de dar suporte para produtos menos competitivos - com a adaptação, por exemplo, de embalagens que atendam às exigências do consumidor europeu, no caso dos alimentos industrializados.

Já sobre a proposta de fim da escala de trabalho 6x1, a senadora teme que a mudança vire um “tiro no pé”, gerando custos que não poderão ser absorvidos por pequenos e médios produtores. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Quais impactos a sra. avalia que a guerra no Irã terá sobre a agropecuária brasileira?

A preocupação não é só do agro, é do Brasil, já que a nossa matriz de transporte é toda em cima do transporte rodoviário. Então, a gente precisa muito do diesel. No agro, qual é a nossa preocupação? Primeiro, estamos terminando a colheita da safra de verão - e, imediatamente, a gente entra no plantio. Já está acontecendo o plantio da safra de inverno, da segunda safra. Então, os produtores

rurais precisam do diesel para colher a safra que ainda está no chão, principalmente o Rio Grande do Sul, que é o Estado que colhe mais atrasado.

E o que mais?

Aumento do custo de produção. Fertilizantes. O Brasil é altamente dependente de fertilizantes do mundo. Então, cada dia que você atrasa o line-up do navio, é um dia depois que o navio precisa voltar e a rota fica prejudicada. Você aumenta o problema de estoque de fertilizantes para a próxima safra, que começa a partir de agosto. Então, esse é o momento em que as empresas compram fertilizantes - é estocado, para os produtores começarem a retirar para a próxima safra. Preço já está subindo, e os produtores estão preocupados. O Brasil está olhando alternativas de compra, porque boa parte dos fertilizantes nitrogenados vem de países como Catar, Arábia Saudita, Kuwait, que estão no centro dos conflitos e até sendo bombardeados pelo Irã, por serem aliados dos Estados Unidos.



Para senadora e ex-ministra da Agricultura, alta do diesel e dos fertilizantes vai ampliar custos que serão repassados aos consumidores Foto: Wilton Junior/Estadão

Existem alternativas de compra?

Estamos acompanhando isso de perto e trabalhando alternativas de biofertilizantes. Na outra crise (da guerra da Ucrânia), eu ainda estava no Ministério da Agricultura (durante do governo Jair Bolsonaro) e trabalhei de maneira muito forte com isso, até para tirar as sanções sobre fertilizantes de alguns países, como o Irã e a

Rússia, para que o fertilizante também não fosse sancionado, como os alimentos. Nós temos de ver de onde podemos fazer essa troca de destinos de compra de fertilizantes nitrogenados pelo Brasil.

A guerra da Ucrânia já tem quatro anos. Por que é tão difícil diminuir essa dependência da importação de fertilizantes?

Acho que é falta de visão estratégica de país. Lá atrás, nós começamos um plano nacional de fertilizantes; ele caminhou e, até agora, o Brasil não instituiu políticas públicas para que pudéssemos ter pelo menos parte (da produção). Nós nunca vamos ser autossuficientes, nem é desejável em termos de comércio o Brasil ser autossuficiente. Mas é muita dependência ter 90% de dependência de nitrogênio, 96% do potássio e 80% dos fosfatados.

O que falta para nós é insumo?

Insumos nós temos. O problema principal é o custo do gás. Nós fizemos o marco do gás, mas até agora o Brasil não conseguiu diminuir esse custo. E o nitrogênio você faz à base de gás. Com o preço do gás brasileiro, não se viabiliza essa conta. A usina de Três Lagos, no meu Estado, usaria um gás que viria pelo gasoduto da Bolívia, que também teve uma queda substancial, porque como a Bolívia ficou muitos anos sem investimentos nessa área - foi diminuindo, e hoje acho que ela vende também um pouco de gás para a Argentina. Agora, nós já tivemos a boa notícia que esteve no Brasil o novo presidente boliviano, que é um presidente pró-desenvolvimento, um presidente de direita; então ele pensa diferente dos anteriores e quer retomar os investimentos.

Teremos um choque agora, pelo diesel, e outro pelo fertilizante, mais à frente?

Sim. E não é pouco mais à frente, é logo agora à frente. Em agosto, você já tem de ter esse fertilizante. Senão, vai fazer o quê? Diminuir a produtividade brasileira, porque não vai conseguir colocar a quantidade (de fertilizantes). Todo mundo vai ter de diminuir, se a gente não conseguir reverter essa situação.

O setor tem margem para absorver esse impacto ou teremos efeito nos preços dos alimentos?

Com certeza teremos efeito no preço dos alimentos. O setor não vai bem, vem alavancado; os juros que o Brasil pratica são inaceitáveis para a agricultura, vocês têm visto aí as recuperações judiciais que vêm acontecendo. Então, é um momento ruim, preços baixos, commodities no menor patamar nos últimos anos. O custo de produção está aumentando em dois fatores fundamentais na composição do

custo do agricultor: diesel e fertilizante. Agora, a gente vai ter que ver quanto tempo essa guerra vai durar. Claro que você tem um impacto imediato. Nós já estamos vendo aí o diesel com os preços escalando. O pior de tudo é a escassez que pode estar vindo, aí nem pagando mais você conseguirá (ter acesso ao produto). Aí, a coisa vai ficar mais feia.

Que avaliação a sra. faz das medidas do governo federal para tentar reduzir ou pelo menos conter essa alta do diesel?

Mais do mesmo. Querem de novo jogar a culpa nos Estados; então, vão para a televisão dizer que não estão colaborando, mas não é assim que vai se resolver o problema. A gente já teve lá atrás o impacto que os Estados tiveram na outra crise (em 2022, no governo Bolsonaro). E eles tiveram um rombo grande. Não tem nenhum Estado com folga de caixa, muito poucos - isso seria muito comprometedor. E tem de ver também se isso se reflete lá na ponta, porque às vezes o ICMS cai, o PIS/Cofins cai e, na ponta, não se reflete essa diminuição de preço para o consumidor. Isso precisa realmente de uma orquestração muito afinada entre os Estados e a União. Eu não tenho visto isso.

Qual a importância do diesel para o setor?

Trator, colheitadeira, os caminhões que retiram a safra, que depois levam até o processamento, depois levam para os portos, levam para as esmagadoras... enfim, toda a agricultura é movida a óleo diesel. O impacto é de dentro da porteira até a exportação.

Como a sra. avalia a inovação no setor?

O grande trunfo do agronegócio brasileiro, além das práticas sustentáveis, é exatamente a alta tecnologia aplicada no campo. Nossa agricultura é tecnificada, e a Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária) nos mostra que só aumenta o número de agtechs no setor (startups especializadas em desenvolver tecnologias inovadoras para o agronegócio). Hoje, até as cooperativas já oferecem o serviço, por exemplo, de drones nas médias propriedades rurais.

“A inteligência artificial está presente em vários processos dos grandes produtores. Entretanto, vivemos uma grande contradição, que é a falta de internet nas áreas rurais - a cobertura insuficiente continua sendo um problema”

Como o agro pode ser mais produtivo com a inteligência artificial?

A inteligência artificial está presente em vários processos dos grandes produtores. Entretanto, vivemos uma grande contradição, que é a falta de internet nas áreas rurais - a cobertura insuficiente continua sendo um problema. Então, a democratização da internet é fundamental para que também os pequenos produtores possam ter acesso e se beneficiar desse avanço tecnológico.

O que mais pode ser melhorado?

Outra questão em que estamos atrasados é o treinamento de mão de obra qualificada para o campo moderno. São desafios que dependem de esforços conjuntos do governo e da iniciativa privada para serem vencidos. Nisso precisamos investir: expansão da internet rural, eficiente e barata, qualificação de mão de obra e democratização da tecnologia, via aumento de assistência técnica e crédito para investimentos.

Sobre o acordo com a União Europeia, a sra. tem falado que há desafios de implementação. Que desafios são esses?

O Brasil tem, se não me engano, 91% dos seus produtos já liberados, e a Europa não tem ainda tudo liberado. Tem uma escala para fazer acontecer. Então, o que é que nós precisamos fazer? Preparar os setores que ficaram mais vulneráveis. Não tem um acordo que é bom para todo mundo. Alguém ganha mais, alguém ganha menos. No agro, temos de entender o que a prateleira do supermercado lá fora quer.

Como assim?

Precisamos conhecer o hábito do europeu e que tipo de queijos, por exemplo, são mais vendáveis, o que é que cai no gosto do europeu. Nós temos DE competir com as embalagens, eles são muito bons nisso, tem a rotulagem, o que é que precisa estar escrito - tudo isso precisa de recursos. Eu conversei

com a secretária (de Comércio Exterior) Tatiana Prazeres e ela me disse que tem um grupo de trabalho que está começando e vai ajudar esses setores que eles identificam como mais vulneráveis.

Por que também precisamos de salvaguardas?

Há risco de que eles criem barreiras travestidas de outras coisas. Por exemplo, dizer que temos doenças, ou que o produto tem origem de desmatamento. Eles não entendem a legislação brasileira. Se nós fôssemos comparar a nossa legislação com a deles, nós é que não poderíamos aceitar o produto deles aqui, porque eles têm 3% só de florestas nativas, sendo que nós temos 66%. Para isso, há as salvaguardas bilaterais.

Para ter esse mesmo instrumento em mãos?

Quando o acordo já estava pronto, eles colocaram duas salvaguardas para os produtores: preço e volume. Então, se subir 5% a mais do volume que hoje é exportado, a gente tem de parar de exportar. Isso vai ser caso a caso, não é para toda a Europa, mas pode ter algum país que ache importante isso. Então, carne bovina é 99 mil toneladas para o bloco, não é para o Brasil. Isso é muito pouco. Você não atingiria nenhum mercado a mais. Ao contrário, talvez a gente tenha de diminuir. Então, nós temos de ter a mesma salvaguarda aqui, o mesmo instrumento.

Quando o setor deve começar a ter ganhos?

A partir de 1º de maio é que a gente vai acompanhar o que vai andar mais rápido, o que vai ser mais lento. Nós estamos aqui no Senado, na Comissão de Relações Exteriores, montando um grupo de acompanhamento para que a gente possa apertar o governo, o Executivo, para dizer: olha, esse setor aqui está com dificuldade. Agora, a médio prazo, eu não tenho dúvida que vai ser muito bom para o Brasil.

Há relatos de navios de soja brasileiros voltando da China. O Brasil pode ficar em segundo plano em função de uma negociação dos chineses com os americanos, que também são grandes exportadores do produto?

Estamos mapeando de perto, é uma preocupação. A China está apertando (a fiscalização) um pouco mais, por causa do grau de impureza que vai por tonelada de soja no navio, talvez por essa negociação com os Estados Unidos - porque eles sabem que tem soja nos Estados Unidos. O Ministério da Agricultura está hoje na China discutindo esse tema, mas a volta de navios para o Brasil é muito ruim, não só para a nossa imagem, porque não tem nada demais, essa impureza não prejudica em nada, não tem problema para a saúde. Mas isso é preocupante porque deve ter alguma coisa na geopolítica por trás disso, pode ter sim um recado para o Brasil.

Usam algo sanitário para aplicar uma barreira?

São as tais barreiras comerciais travestidas por outros pontos.

A sra. comentou que a vaca trabalha 7 dias por semana, 24 horas por dia, para exemplificar o risco que a mudança da escala 6 por 1 pode trazer para o agro. Como a sra. avalia essa discussão?

O que eu quis dizer ali foi que cada setor tem as suas peculiaridades. No caso da ordenha da vaca, você vai ter de aumentar uma equipe a mais - já tem duas, vamos ter de ter três. Será que o médio produtor aguenta isso? Então, a minha discussão é: a gente quer que o trabalhador tenha tempo para a família, para descansar, mas a gente tem de ter muito cuidado. Essa discussão tem de ser muito aprofundada. Eu sou contra leis que amarrem demais os detalhes. Porque a lei tem de ser um guarda-chuva. Principalmente no mundo de hoje, que é tão dinâmico - e a lei, às vezes, quando você vota, já está obsoleta para o tempo atual. Tem muitos detalhes que eu acho que têm de ser colocados à mesa - e o que eu acho muito estranho é, num ano eleitoral, você tratar desse assunto.

Por quê?

Porque você tem algumas coisas que não são pensadas corretamente. Então, nós precisamos tratar desse assunto, sim, discutir. É bom ele estar à mesa, mas a gente tem de ter muito cuidado de como é que ele vai ser se votado, como é que ele vai ser colocado, se isso não vai ser um tiro no pé.

A sra. acha que tem espaço para negociar esse assunto ou a bancada do agro majoritariamente vai votar contra?

Não vejo nenhuma intransigência na bancada do agro, muito pelo contrário. Todo mundo quer discutir o assunto. O que nós não queremos é que isso passe de afogadilho e que os temas não sejam aprofundados e que essa falta de discussão traga uma lei que vai ser uma lei que não vai resolver, muito pelo contrário. Vai trazer aumento de custo e isso vai se refletir lá na ponta. Onde? No bolso do consumidor brasileiro.

O agro tem reclamado muito das condições de financiamento. É a Selic elevada?

Há muito tempo a política de crédito ficou obsoleta. O Plano Safra não atende mais a demanda do setor. Tanto é que atende um terço só dos produtores, os pequenos e médios. O Plano Safra deveria ter o dobro do valor de subvenção que tem hoje para atender 70%, 80% dos produtores brasileiros. Então, a Frente Parlamentar da Agropecuária está estudando um novo modelo para que a dependência do governo federal não seja o que é hoje. O setor é totalmente dependente. Nós precisamos de alternativas junto à iniciativa privada, a constituição de fundos públicos e privados.

O projeto de demarcação de terras indígenas acabou sendo judicializado, e o STF ainda não deu uma posição final. O Senado deveria tratar esse tema por meio de uma PEC?

O marco temporal é o grande problema. Enquanto a gente não resolver esse problema, nós não teremos segurança jurídica nem paz no campo. Então, isso posto, eu acho que sim, nós vamos ter de trabalhar a PEC 48/2023, que está aqui no Senado, para ser votada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/03/2026

COMO OS EUA PODERIAM REABRIR À FORÇA O ESTREITO DE ORMUZ? ENTENDA

Segundo autoridades, Trump está avaliando a possibilidade de tentar um ataque de maior escala, como a tomada de uma ilha e enviar tropas terrestres para abrir a passagem marítima

Por Redação

A chegada de 2.500 fuzileiros navais e outros 2.500 marinheiros mantém o número de tropas americanas na região do Oriente Médio acima de 50.000 — aproximadamente 10.000 a mais do que o habitual — enquanto o presidente Donald Trump decide qual será o próximo passo em sua guerra contra o Irã, que já dura um mês.

Embora ainda não esteja claro exatamente qual será a missão dos fuzileiros, autoridades americanas afirmam que o presidente está avaliando a possibilidade de tentar um ataque de maior escala, como a tomada de uma ilha ou outro território, como parte do esforço para abrir o Estreito de Ormuz.

A estreita via navegável, por onde normalmente passa cerca de 20% do petróleo mundial, foi fechada devido a ataques das forças iranianas, que retaliaram contra a guerra travada pelos EUA e por Israel contra o seu país.



Barcos de pesca pontilham o mar enquanto navios de carga, ao fundo, navegam pelo Golfo Pérsico em direção ao Estreito de Ormuz, perto dos Emirados Árabes Unidos Foto: AP

Segundo o The Washington Post, o Pentágono está se preparando para semanas de operações terrestres no Irã para desobstruir a via. De acordo com a publicação, qualquer possível operação terrestre não chegaria a ser uma invasão em grande escala e poderia, em vez disso, envolver incursões de uma combinação de forças de Operações Especiais e tropas de infantaria

convencionais.

Ao completar um mês de guerra, autoridades iranianas alertaram que dispararão contra tropas americanas caso haja uma incursão. “O inimigo dá sinais de negociação em público, enquanto em segredo planeja um ataque terrestre”, diz o comunicado do presidente do parlamento iraniano, Mohammad Bagher Ghalibaf.

Normalmente, há cerca de 40 mil soldados americanos espalhados por bases e navios na região, incluindo Arábia Saudita, Bahrein, Iraque, Síria, Jordânia, Catar, Emirados Árabes Unidos e Kuwait. Mas, com a escalada da guerra no Irã promovida por Trump, esse número ultrapassou os 50.000, segundo um oficial militar americano.

O número de tropas já não inclui os 4.500 a bordo do porta-aviões USS Gerald Ford. Esse navio tem sofrido com constantes contratempos, incluindo um incêndio. O Ford retirou-se da região em 23 de março e navegou para Creta. Na sexta-feira, chegou à Croácia. Ainda não se sabe qual será seu próximo destino.

Onde fica

Irã fecha estreito de Ormuz e ameaça incendiar qualquer navio que tentar passar



Mapa: Editoria de Infografia Multimídia

Na semana passada, o Pentágono também enviou cerca de 2 mil soldados da 82ª Divisão Aerotransportada do Exército para o Oriente Médio, a fim de oferecer a Trump opções militares adicionais. A unidade é considerada a força de resposta a emergências do Exército e normalmente pode ser mobilizada em curto prazo.

Enquanto as unidades dos fuzileiros navais são treinadas em missões que incluem o apoio a embaixadas americanas, a retirada de civis e o socorro em desastres, os soldados da 82ª Divisão

Aerotransportada, sediada em Fort Bragg, na Carolina do Norte, são treinados para saltar de paraquedas em território hostil ou disputado para garantir territórios e aeródromos importantes.

A localização dos paraquedistas do Exército não foi divulgada, afirmou o oficial militar. Mas eles estarão a uma distância que permite ataques ao Irã. Os paraquedistas poderiam ser usados para tomar a Ilha de Kharg, principal centro de exportação de petróleo do Irã no norte do Golfo Pérsico, onde aviões de guerra americanos bombardearam mais de 90 alvos militares no início deste mês. Ou poderiam ser mobilizados para outras operações terrestres em conjunto com os fuzileiros navais.

Mas especialistas militares alertam que mesmo 50.000 soldados, muitos deles no mar, é um número pequeno para qualquer operação terrestre de grande porte.

Israel utilizou mais de 300 mil soldados em suas operações na Faixa de Gaza, que começaram em outubro de 2023. A coalizão liderada pelos EUA que invadiu o Iraque em 2003 contava com cerca de 250.000 soldados no início.

Com quase um terço do tamanho dos Estados Unidos continentais, o Irã tem cerca de 93 milhões de habitantes. Conquistar, e muito menos manter sob seu controle, um país de seu tamanho, complexidade e armamento com 50.000 soldados é inviável, afirmam especialistas militares.

Operações dessa magnitude, dizem os especialistas, não viriam sem muitas baixas americanas, exposição das unidades e ataques relatórios de drones iranianos. O governo iraniano alertou que não hesitaria em bombardear seu próprio território para atingir tropas americanas.

“Nossos homens estão aguardando a chegada dos soldados americanos em terra para incendiá-los e punir seus aliados regionais de uma vez por todas”, disse Mohammad Bagher Ghalibaf.

Três dias depois de afirmar que tropas terrestres americanas não seriam necessárias para atingir os objetivos dos EUA no Irã, o secretário de Estado Marco Rubio disse que o presidente Donald Trump tem “opções disponíveis” para lidar com as ameaças do Irã de controlar o Estreito de Ormuz.

Rubio disse ao programa “Good Morning America” da ABC que a diplomacia é a principal preferência de Trump, mas, após ser questionado duas vezes sobre planos para o envio de tropas terrestres americanas, não repetiu a afirmação feita na sexta-feira de que essa medida não seria necessária para atingir os objetivos do governo.

“Agora, eles estão fazendo ameaças de controlar o Estreito de Ormuz perpetuamente, criando um sistema de pedágio e coisas do gênero”, disse Rubio. “Isso não será permitido. E o presidente tem várias opções à sua disposição, se assim o desejar, para impedir que isso aconteça.”

Uso de ilhas

Especula-se que os Estados Unidos poderiam utilizar as pequenas ilhas do Estreito de Ormuz para conduzir sua operação por terra. No domingo, em entrevista ao Financial Times, Trump, disse que quer “tomar o petróleo do Irã” e que poderia anexar a ilha de Kharg.



Vista da Ilha de Kharg, no Irã, que abriga o principal terminal de exportação de petróleo bruto do país e é responsável pela grande maioria de seus embarques de petróleo para o mundo Foto: Agência Espacial Europeia / AFP

Na segunda, Trump ameaçou destruir completamente a mesma ilha e outros importantes locais de produção de energia no país, caso o Irã não concorde com um acordo de paz e não ponha fim ao bloqueio de fato do Estreito de Ormuz.

Ataques à infraestrutura petrolífera em Kharg — ou uma invasão terrestre — reduziriam drasticamente as exportações de petróleo do Irã, uma importante fonte de receita para a República Islâmica.

Isso também representaria uma escalada significativa que poderia provocar ataques retaliatórios ainda mais pesados contra a infraestrutura dos países árabes do Golfo e aumentar ainda mais os preços do petróleo. O custo exorbitante dos combustíveis já representa uma ameaça para a economia mundial.

Uma ocupação americana da ilha colocaria as tropas americanas em uma posição fixa a apenas 33 Km da costa do Irã, bem dentro do alcance de seu arsenal de drones e mísseis.

Outras ilhas próximas ao crucial Estreito de Ormuz também podem ser alvos. Abu Musa e as ilhas de Tunb Maior e Tunb Menor são controladas pelo Irã, mas reivindicadas há muito tempo pelos Emirados Árabes Unidos, um aliado próximo dos EUA. A ilha de Qeshm abriga uma usina de dessalinização.

As três pequenas ilhas do Golfo Pérsico que guardam a entrada do estreito são, há muito tempo, uma fonte de tensões entre o Irã e os Emirados Árabes Unidos.

As forças iranianas tomaram as ilhas em novembro de 1971, dias depois da retirada do Reino Unido do Golfo e pouco antes da formação dos Emirados Árabes Unidos. O Irã mantém instalações militares e guarnições nas ilhas e já realizou exercícios militares no local.

O Irã afirma que as ilhas fizeram parte dos estados persas desde a antiguidade até serem ocupadas pelos britânicos no início do século XX. Os Emirados Árabes Unidos reivindicam as três ilhas./AP e NYT

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/03/2026

MONOTRILHO ATÉ O AEROPORTO DE CONGONHAS É INAUGURADO; SAIBA COMO VAI FUNCIONAR

Ramal conecta o terminal de voos às linhas 5-Lilás e 9-Esmeralda; prometida para a Copa do Mundo de 2014, obra fica pronta agora após atrasos e problemas com construtoras

Por Malu Mões

Até setembro, a operação do monotrilhos é parcial, gratuita, e com intervalo maior entre trens (de 7 a 14 minutos). Por enquanto, o monotrilho não abre aos fins de semana. O transporte funciona, neste primeiro momento, das 10h às 15h, de segunda a sexta-feira — inclusive, na Sexta-Feira Santa.

O monotrilho conecta Congonhas às linhas 5-Lilás (na Estação Campo Belo) e 9-Esmeralda (Morumbi). A Linha 17 será inaugurada com sete estações: Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucuri Zaidan e Morumbi. A previsão é de que o percurso completo pelas sete estações dure 14 minutos. Em junho, começa a operar a estação Washington Luís.



Quando atingir a operação plena, em outubro, a expectativa é de transporte de 93 mil passageiros por dia. A partir deste mesmo, o serviço será cobrado e sutará R\$ 5,40, como nas demais linhas do metrô.

Placa indica a Estação Aeroporto de Congonhas. da Linha 17-Ouro do Monotrilho Foto: Werther Santana/Estadão

O projeto original previa 18 estações, conectando o Estádio do Morumbi ao Terminal Rodoviário do Jabaquara, passando pelo aeroporto. Mas só oito foram

construídas, após problemas e atrasos no primeiro contrato, de 2011.

Como antecipou o Estadão, o governo vai contratar ainda neste ano o projeto técnico para mais quatro estações: Panamby, Paraisópolis, Américo Maurano e Vila Paulista.

A expectativa é de que a licitação e a assinatura dos contratos das obras sejam feitas em 2028. A construção deve levar entre três e quatro anos.



Inicialmente, a operação será parcial, com horários reduzidos e intervalo maior entre trens. Por enquanto, o monotrilho não vai abrir aos fins de semana. O transporte vai funcionar, neste primeiro momento, das 10h às 15h, de segunda a sexta-feira — inclusive, na Sexta-Feira Santa.

Quando atingir a operação plena, a expectativa é de transporte de 93 mil passageiros por dia. Inicialmente, não haverá cobrança de bilhete. Depois, o valor será de R\$ 5,40, como nas demais linhas do metrô.

Homem caminha em estação da Linha 17-Ouro do Monotrilho Foto: Werther Santana/Estadão

Obra sai do papel após atrasos

A obra sai do papel treze anos após o prazo prometido para entrega. Previsto originalmente para chegar até o Estádio do Morumbi e a Estação Jabaquara, o monotrilho irá do aeroporto até a Estação Morumbi da CPTM.

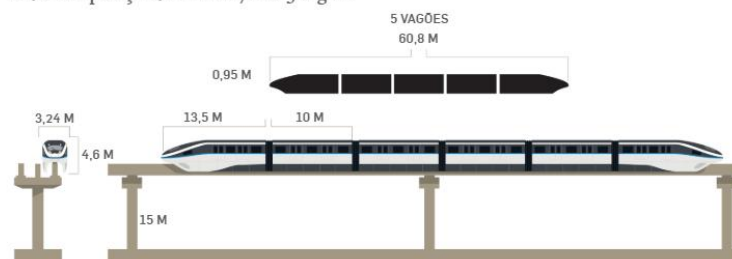
Trajeto da Linha 17-Ouro

Abertura será ainda em operação parcial, com horário reduzido e maior tempo de espera



Dimensões dos vagões

Cada composição da Linha 17 tem 5 vagões



Fonte: METRÔ E BYD

ESTADÃO

Originalmente, o monotrilho foi anunciado em janeiro de 2010, como uma das obras para a Copa do Mundo de 2014. A previsão era de construir 18 estações entre Congonhas e o Estádio do Morumbi para facilitar o trajeto de torcedores e turistas.

Depois, a organização da Copa trocou o Morumbi pelo estádio do Corinthians, em Itaquera, para receber as partidas de futebol. As obras perderam financiamento federal e, após 2014, as construtoras responsáveis ainda foram atingidas pela Operação Lava Jato.

O Metrô de São Paulo rescindiu o contrato com as construtoras em 2016. A obra parou por anos, e o impacto da Lava Jato no setor dificultou uma nova contratação.

A obra só foi retomada em 2020 e, ainda assim, passou por novas trocas de empresas e paralisações. “Tivemos problemas com várias contratadas e superamos esses desafios”, disse ao Estadão Roberto Rodrigues, diretor de Engenharia e Planejamento do Metrô.

Já a equipe de Geraldo Alckmin, governador pelo PSDB na época da promessa do monotrilho, diz que o prazo foi estipulado ouvindo o mercado e que a Lava Jato impactou as condições financeiras do setor. Alckmin (PSB) é hoje vice-presidente da República.

Em 2010, o projeto de 18 estações era orçado em R\$ 2,9 bilhões (cerca de R\$ 7,1 bilhões em valores corrigidos pela inflação), que seriam divididos entre os governos federal, estadual e municipal.

O custo total dessa primeira etapa da obra, que será entregue nesta terça-feira, ficou em R\$ 5,97 bilhões. Conforme o governo do Estado, o valor atual inclui estruturas que atenderão a linha e despesas dos contratos paralisados.

Plano de mais dez estações

A Estação Congonhas fica do outro lado da Avenida Washington Luís em relação ao aeroporto. Para que os passageiros não precisassem atravessar pela faixa de pedestres, foi construído um túnel que dá acesso à entrada do terminal de voos.

O Metrô afirma que ainda há intenção de construir as outras dez paradas, completando o trecho até as estações São Paulo-Morumbi, da Linha 4, de um lado, e até o Jabaquara, da 1-Azul, do outro.

O governo prevê contratar ainda neste ano o projeto técnico para quatro novas estações: Panamby, Paraisópolis, Américo Maurano e Vila Paulista. A expectativa é de iniciar a construção em 2029, com estimativa preliminar de entrega em 2031.

Diferentemente do transporte enterrado (construído sob a terra), o monotrilho circula sobre vigas a 15 metros de altura. Ele não se locomove sobre trilhos de ferro (que existem no metrô e na CPTM), mas sobre pneus de borracha, que se apoiam nas vigas de concreto. É dessa viga única que surgiu o nome monotrilho (único trilho).

Segunda linha de monotrilho da cidade

A linha será a segunda no Estado com tecnologia de monotrilho. A primeira foi a 15-Prata, na zona leste, inaugurada em 2014. O modal consiste em um trem com tração elétrica, sustentado por pneus, que se desloca sobre uma viga de concreto, com rodas laterais para estabilização.

Os dois monotrilhos têm trens de marcas diferentes: os da 15 são da canadense Bombardier e da francesa Alstom, que estão no mercado há anos. Já as composições da 17 foram fornecidas pela chinesa BYD — o primeiro projeto de monotrilho da montadora fora da China.

Os trens da 17 são menores, com cerca de 60 metros. Já os da Linha Prata medem aproximadamente 90 metros — um metrô convencional, por outro lado, tem em torno de 130 metros. A capacidade máxima do trem do monotrilho de Congonhas é de 616 passageiros.

O monotrilho 15-Prata, da zona leste, chegou a registrar falhas nos últimos anos, como colisão entre trens e queda de peças de concreto na rua. Segundo o Metrô, ambos os monotrilhos são seguros.

“O aprendizado de uma linha sempre é levado para outra”, afirma Rodrigues, diretor do Metrô. “São projetos diferentes, de contratadas diferentes, de fornecedores diferentes.”

Uma das mudanças foi na tecnologia de suspensão. O novo sistema de amortecimento com bolsas de ar promete mais suavidade, já que uma das principais queixas sobre o monotrilho da zona leste era a trepidação.

“O trem da 15 chacoalhava muito, por um problema na via e pelo tipo de suspensão dos trens. Nossa suspensão dá uma estabilidade melhor”, diz Alexandre Barbosa, diretor técnico da BYD Skyrail.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

RESULTADO DA BRASKEM LIGA ALERTA DO MERCADO

Analistas apontam quadro financeiro grave e temem pela geração de caixa da empresa; empresa fala em plano de resiliência

Por Fábio Couto — Do Rio



Situação delicada: mercado petroquímico foi afetado por menores volumes de venda de resinas e produtos químicos — Foto: Julio Bittencourt/Valor

Os resultados da Braskem em 2025 evidenciaram que um quadro financeiro grave e um mercado adverso comprometeram o balanço da petroquímica, avaliam analistas de bancos, que temem pelo caixa da empresa. Executivos da companhia reconhecem que o atual “ciclo petroquímico” afetou o desempenho operacional, mas destacaram a existência de um

“plano de resiliência” para assegurar a continuidade das operações.

A Braskem teve prejuízo líquido de R\$ 10,82 bilhões no quarto trimestre, alta de 82% ante os R\$ 5,648 bilhões em igual período de 2024. A empresa também atribuiu o desempenho a uma baixa de R\$ 7,7 bilhões em ativos fiscais diferidos.

O balanço divulgado na sexta-feira (27) pode ter sido o último antes do controle da empresa passar das mãos da Novonor (antiga Odebrecht) para a gestora IG4 Capital. A operação também deve dar mais poder à Petrobras, segunda maior acionista.

No início do mês, a Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a transferência do controle detido pela Novonor para um fundo da IG4. O prazo para que terceiros contestem o acordo deve se encerrar nos próximos dias.

Para os analistas Gabriel Barra, Pedro Gama e Andrés Cardona, do Citi, incertezas prolongadas sobre o desfecho da operação “limitam drasticamente” o apetite dos investidores sobre as ações da Braskem. Eles não veem melhora substancial na geração de caixa.

Um dos pontos observados pelo mercado é o nível de endividamento: a alavancagem da Braskem, medida pela relação entre a dívida líquida e o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e

amortização, na sigla em inglês) fechou 2025 com 14,7 vezes. XP e BTG Pactual destacaram a dívida líquida de US\$ 7,4 bilhões. Vários analistas, como Régis Cardoso, da XP, apontaram em relatórios queima de caixa de US\$ 206 milhões.

Em teleconferência sobre os resultados, na sexta-feira (27), a diretora de relações com investidores, Rosana Avolio, disse que a Braskem seguirá com “plano de resiliência” iniciado em 2025 com mais de 700 iniciativas, para preservar a liquidez financeira. “Nossa prioridade é reorganizar a estrutura de capital da companhia”, disse.

“O foco total da companhia está na necessidade de liquidez”, completou Felipe Jens, diretor financeiro da Braskem. Segundo ele, as negociações para a reestruturação de capital estão “andando”.

Roberto Ramos, presidente da Braskem, disse ser natural o fato da auditoria externa da empresa alertar sobre a continuidade das operações: “Como qualquer plano que exige esforços de terceiros, o auditor precisa levantar questões sobre [eventuais] incertezas sobre a continuidade operacional, sendo a Braskem quem é e com a estrutura de capital a ser reorganizada”, disse Ramos.

Os resultados da Braskem foram impactados pelo ambiente global de negócios, disse Avolio. Os números trimestrais e de 2025 foram afetados pelo menor volume de vendas de resinas e produtos químicos, excesso de oferta global e redução das margens desses produtos no mercado internacional. O quadro, disse, exigiu ajustes na produção da empresa, reduzindo a taxa de utilização das centrais petroquímicas nos mercados onde a Braskem atua, exceto no México.

Um caminho que pode amenizar o quadro da Braskem a curto prazo é a guerra no Irã, que pode reduzir a oferta global de produtos químicos, aumentando margens, aponta o Citi. Porém, a médio prazo uma eventual elevação de custos pode influir na produção, já que a nafta, matéria-prima para produtos como polietileno e polipropileno, seguiu a trajetória de alta do petróleo do qual deriva.

Ramos, presidente da Braskem, ressaltou que não há riscos de fornecimento de nafta porque compra o produto dos Estados Unidos, país que apresenta excesso de oferta e está longe da zona de conflito. Mas não descarta riscos de alta de custos e defendeu plano da companhia para reduzir a dependência do insumo, o que inclui a ampliação do uso de gás em uma unidade no Rio e a conversão de uma outra planta, na Bahia, para processamento de etanol como matéria-prima: “Somos a maior compradora de nafta do mundo.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/03/2026

‘NÃO EXISTE PORTO NO MUNDO SEM FERROVIA’, DIZ PRESIDENTE DA FIRJAN AO DEFENDER ANEL FERROVIÁRIO DO SUDESTE

Luiz Césio Caetano afirmou que espera que o edital de concessão do empreendimento, conhecido também como Estrada de Ferro 118, seja liberado ainda este ano

Por Lucianne Carneiro, Valor — Rio



— Foto: Andrew Martin/Pixabay

O presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Luiz Césio Caetano, afirmou que espera que o edital de concessão do Anel Ferroviário do Sudeste, ou Estrada de Ferro 118, seja liberado ainda este ano.

Ao defender o projeto, Caetano afirmou que “não existe porto no mundo sem ferrovia”, lembrando que o Porto do Açu só tem

acesso por rodovias. O projeto do Anel Ferroviário do Sudeste conecta os principais portos do Sudeste – como Açu, Central, Vitória e Itaguaí – à malha ferroviária nacional.

“Há uma interrupção na malha ferroviária leste, que vai lá do Espírito Santo até o Rio de Janeiro. Então cortar o Estado do Rio de Janeiro com a ferrovia é fundamental. O Porto do Açu, um ativo enorme do Rio de Janeiro, está conectado somente com rodovia. E não é uma rodovia de boa qualidade. Não existe porto no mundo que não esteja suprido por uma ferrovia”, disse.

Existe atualmente uma parceria entre a Firjan e a Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes) para trabalhar em prol da aprovação da ferrovia. O projeto aguarda aval do Tribunal de Contas da União (TCU) para seguir adiante.

“Todos os esforços vão ser empreendidos para a conclusão desse projeto e esperamos que o edital vá para a rua ainda este ano”, afirmou o presidente da Firjan.

De acordo com o gerente de infraestrutura da federação, Isaque Ouverney, a EF-118 é um dos principais projetos potenciais mapeados para o Estado do Rio de Janeiro no triênio 2026/2027/2028. O TCU vai decidir se o governo pode usar as chamadas contas vinculadas em projetos de infraestrutura federais e de que forma isso deveria ser feito.

“O projeto EF-118 é um projeto que já tem fontes de conta vinculada, um mecanismo importante, mas ainda carece de algumas definições principais do Tribunal de Contas. O próprio mecanismo de conta vinculada está para ser avaliado pelo TCU, como um mecanismo não só para esse projeto, mas para os próximos projetos de infraestrutura”, disse Ouverney.

Também está em debate, segundo ele, o desenho dessa concessão, já que ferrovia seria implementada em duas etapas, uma de forma imediata e outra a partir de “uma espécie de gatilho: “Este é um projeto que entendemos como bastante maduro e pelo qual temos brigado bastante para que seja desenvolvido. A perspectiva do governo federal, que é o poder concedente nesse caso, é uma perspectiva positiva do andamento dele ainda esse an.”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/03/2026

EXONERAÇÃO DE OITO MINISTROS É PUBLICADA EM EDIÇÃO EXTRA DO DOU

Auxiliares de Lula deixam suas pastas para disputar as eleições de outubro

Por Mariana Andrade e Sofia Aguiar, Valor — Brasília



Simone Tebet deixa governo para disputar o Senado por São Paulo — Foto: Lela Beltrão/Divulgação

O governo publicou na tarde desta terça-feira (31), em edição extra do Diário Oficial da União (DOU), a exoneração de oito ministros que deixaram suas pastas para disputar as eleições de 2026, em outubro. Foram oficializadas as saídas dos ministérios da Agricultura, do Desenvolvimento Agrário, dos Direitos Humanos, do Esporte, da Pesca e Aquicultura, dos Povos

Indígenas, do Planejamento e de Portos e Aeroportos.

Entre as saídas, destacam-se os nomes de Simone Tebet (PSB), que deve concorrer ao Senado por São Paulo, e de Silvio Costa Filho (Republicanos), que tentará a reeleição como deputado federal por Pernambuco.

Mais cedo, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse que 14 ministros já comunicaram que deixarão os cargos a partir desta terça (31), e que outros quatro ministros devem anunciar a saída das pastas nos próximos dias. Pela manhã, Lula reuniu os “novos” e “velhos” ministros no Palácio do Planalto, em Brasília, para sacramentar as mudanças e tentar reverter o clima de desânimo na equipe com as pesquisas recentes.

Embora tenham sido confirmadas oito das 18 trocas previstas, a expectativa é de que outros nomes se desincompatibilizem nos próximos dias, como o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, e o ministro da Educação, Camilo Santana. Pela lei, a desincompatibilização deve ser até este sábado (4).

Levantamento feito pelo Valor indica que dos 38 ministros, ao menos 19 deixarão as pastas, com trocas já efetivadas ou anunciadas em áreas consideradas estratégicas como Fazenda, Planejamento, Casa Civil, Relações Institucionais, Agricultura e Educação.

Veja, abaixo, quem serão os novos ministros:

Ministério de Portos e Aeroportos -Tomé Barros Monteiro da Franca, atual secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos

Ministério do Planejamento e Orçamento - Bruno Moretti, atual secretário especial de Análise Governamental da Casa Civil da Presidência da República

Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania - Janine Mello dos Santos, atual secretária-executiva do Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania

Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar - Fernanda Machiaveli, atual secretária-executiva do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar

Ministério dos Esportes - Paulo Henrique Cordeiro Perna, atual secretário nacional de Esporte Amador, Educação, Lazer e Inclusão Social do Ministério do Esporte

Ministério dos Povos Indígenas - Eloy Terena, atual secretário-executivo do Ministério dos Povos Indígenas
Ministério da Aquicultura e Pesca - Rivetla Edipo Araujo Cruz, atual secretário-executivo do Ministério da Pesca e Aquicultura

Ministério da Agricultura e Pecuária - André de Paula, atual ministro da Aquicultura e Pesca

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/03/2026

ESTIAGEM E EL NIÑO ACENDEM ALERTA SOBRE CONSUMO DE ÁGUA NA INDÚSTRIA

Pesquisador da USP afirma que operações industriais desperdiçam recursos hídricos, principalmente pela ausência de reavaliação de processos e equipamentos

Por Suzana Liskauskas, Para o Valor, Do Rio

A perspectiva de confirmação do fenômeno El Niño, que causa estiagem, no segundo semestre de 2026, traz à tona o debate sobre o uso consciente dos recursos hídricos na indústria, sobretudo em operações de pequeno e médio porte. O alerta de EL Niño tem sido feito por centros internacionais de meteorologia, como a Administração Nacional Oceânica e Atmosférica (NOAA, na sigla em inglês), agência do Governo dos Estados Unidos.

“Na maioria dos casos, principalmente nas indústrias, a água é tratada de forma secundária, como um insumo. No passado, havia o conceito de que era um recurso bastante abundante, ninguém dava a devida importância”, diz José Carlos Mierzwa, professor titular e pesquisador do Departamento de Engenharia Hidráulica e Ambiental, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP)



Estiagem pode baixar níveis de reservatórios de hidrelétricas e prejudicar abastecimento — Foto: Ferdinando Ramos/Agência O Globo

As pesquisas desenvolvidas por Mierzwa e seus colegas na Politécnica da USP vêm mostrando que a indústria no Brasil desperdiça água por não monitorar adequadamente os processos. De um modo geral, o problema principal é negligenciar o uso da água em operações secundárias na linha de produção.

“Geralmente, os processos na indústria são desenvolvidos pensando nas operações principais. Enquanto as secundárias, que utilizam mais água, são quase sempre negligenciadas”, afirma, citando como exemplo a higienização de maquinário dentro das etapas produtivas.

Mierzwa diz que essa mudança de percepção é fundamental para reduzir desperdício e aumentar a competitividade, sobretudo para empresas de pequeno e médio porte. Em cenários de restrição hídrica, indústrias de menor porte correm mais riscos e podem paralisar a produção por contar apenas com uma planta, na maioria dos casos. A situação é diferente entre as empresas de grande porte, que têm sistemas de redundância e podem promover remanejamentos com mais facilidade, quando há restrição na oferta de água em uma de suas unidades.

Desde a primeira década dos anos 2000, a Politécnica da USP vem desenvolvendo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI) diversas publicações que detalham os procedimentos necessários para a conservação e o reuso de água em operações industriais.

Como começar

O processo começa com a identificação de desperdícios, como vazamentos em tubulações e reservatórios, e situações de negligência, como torneiras mal fechadas. Os manuais recomendam ainda a realização de programas de treinamento e conscientização das equipes envolvidas no sistema de produção.

Outra ação efetiva é a revisão periódica de todos os processos industriais que utilizam água. As condições operacionais dos equipamentos também devem ser avaliadas periodicamente. Para Mierzwa, revisões sistemáticas e investimentos em automação podem garantir mais resiliência hídrica. “Já fizemos estudos em que conseguimos reduzir o consumo de água na faixa de 50% a 60% do volume consumido anteriormente”, diz.

Fontes alternativas

Mierzwa observa que a efetividade do uso de fontes alternativas, como sistemas de reúso, só se confirma quando a indústria consegue reavaliar o consumo de água. Em alguns casos, esse é o caminho para resiliência hídrica, porque, mesmo com reestruturação de processos, a operação não conta com água suficiente.

Foi o que aconteceu em uma das empresas avaliadas pelo pesquisador, por meio de um convênio firmado com a USP. A operação de abate de aves precisava aumentar a produtividade, mas faltava água. Mierzwa conta que, para cada ave abatida, eram gastos 16 litros de água, e a empresa não conseguia operar a semana inteira por insuficiência de recursos hídricos.

“Fizemos um estudo e reduzimos o consumo deles para 12 litros por ave abatida, somente com melhoria de processos. Mas eles realmente precisavam de mais água, então o reúso era uma opção viável”, conta o pesquisador.

O reúso entrou no radar da indústria principalmente depois da crise hídrica de 2015. É uma alternativa, quando há uso intensivo de água, como na indústria petroquímica, mas requer investimentos para que

a água tenha qualidade e não danifique equipamentos. Em indústrias que estão geograficamente próximas a concessionárias de saneamento, a busca por fornecedores de água de reúso dispensa o investimento nesse processo.

Um exemplo desse tipo de operação é a Aquapolo Ambiental, que fornece água de reúso desde 2012 a partir de uma parceria público privada entre a Sabesp e o grupo GS Inima Industrial. Marcio José, diretor presidente da Aquapolo Ambiental, diz que a empresa tem capacidade de um metro cúbico por segundo (1 m³ /s), o que equivale a mil litros de água de reúso por segundo.

Com faturamento anual em torno de R\$ 160 milhões, a empresa fornece água de reúso para o Polo Petroquímico de Capuava, na região metropolitana de São Paulo, e indústrias do ABC Paulista. Esse fornecimento é feito por uma adutora própria da Aquapolo, conectada a uma estação da Sabesp, responsável pelo tratamento de esgoto primário e secundário. "A Aquapolo compra uma parte do esgoto e faz o tratamento terciário. É o mesmo nível de tratamento de esgoto já exigido em vários locais da Europa e nos Estados Unidos", afirma José.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/03/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS RETOMA PERFURAÇÃO NA FOZ DO AMAZONAS E PREVÊ CONCLUSÃO NO SEGUNDO TRIMESTRE

- Poço deve atingir quase 7.000 metros de profundidade para verificar presença de petróleo ou gás
- Procuradoria tenta suspender licenciamento e questiona contradições nos documentos do projeto

Por Nicola Pamplona

Rio de Janeiro - A diretora de Exploração e Produção da Petrobras, Sylvia Anjos, afirmou nesta terça-feira (31) que a estatal espera concluir no segundo trimestre a perfuração do poço Morpho, o primeiro em águas profundas na bacia da Foz do Amazonas.

A companhia retomou a perfuração no dia 16 de março, mais de dois meses após suspensão das atividades por vazamento de fluido de perfuração no início de janeiro, que levou o Ibama (Instituto do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis) a emitir multa de R\$ 2,5 milhões.

A imagem mostra duas plataformas de perfuração de petróleo no mar. A plataforma da esquerda é maior, com uma estrutura alta e guindastes visíveis. A plataforma da direita é menor e mais distante. O céu está claro e azul, e há montanhas ao fundo.



Sonda ODN-2, contratada pela Petrobras para perfurar o poço Morpho - Pilar Olivares - 20.mai.25/Reuters

"O primeiro trimestre já acabou, então [a conclusão do poço] vai ser no segundo trimestre", disse a executiva, em evento no Rio de Janeiro. O cronograma original da companhia previa atingir o objetivo ainda em março.

O poço deve chegar a quase 7.000 metros de profundidade, para verificar se há petróleo ou gás natural no alvo identificado pela Petrobras. "A gente só vai conseguir saber quando chegar lá mesmo", comentou Sylvia.

Em nota, a Petrobras disse que a retomada do poço foi feita após "cumprir com todas as recomendações da ANP e prestar todos os esclarecimentos solicitados pela agência e pelos órgãos ambientais".

Planeta em Transe

A estatal foi atuada pela ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) por falhas na sonda de perfuração que está no local, mas sem relação com o incidente. O processo pode resultar em multa de até R\$ 2 milhões.

O Ministério Público Federal ainda tenta suspender o licenciamento ambiental da pesquisa de petróleo na Foz do Amazonas pela Petrobras, além de rever as comunicações feitas pela empresa sobre o projeto e a análise conjunta de todos os poços previstos para o bloco.

O órgão vê contradições entre o que foi apresentado ao público e o que consta nos documentos do próprio processo, além do avanço de pesquisas sísmicas sem a coleta de dados ambientais em uma das regiões marinhas mais sensíveis e menos conhecidas do país.

Um cronograma posterior entregue pela própria empresa prevê a perfuração de outros três poços — Marolo, Manga e Maracujá— entre 2025 e 2029, o que, segundo o MPF, amplia o tempo total da atividade e o volume de impactos.

A perfuração na bacia da Foz do Amazonas é acompanhada de perto pelo setor, que vê na região uma aposta para renovar as reservas brasileiras de petróleo após o esgotamento do pré-sal.

Organizações ambientalistas, por outro lado, acusam o governo de incoerência ao permitir a busca por mais combustíveis fósseis ao mesmo tempo, em que apresenta o país como liderança na transição energética.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 31/03/2026

ECORODOVIAS SUPERA GESTORA DE PAULO GUEDES E ARREMATA 734 KM DE RODOVIAS EM MG

- Rota Gerais une trechos das BRs 116 e 251; empresa ofereceu 19% de desconto no pedágio
- Leilão foi disputado por três grupos e prevê R\$ 7,3 bi em investimentos

São Paulo - A EcoRodovias foi a vencedora do leilão de concessão do lote conhecido como Rota Gerais. O grupo ofereceu 19% de desconto sobre a tarifa básica do pedágio e vai operar duas rodovias federais no norte de Minas Gerais até 2056.



O certame foi realizado nesta terça-feira (31) na sede da B3, em São Paulo. Também participaram da disputa a Monte Rodovias e um consórcio entre um fundo da Yvy Capital, gestora do ex-ministro Paulo Guedes, e a Pavidez Engenharia.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, em cerimônia de batida de martelo durante leilão na B3, em São Paulo - Danilo Verpa - 31.out.24/Folhapress

Nas propostas enviadas por escrito, a Monte Rodovias ofereceu um desconto de 0,01% sobre o pedágio. Já a

EcoRodovias deu lance de 13,5%, e o consórcio Atlas Rodovias, 13,7%.

Rodovia Rota das Gerais (MG)



Investimentos previstos: **R\$ 7,34 bilhões**

Duração do contrato: **30 anos**

Critério do leilão: **menor valor da tarifa de pedágio**

Fonte: ANTT

Dada a pouca diferença entre as propostas da EcoRodovias e do consórcio da Yvy, o leilão foi decidido na etapa viva-voz, quando as proponentes vão aumentando seus lances até que haja um vencedor. A disputa foi acirrada e, após 27 rodadas, a EcoRodovias foi declarada a vencedora, com proposta de um desconto de 19%.

A EcoRodovias é uma das principais concessionárias de rodovias no país, com operações em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás e Rio Grande do Sul. Com a vitória no leilão, a EcoRodovias passa a operar 12 concessões em sete estados, somando 5.069 quilômetros.

O grupo era apontado como um dos favoritos, não só pelo tamanho no mercado rodoviário brasileiro, mas pela sinergia da Rota Gerais com outros ativos do portfólio. A concessão se conecta com trechos sob sua administração em Montes Claros e Governador Valadares.

Já o consórcio Atlas Rodovias —que interrompeu seus lances em 18,9% de desconto— tem participação da empreiteira Pavidez Engenharia, mas é encabeçado por um fundo da Yvy

Capital, gestora de Guedes e Gustavo Montezano, ex-presidente da BNDES. Fundada em 2023, após o fim do governo de Jair Bolsonaro, a Yvy vem buscando ganhar espaço no setor de infraestrutura.

Marcello Guidotti, CEO da EcoRodovias, disse que a integração com outros trechos administrados pela empresa vai permitir a otimização da operação e, inclusive, de algumas obras. "Isso refletiu na nossa proposta e também vai impactar em melhores serviços para os usuários", disse.

A Rota Gerais engloba trechos de duas estradas federais no norte de Minas Gerais, partindo dos municípios de Governador Valadares e Montes Claros até a divisa com a Bahia.

A rodovia conecta regiões estratégicas para o escoamento da produção mineira. Os trechos concedidos têm quase 90% do tráfego compostos por veículos pesados e formam um importante corredor logístico do país, ligando Nordeste e Sudeste.

A concessão passa por 24 cidades e prevê investimentos de R\$ 7,34 bilhões em modernização e expansão ao longo de 30 anos de contrato. Estão previstas nove praças de pedágio.



Entre as obras a serem executadas estão a implantação de duplicações, faixas adicionais, vias marginais, contornos, passarelas de pedestres e dois pontos de parada e descanso. Uma das intervenções mais aguardadas da nova concessão é o contorno de Teófilo Otoni, que deve tirar o tráfego pesado do perímetro urbano e melhorar a fluidez da rodovia.

A primeira concessão da rodovia Presidente Dutra durou 25 anos e ocorreu logo após a transferência para a iniciativa privada, em 1995...

Na modelagem adotada pelo governo do presidente Lula (PT) nos leilões atuais, os interessados dão lances com desconto em relação à tarifa básica de pedágio.

Como a proposta superou 18%, é necessário pagar um caução (chamado de aporte de recursos), que vai inteiramente para a conta da concessão e é utilizado, por exemplo, na execução de obras não

previstas. A ideia desse modelo é evitar propostas muito agressivas sem garantia de capacidade de investir no ativo.

Primeiro leilão de rodovia federal de 2026, a concessão da Rota Gerais marca a saída do ministro Renan Filho do governo, que deixa a pasta de Transportes para se candidatar ao governo de Alagoas.

De 2023 para cá, Renan comandou uma intensa agenda de concessões de infraestrutura, com 23 leilões realizados —contando com o desta terça. Até o fim do ano, estão previstos outros 12 certames.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 31/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MANAUS RECEBE LÍDERES DA NAVEGAÇÃO INTERIOR NOS DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS DURANTE A NN LOGÍSTICA

Da Redação Indústria naval 31/03/2026 - 13:13



Temário estratégico da NN Logística 2026 conecta governo, indústria e academia para debater inovação, sustentabilidade e políticas públicas no setor hidroviário

A capital amazonense será palco de um dos mais relevantes encontros da logística nacional nos dias 22 e 23 de abril de 2026. Integrando a programação oficial da NN Logística — maior feira da indústria fluvial da América Latina — os DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS chegam como um espaço qualificado de debate, articulação e construção de soluções

para o presente e o futuro da navegação interior no Brasil.

Com curadoria da Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (ADECON) e da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI), o evento reúne autoridades públicas, lideranças empresariais, especialistas e pesquisadores em uma programação intensa, que combina visão estratégica, inovação e troca de conhecimento aplicada.

O presidente da ADECON, Adalberto Tokarski, afirma que “o DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS é hoje o principal espaço de debate qualificado sobre política pública, infraestrutura e regulação da navegação interior no Brasil. Em Manaus, nos dias 22 e 23 de abril, reuniremos as principais autoridades e especialistas do setor para discutir, com profundidade técnica, os desafios e oportunidades das hidrovias brasileiras”.

Ele destaca ainda que, nesta edição, o evento amplia seu escopo ao incorporar a pauta da indústria naval.

“Trata-se de um tema de grande relevância, especialmente neste momento em que o governo federal, por meio do Fundo da Marinha Mercante, direciona volumes expressivos de recursos para o setor, impulsionando uma forte retomada da capacidade produtiva dos estaleiros nacionais. É um ambiente em que sustentabilidade, inovação e eficiência operacional são tratadas de forma integrada, orientando a construção de soluções que ampliem a utilização das nossas hidrovias e fortaleçam seu papel como eixo estruturante da logística nacional.”

Realizado no Centro de Convenções Vasco Vasques, em Manaus, o encontro ocorre dentro de um ambiente que já projeta recordes: a NN Logística 2026 terá crescimento de 10% em sua área,



reunindo mais de 100 expositores e 400 marcas nacionais e internacionais, além da expectativa de receber mais de sete mil visitantes e movimentar negócios superiores a R\$ 400 milhões.

Conteúdo estratégico e nomes de peso

A programação dos DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS foi estruturada para abordar, de forma técnica e aprofundada, os principais desafios e oportunidades da navegação interior e da indústria naval brasileira.

Logo na abertura oficial, representantes de instituições como o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), ANTAQ, DNIT, Infra S.A., além de entidades setoriais como ADECON, ABANI, ATP, AMPORT, FENOP e ABTP, destacam o papel estratégico das hidrovias para o desenvolvimento econômico da Amazônia e do país.

Entre os temas centrais já confirmados, destacam-se os painéis:

“A Indústria Naval como Vetor Estratégico de Desenvolvimento Nacional e Regional”; “Políticas Públicas, Instrumentos de Fomento e Ambiente Institucional da Indústria Naval”; “Construção, Manutenção e Modernização da Frota de Navegação Interior”; “Sustentabilidade, Inovação e Transição Tecnológica na Indústria Naval”; “Desenvolvimento da política pública da navegação interior”; “Crise Climática e Adaptações na Navegação Fluvial (Flutuantes – Taxa de seca/ LWS – Low Water Surcharge) / Soluções (Dragagem – Concessões)”; e “Manaus Moderna – Projeto, Execução e Projeções”, consolidando uma agenda robusta e alinhada aos principais desafios e oportunidades do setor no Brasil.

Entre os palestrantes e debatedores confirmados estão Otto Burler (MPOR), Wilson Pereira de Lima Filho e Renildo Barros (ANTAQ), Edme Tavares de Albuquerque Filho (DNIT), Ian Guerriero - Superintendente (BNDES), Cristiano Della Giustina (Infra S.A.), Daniel Aldigueri e Eliezé Bulhões Carvalho (MPOR), além de Eduardo Queiroz (ANTAQ) e Ian Guerriero e Felipe Borim Villen (BNDES).

Também participam lideranças de entidades estratégicas, como José Rebelo III (ABANI), Adalberto Tokarski e Edeon Vaz Ferreira (ADECON), Murillo Barbosa e Gabriela Costa (ATP), Flávio Acatauassú (AMPORT), Sergio Aquino (FENOP) e Jesualdo Silva (ABTP).

A programação reúne ainda executivos e especialistas do setor produtivo e da engenharia naval, como Fábio Vasconcelos (Estaleiro Rio Maguari), Deborah Camely (Estaleiro Juruá), Mariana Pescatori (Hidrovias do Brasil), Darlan Carvalho (LHG Mining), Marcio Cavalcanti (Grade Consultoria), Luís Fernando Resano (ABAC), Marcelo Di Gregório (Superterminais), Pedro Ventura (Robert Allan Ltd.), Hito Braga (UFPA) e Luís de Mattos (SOBENA).

Ambiente ideal para conexões e oportunidades

Mais do que um ciclo de debates, os DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS se consolidam como um espaço estratégico para networking qualificado, geração de negócios e aproximação entre diferentes elos da cadeia logística.

Profissionais do setor, estudantes e pesquisadores terão a oportunidade de interagir diretamente com tomadores de decisão, conhecer tendências globais e participar de discussões que impactam diretamente o futuro da infraestrutura e da economia brasileira.

A expectativa é de que o evento fortaleça o papel da Amazônia como protagonista no desenvolvimento da navegação interior, impulsionando soluções sustentáveis e integradas para os desafios logísticos do país.

Serviço

O que? Diálogos Hidroviáveis - NN Logística 2026

Onde? Centro de Convenções do Amazonas Vasco Vasques – Av. Constantino Nery n.º 5001, Flores, esquina com Av. Pedro Teixeira - Zona Centro-Sul

Quando? 22 a 24 de abril de 2026 - 14h às 21h

Informações: <https://nnlogistica.com.br>

Credenciamento para visita (gratuito): <https://nnlogistica.com.br/credenciamento/>

Organização: NN Eventos Ltda

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 31/03/2026

TOMÉ FRANCA É NOMEADO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 31/03/2026 - 16:07



O atual secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Tomé Barros Monteiro da Franca, foi confirmado para assumir o comando da pasta. Ele ocupará o cargo a partir da saída de Silvio Costa Filho (Republicanos-PE), que cumprirá o prazo de desincompatibilização, previsto na Lei eleitoral, para concorrer a um novo mandato na Câmara dos Deputados, nas eleições de outubro. O decreto com a exoneração de Costa Filho e nomeação de Tomé Franca foi publicado, na tarde desta terça-feira (31), em edição extraordinária do Diário Oficial da União. Uma cerimônia de transmissão do cargo deve ocorrer na próxima quarta-

feira (01/04).

Além da secretaria-executiva do ministério, Franca também acumulava a presidência do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Formado em Direito, ele tem mestrado em gestão pública e MBA em gestão de aeroportos e em PPP (parcerias público privadas) e concessões. Em sua trajetória, ocupou cargos no governo de Pernambuco e na prefeitura de Recife. No MPor também foi secretário nacional de aviação civil.

Entre os desafios do setor portuário, Franca terá pela frente a organização do leilão do novo terminal de contêineres do Porto de Santos (SP). A licitação, que o governo pretendia realizar em 2025, vem sendo adiada em meio ao risco de judicialização por conta das regras de participação de armadores no certame.

Fontes ouvidas pela reportagem nas últimas semanas vinham apontando Franca como um nome de perfil técnico, que deve dar sequência aos trabalhos que já estão em curso no MPor. Além de Franca, também circulava nos bastidores o nome de Anderson Pomini, atual presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), para ocupar a vaga.

Em uma rede social, Costa Filho agradeceu o período como ministro e disse que Franca seguirá conduzindo a agenda do ministério desenvolvida nos últimos anos, junto à equipe da pasta.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) afirmou que Franca é um bom quadro, pois tem uma visão sistêmica e já fazia uma interlocução próxima do setor portuário, tendo participado de debates importantes, como nas negociações das questões laborais, dando sugestões para o relator do projeto de lei 733, que trata da revisão da atual Lei dos Portos (12.815/2013). A expectativa da ABTP é que o novo ministro dê continuidade a essas discussões, assim como na condução das licitações, inclusive a do Tecon Santos 10.

“É bastante pertinente a decisão do presidente Lula de nomear o secretário-executivo Tomé, que já vinha alinhado com o ministro Silvio. É relevante e o setor vê com satisfação, sobretudo por ser ele quem é, e no momento em que setor discute essas questões da Lei dos Portos (PL 733) e das grandes licitações em andamento”, comentou o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, em entrevista à Portos Navios.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres afirmou, nesta terça-feira (31), que recebe com confiança a condução do MPor pelo atual secretário-executivo. Em nota, a Abratec reconheceu competência técnica e capacidade de diálogo institucional de Franca. "Sua trajetória dentro da estrutura ministerial assegura continuidade, estabilidade e segurança na agenda estratégica do setor portuário brasileiro", ressaltou a associação no comunicado.

Em reunião ministerial no Palácio do Planalto na manhã de hoje, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou que os futuros ministros devem concluir os projetos que estão em andamento. "Nós temos a obrigação de continuar fazendo com que o país melhore. Nós temos muita coisa para concluir até o dia 31 de dezembro e a obrigação de quem vai ficar é concluir, é fazer com que a máquina funcione sem nenhuma paralisação", afirmou o presidente, que agradeceu a todos os ministros que deixam os cargos pelo papel que desempenharam no governo.

No balanço das ações federais, o ministro Rui Costa (PT), que deve deixar o cargo para disputar o Senado pela Bahia, mencionou o crescimento de 74% dos investimentos em portos públicos e de 581% em terminais privados.

Outras pastas

Na ocasião, Lula confirmou que o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) deixará o cargo de ministro de desenvolvimento, indústria e comércio (MDIC), que acumulava, para poder concorrer na chapa que disputará a reeleição presidencial. Outro a deixar o cargo é o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), que deve disputar o governo de Alagoas. Dario Durigan assume a Fazenda, no lugar de Fernando Haddad (PT).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/03/2026

GOVERNO DE MG CONCEDE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO POR BALSAS NO LAGO DE FURNAS

Da Redação Navegação 30/03/2026 - 20:04



A Empresa de Navegação VJB venceu, nesta segunda-feira (30), o leilão promovido na Bolsa de Valores do Brasil, a B3, pelo governo do estado de Minas Gerais, pela Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge) e pela Secretaria de Infraestrutura (Seinfra) para a concessão, no modelo de parceria público-privada, do transporte aquaviário por balsas no Lago de Furnas. A vencedora, que apresentou proposta de outorga de R\$ 1,1 milhão, com deságio de 8%, assinará contrato com prazo de 30 anos.

Ela se comprometeu a fazer investimentos estimados em R\$ 280 milhões, que serão destinados aos serviços de operações e manutenções das travessias aquaviárias de veículos e passageiros no reservatório da Usina Hidrelétrica de Furnas. Pedro Bruno, secretário de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais, disse que a concessão trará desafios ao longo de sua execução, mas que está otimista que ela entregará resultados positivos para os mais de 300 mil mineiros diretamente impactados. "Essa iniciativa tem potencial para transformar a realidade do transporte e da mobilidade no entorno do lago", afirmou.

Já Fernanda Alen, diretora de Infraestrutura e PPP da Codemge, explicou que o projeto de concessão do Lago de Furnas foi iniciado em 2021 e que o leilão foi bem-sucedido. Segundo ela, com a concessão, é grande a expectativa de que seja criada uma solução estruturante para região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2026

SG-CADE RECOMENDA ARQUIVAR PROCESSO SOBRE SSE E PEDE SOLUÇÃO REGULATÓRIA CONTRA ABUSIVIDADE

Por Danilo Oliveira Portos e logística 30/03/2026 - 17:00



Superintendência geral do órgão convergiu com STF sobre competência da Antaq para decidir sobre legalidade da cobrança de serviços adicionais prestados por operadores, mas alertou para necessidade de remédio regulatório que elimine possibilidade de abuso de posição dominante pelos terminais portuários

A Superintendência Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/Cade) recomendou, na última semana, o arquivamento de um processo administrativo que discute a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também conhecido como 'THC-2', nas operações realizadas pelo Porto Itapoá (SC). A investigação teve origem em denúncia apresentada por um operador retroportuário contra a cobrança praticada no terminal de uso privado. A Fastcargo é um recinto alfandegado que atua como centro logístico e industrial aduaneiro na área retroportuária do terminal de uso privado (TUP).

A SG/do Cade concluiu, com base em estudo técnico do Departamento de Estudos Econômicos (DEE), que a cobrança do SSE possui racionalidade econômica própria, está associada a custos operacionais específicos e não produz efeitos anticompetitivos comprovados. Segundo a análise, a entrega prioritária de contêineres em prazo regulatório exige reorganização operacional diferenciada, mobilização adicional de equipamentos, uso intensivo de pátio, controle logístico e alocação específica de mão de obra, elementos que justificam remuneração própria pelo serviço.

Para a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres, a recomendação afasta a existência de infração concorrencial e reforça a complementaridade institucional entre a atuação concorrencial do Cade e a regulação técnica exercida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A Abratec foi uma das entidades que participou do processo como parte interessada, apresentando elementos técnicos sobre a natureza operacional do serviço e a dinâmica logística dos terminais de contêineres brasileiros.

A Abratec considera que a decisão reforça uma convergência institucional que vem sendo consolidada no Judiciário e nos órgãos reguladores sobre o tratamento técnico do SSE nas operações portuárias. A avaliação da associação é que a decisão do Cade reforça, com base técnica, que a cobrança do SSE está associada a uma operação efetivamente diferenciada, com custos próprios e racionalidade econômica claramente demonstrada.

A associação entende que a nota técnica do Cade afasta a infração concorrencial e reafirma que a existência de regulação setorial não exclui a competência da autoridade antitruste, cabendo à Antaq disciplinar tecnicamente o setor portuário e ao Cade avaliar eventual ocorrência de condutas anticoncorrenciais. "Trata-se de um reconhecimento importante sobre a complexidade operacional dos terminais de contêineres e sobre a necessidade de previsibilidade nas relações logísticas do setor portuário", comentou o presidente executivo da Abratec, Caio Morel.

Na análise do processo, a SG/Cade ressaltou que mercados regulados estão sujeitos à legislação concorrencial brasileira, mas que regulação setorial e defesa da concorrência exercem funções distintas e complementares. A nota técnica menciona precedentes do próprio Cade, do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do Supremo Tribunal Federal (STF), incluindo decisão recente do ministro Dias Toffoli em um mandado de segurança, no qual o magistrado foi relator e considerou que o Tribunal de Contas da União (TCU) avançou sobre competências da Antaq ao interferir diretamente na disciplina regulatória do SSE. A decisão de Toffoli foi acompanhada pelos demais ministros da segunda turma.

A superintendência geral do Cade manifestou que não cabe a ela adotar posicionamento contrário ao da Antaq no sentido de que o serviço de segregação e entrega de contêineres estaria incluso na box rate. “Entende-se que deve prevalecer o posicionamento da Antaq, que reconheceu que a segregação e entrega de contêineres constituem serviço adicional efetivamente prestado pelo operador portuário, motivo pelo qual se recomenda o arquivamento do feito”, diz a nota técnica.

Abusividade

A SG ressaltou, no entanto, que a autoridade concorrencial deve continuar atuando em casos de abuso de poder de mercado por agentes que adotem condutas que tenham por objetivo limitar artificialmente a concorrência, mesmo em mercados regulados e no setor portuário. O argumento é que se pretende, neste momento, mitigar a insegurança jurídica para todas as partes envolvidas gerada pela situação atual em relação à cobrança de SSE/THC2.

A superintendência geral chamou a atenção que, enquanto monopolista no mercado de movimentação de contêineres no Porto de Itapoá, a operadora do terminal privado tem capacidade para estabelecer valores artificialmente elevados para o SSE/THC2 com o intuito de prejudicar o funcionamento e desenvolvimento de seus concorrentes no mercado de armazenagem alfandegada.

Por se tratar de um mercado regulado, a superintendência pondera que essa questão de se o preço é justo ou excessivo não deve ser tratada pela autoridade de defesa da concorrência sem antes a Antaq definir, com base nos custos individuais de cada operador portuário, qual o valor justo a ser cobrado. “A SG insiste na necessidade de que a Antaq institua uma solução regulatória que elimine ou, pelo menos, reduza substancialmente a possibilidade de abuso de posição dominante pelos terminais portuários”, ressaltou na NT.

De acordo com a superintendência, tal solução poderia consistir na obrigatoriedade da incorporação dos custos incorridos pelo SSE/THC2 no valor pago aos armadores ou no estabelecimento de um preço-teto individual, calculado com base nos custos de cada operador portuário com a prestação do serviço em questão, para a cobrança da taxa, a fim de mitigar a possibilidade de que operadores portuários cobrem valores abusivos dos recintos alfandegados, seus concorrentes no mercado de armazenagem de contêineres e, com isso, distorçam artificialmente a concorrência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2026

MERCADO DE GRÃOS SERÁ AFETADO POR AUMENTO DE PREÇOS E REDUÇÃO DA OFERTA DE FERTILIZANTES, ALERTA CONSULTORIA

Da Redação Portos e Logística 30/03/2026 - 18:53



O aumento de preços dos fertilizantes e as incertezas em relação à manutenção do fluxo de transporte marítimo de cargas a granel devido ao conflito no Oriente Médio tende a se estender a toda a cadeia alimentar global, de acordo com análise divulgada pela BRS Dry Bulk. A consultoria, especializada no mercado de grãos, prevê que o mercado de cargas a granel pode sofrer choque significativo, especialmente no segmento de grãos. Segundo o relatório divulgado, o ponto crítico é o fechamento do Estreito de Ormuz, por onde passa aproximadamente um terço do comércio mundial de ureia, insumo fundamental para a produção agrícola.

As alterações no fluxo nesse mercado, estimado em cerca de 290 bilhões de dólares, já estão elevando os custos de produção e limitando a oferta, alerta o documento. O aumento nos preços dos fertilizantes já está afetando o mercado de grãos. De acordo com a British Research Society (BRS), os mercados de grãos enfrentarão pressão crescente, já que a expectativa é que a alta dos preços e as restrições de oferta podem reduzir a produtividade das safras e afetar as decisões de plantio. A empresa destaca ainda que há risco de restrições às exportações, com redução da oferta global e elevação dos preços dos alimentos.

O relatório cita a China como exemplo dessa dinâmica e informa que, apesar de ser um dos maiores exportadores mundiais de fertilizantes, com vendas que ultrapassam 13 bilhões de dólares anualmente, o país começou a restringir em meados de março as exportações de nitrogênio e de potássio. A medida visa proteger o abastecimento interno, para manter os preços e o abastecimento interno de alimentos.

Dados da AXSMarine citados pela BRS Dry Bulk indicam que as exportações globais de grãos atingiram 552 milhões de toneladas em 2025. Os principais exportadores foram o Brasil, com 28%, os Estados Unidos, com 22%, a Argentina, com 11% e o Canadá, com 8%. No segmento, a China respondeu por 24% da demanda marítima global.

Segundo a BRS, os fluxos comerciais de fertilizantes não apresentam desvios significativos em relação ao primeiro trimestre de 2025. Mas o relatório ressalta que as embarcações menores, principalmente as Handysize, Ultramax e Supramax, são as mais expostas a qualquer variação eventual, por causa de sua importância predominante no transporte desses produtos.

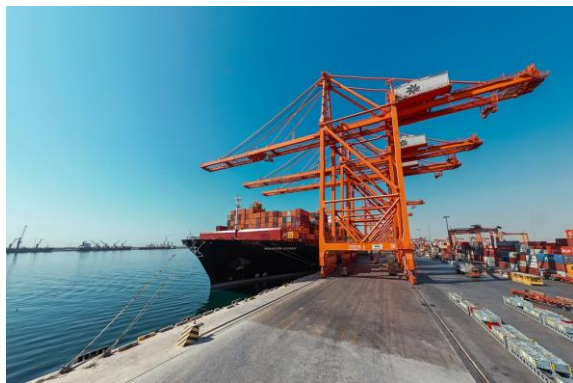
Além disso, a volatilidade nos mercados de energia aumenta as incertezas, porque o preço do petróleo Brent atingiu seu nível mais alto desde julho de 2022. Nesse contexto, avalia a BRS, o mercado de atacado está exposto a uma interação complexa entre energia, fertilizantes e alimentos e qualquer interrupção logística ou comercial pode aumentar os desequilíbrios na economia global.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2026

ATAQUE DE DRONES SUSPENDE OPERAÇÕES EM PORTO NO OMÃ

Da Redação Portos e logística 30/03/2026 - 19:58



Um ataque de drones no sábado (28) causou explosões, feriu um trabalhador, danificou equipamentos e levou à suspensão temporária das operações no Porto de Salalah, em Omã, informou o governo local. Segundo a empresa de navegação Maersk, um guindaste foi atingido no terminal e resultou em ferimentos leves em um portuário, mas a empresa informou que todos os trabalhadores estão seguros e que não houve danos a suas embarcações ou à carga.

A empresa estimou inicialmente que as operações ficariam suspensas por pelo menos dois dias, mas admitiu que o prazo pode ser maior, dependendo da evolução da situação e da avaliação das autoridades portuária e governamentais do país. O governo omanita condenou os ataques a seu território e informou que ninguém havia reivindicado o ataque e que está investigando a origem e os motivos dos incidentes.

A Hapag-Lloyd anunciou que, por precaução, retirou seu navio Lisbon Express do porto. A empresa de navegação afirmou que a tripulação saiu ilesa e que o navio não sofreu danos. Alertou, porém, que a situação poderia causar atrasos nos horários e no transporte de cargas.

Segundo relatos anteriores, o Porto de Salalah já havia sido alvo de incidentes semelhantes em março, incluindo ataques com drones a instalações de armazenamento de petróleo. A situação de segurança na região continua sendo monitorada pelo governo, pela autoridade portuária, pelas agências e pelas empresas de navegação, para avaliar se será possível manter o transporte marítimo a partir do terminal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2026

EMPRESAS CANCELARÃO 5% DOS ITINERÁRIOS PLANEJADOS PARA CONTÊINERES ATÉ 3 DE MAIO, PREVÊ DREWRY

Da Redação Navegação 30/03/2026 - 19:00



A mais recente análise divulgada pela Drewry prevê cancelamentos, nas rotas leste-oeste, de 38 partidas de porta-contêineres de um total de 706 programadas, o que equivale a 5%. Como 95% dos serviços ainda estão programados, o relatório indica que há relativa estabilidade na oferta de serviços, apesar da continuidade da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã e que afeta outros países do Oriente Médio e causou o fechamento do Estreito de Ormuz.

O relatório da Drewry informa que o maior número de cancelamentos de viagens ocorre na rota transpacífica em direção ao leste, representando 58% de todos os cancelamentos, seguida pela rota Ásia-Europa/Mediterrâneo, com 26%, e pela rota transatlântica em direção ao oeste, com 16%. A consultoria especializada em transporte marítimo destaca também que a Gemini Cooperation é o serviço com menor índice taxa suspensão de partidas, de 1% nas principais rotas leste-oeste.

A consultoria alerta, no entanto, que os cancelamentos começam a indicar mudanças mais profundas nas redes operacionais. “As companhias de navegação estão ajustando suas redes e gerenciando os crescentes custos operacionais”, observa a análise. De acordo com a empresa, diferentemente de crises anteriores, como a do Mar Vermelho, o impacto atual é considerado limitado. “A capacidade permanece em grande parte intacta e não se observam interrupções generalizadas nos serviços essenciais”, observa a Drewry, com a ressalva de que, por causa do contexto, os cancelamentos podem intensificar-se a curto prazo.

A consultoria informou ainda que os efeitos da guerra e do fechamento do Estreito de Ormuz refletem no aumento do congestionamento portuário no Sul da Ásia e em terminais alternativos no Oriente Médio, com portos indianos e centros regionais absorvendo volumes redirecionados. “Os atrasos estão aumentando em pontos de transbordo importantes, adicionando atrito operacional ao planejamento da rede”, alertou em seu relatório.

O cenário já começa a impactar os preços. O Índice Mundial de Contêineres (WCI) da Drewry registrou aumento semanal de 5%, atingindo 2.279 dólares por FEU em 26 de março. “As tarifas para a Ásia-Europa/Mediterrâneo subiram 8%, enquanto as rotas transpacíficas e transatlânticas aumentaram 3%”, detalhou. A consultoria avalia que, embora as condições ainda sejam consideradas administráveis para os proprietários de carga, o ambiente está se tornando mais instável. “Os custos estão aumentando, e as rotas são menos previsíveis”, concluiu a Drewry.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

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

Fonte : InforMS

Data: 31/03/2026