

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 058/2026  
Data: 07/04/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
SUMMIT EM BRASÍLIA DISCUTE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E EXPANSÕES PORTUÁRIAS .....	4
TERMINAL DE SANTOS REVERTE MULTA POR RETENÇÃO DE CONTÊINERES .....	5
CAMINHONEIROS ENFRENTAM DESAFIOS E BUSCAM ADAPTAÇÃO PARA GARANTIR FUTURO .....	6
PROFISSÃO DE PRÁTICO EXIGE PREPARO EXTREMO E ALTA CONCENTRAÇÃO .....	9
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>10</b>
ANTAQ CONVIDA CIDADÃOS A PARTICIPAREM DO CONSELHO DE USUÁRIOS DE SERVIÇOS PÚBLICOS .....	10
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>11</b>
GOVERNO BRASILEIRO ANUNCIA MEDIDAS PARA CONTER ALTA DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO .....	11
CENTRO-OESTE REGISTRA MAIS DE 7,8 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM FEVEREIRO .....	12
COM R\$ 3,2 BILHÕES EM INVESTIMENTOS, FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA PROJETOS NA REGIÃO SUDESTE .....	14
PORTO DE ITAJAÍ RETOMA CONTRATO DE DRAGAGEM COM CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES POR 12 MESES .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>17</b>
CONTRAN ANUNCIA REGIME DE TRANSIÇÃO DO PEDÁGIO ELETRÔNICO (FREE FLOW), NESTA QUARTA (8) .....	17
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>17</b>
EDITORIAL – A RETOMADA DA PREVISIBILIDADE .....	17
INSIGHT – INOVAÇÃO - DADO DE CHÃO NÃO APARECE EM RELATÓRIO .....	18
POLÍTICA – RELATOR DIZ TER AVAL PARA PRORROGAR CPI.....	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - DISCURSO DE GABRIEL GALÍPOLO REFORÇA CAUTELA DO BC DIANTE DE CENÁRIO GLOBAL INSTÁVEL .....	21
<i>Cautela e serenidade</i> .....	21
<i>Contra incertezas</i> .....	21
<i>Combate à inflação</i> .....	22
<i>Contagem regressiva</i> .....	22
<i>Nervosismo global</i> .....	22
POLÍTICA – CLIMA ESQUENTA ENTRE NIKOLAS E EDUARDO BOLSONARO .....	22
POLÍTICA – NOVO APONTA INÉRCIA EM INVESTIGAÇÃO CONTRA CARECA DO INSS .....	23
POLÍTICA – ALIADO VÊ ERRO EM NOVO PROJETO CONTRA A 6X1 .....	24
POLÍTICA – PT ANUNCIA FILIAÇÃO DE KÁTIA ABREU .....	25
TRANSPORTES - AVIAÇÃO – GOVERNO ABRE CRÉDITO DE ATÉ R\$ 9 BI PARA AÉREAS CONTRA ALTA DO COMBUSTÍVEL ....	25
TRANSPORTES - AVIAÇÃO – ALTA DO IPI SOBRE CIGARROS BUSCA COMPENSAR DESONERAÇÕES .....	27
TRANSPORTES - AVIAÇÃO – CURITIBA TERÁ VOO DIRETO PARA LISBOA A PARTIR DE JULHO.....	27
TRANSPORTES - PORTOS – ANAC ATUALIZA REGRAS COM AUTORIDADE BRITÂNICA PARA CERTIFICAÇÃO .....	28
TRANSPORTES - RODOVIAS - RETOMADA DA DRAGAGEM EM ITAJAÍ GARANTE PREVISIBILIDADE, DIZ .....	29
TRANSPORTES - RODOVIAS - PÁSCOA REGISTRA 40 MORTES EM RODOVIAS CONCEDIDAS.....	30
TRANSPORTES - RODOVIAS - TRAVESSIA URBANA DE JUAZEIRO AVANÇA E ENTRA NA RETA FINAL .....	31
TRANSPORTES - RODOVIAS – DNIT LANÇA GUIA PARA REDUZIR IMPACTO DE RODOVIAS SOBRE A FAUNA .....	32
PETRÓLEO E GÁS – LEILÃO DE EXPLORAÇÃO NO PRÉ-SAL TERÁ 23 BLOCOS .....	33
PETRÓLEO E GÁS – COMBUSTÍVEIS: EMPRESÁRIOS SERÃO PUNIDOS NO CPF EM CASO DE INFRAÇÃO .....	35
ENERGIA - COALIZÃO PARA EÓLICAS EM ALTO-MAR É LANÇADA EM BRASÍLIA .....	35
ENERGIA - MME PRORROGA 14 CONCESSÕES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA .....	36
ENERGIA - PARÁ NEGOCIA RECOMPRA DE ÁREA INDUSTRIAL EM BARCARENA .....	37
ENERGIA - ANEEL JULGA PROCESSO QUE PODE CASSAR CONCESSÃO DA ENEL EM SP .....	38
MINERAÇÃO - PIAUÍ QUER EXPORTAR MINÉRIO PELO PORTO PIAUÍ AINDA NESTE ANO .....	38
MINERAÇÃO - OURO SOBE COM TENSÃO GEOPOLÍTICA E CAUTELA COM JUROS NOS EUA .....	40
BRASIL EXPORT - FÓRUM DEBATE IMPACTO DAS ENERGIAS RENOVÁVEIS NA ECONOMIA .....	40
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026 .....	41
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - AMAZÔNIA: RIQUEZAS EXTRAÍDAS, POBREZAS MANTIDAS.....	42
INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - ARTEMIS II BATE RECORDE E ATINGE MAIOR DISTÂNCIA DA TERRA .....	43
FINANÇAS - “QUEM FALA MAL DO PIX TEM INTERESSES”, DIZ DIRETOR DO BC .....	44
FINANÇAS - PREVISÃO DA INFLAÇÃO SOBE PARA 4,36%.....	45
FINANÇAS - CAUTELA DO COPOM AJUDA O BRASIL AGORA, DIZ GALÍPOLO .....	46
FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE RECUO E FECHA ABAIXO DE R\$ 5,15 COM GUERRA NO RADAR .....	47



COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO – ARTIGOS - PERGUNTAR BEM É MAIS RARO – E MAIS ESTRATÉGICO – DO QUE PARECE.....	48
JUSTIÇA - OAB-SP PEDE INVESTIGAÇÃO DE MINISTROS DO STF.....	49
JUSTIÇA - STF PODE DEFINIR ELEIÇÃO INDIRETA NO RIO PARA EVITAR CONFUSÃO LOGÍSTICA .....	51
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE IRANIANOS SÃO 'ANIMAIS' .....	51
INTERNACIONAL - GUSTAVO PETRO PEDE EXTENSÃO DO PIX À COLÔMBIA .....	52
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>53</b>
ESCALA 6X1: MOTTA DIZ QUE GOVERNO DESISTIU DE PROPOR PROJETO PRÓPRIO.....	53
PIX É MEIO DE PAGAMENTO MAIS USADO NO PAÍS NO 2º SEMESTRE DE 2025, COM 54,7% DAS TRANSAÇÕES, DIZ BC .....	54
BRASIL PRECISA DE MECANISMO PARA EQUALIZAR COMPETITIVIDADE DAS MONTADORAS CHINESAS COM INDÚSTRIA NACIONAL, DIZ CEO DA STELLANTIS .....	55
TARIFAÇO DE TRUMP FAZ EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA OS EUA CAÍREM 18,7% NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	56
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 6,4 BILHÕES EM MARÇO.....	58
RAÍZEN E CREDORES DISCUTEM PROPOSTA DE CONVERSÃO DE PARTE DA DÍVIDA EM PARTICIPAÇÃO NA EMPRESA.....	58
CHINA FOCA EM INOVAÇÃO E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA .....	60
PARCERIA COM BRASIL TENDE A SE FORTALECER, DIZEM ESPECIALISTAS.....	61
BRASIL BUSCA NOVOS CAPITAIS EM LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA .....	63
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>64</b>
DEMISSÃO DE DIRETOR DA PETROBRAS ACENDE ALERTA SOBRE INTERVENCIONISMO DO GOVERNO .....	64
QUEM É O CÉREBRO POR TRÁS DA ARQUITETURA DE CRIAÇÃO DO BANCO MASTER.....	65
FAZENDA ESTUDA USO DE FGTS PARA REFINANCIAR DÍVIDAS; PROGRAMA PREVÊ LIMITE A GASTO COM BETS .....	69
NOVO CHOQUE DO PETRÓLEO ACELERA RETORNO À ENERGIA NUCLEAR.....	70
PETROBRAS: LEILÃO DE GLP, QUE DESAGRAVOU A LULA, FOI GOTA D'ÁGUA PARA A SAÍDA DE DIRETOR.....	73
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>74</b>
ENTENDA POR QUE A ÁGUA POTÁVEL NO GOLFO ESTÁ EM RISCO COM AS AMEAÇAS DO IRÃ.....	74
É COMO COMPARAR O FILHO DE PELÉ COM O PRÓPRIO PELÉ, DIZ FLÁVIO BOLSONARO SOBRE SER 'SOMBRA' DO PAI.....	77
PAQUISTÃO SEGUE MEDIANDO NEGOCIAÇÃO ENTRE EUA E IRÃ, MAS ATAQUES À ARÁBIA SAUDITA ATRAPALHAM ESFORÇOS.....	78
CERCA DE 86% DOS EXPORTADORES DO BRASIL QUE VENDEM PARA OS EUA TEMEM NOVAS TARIFAS, DIZ AMCHAM .....	80
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>81</b>
EÓLICAS OFFSHORE ATRAIRÃO INVESTIMENTOS PARA INDÚSTRIA E SISTEMA PORTUÁRIO, AVALIAM AGENTES .....	81
PL DAS QUOTAS ADICIONAIS DE DEPRECIÇÃO TEM 5 DIAS DE PRAZO PARA EMENDAS.....	83
PETROBRAS RECEBE R\$ 3 BILHÕES REFERENTES À ALTERAÇÃO DE SUA PARTICIPAÇÃO NA JAZIDA COMPARTILHADA DE TUPI.....	84
COM NOVOS EQUIPAMENTOS, PORTO ITAPOÁ DISCUTE 5ª FASE DE EXPANSÃO .....	85
ABEEÓLICA APROVA DIRETRIZES DO CNPE PARA MARCO LEGAL DA EXPLORAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE .....	86
EUA ASSOCIAM RETENÇÕES DE NAVIOS NA CHINA A RETALIAÇÃO POR SUSPENSÃO DE CONCESSÕES A EMPRESA CHINESA NO PANAMÁ.....	87
FUGRO FARÁ PESQUISA GEOTÉCNICA DE PILOTO DE EÓLICA OFFSHORE DA PETROBRAS.....	88
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM PORTOS PÚBLICOS DO NORDESTE CRESCE 17% EM JANEIRO E ATINGE 6,3 MILHÕES DE TONELADAS.....	89
PÍER DE GRANÉIS LÍQUIDOS DE PARANAGUÁ TERÁ R\$ 100 MILHÕES DE APORTES EM 2ª ETAPA DE MODERNIZAÇÃO .....	89
FMM PRIORIZA R\$ 410 MILHÕES PARA INDÚSTRIA NAVAL NO AMAZONAS .....	90
EMGEPRON COTA OBRAS PARA CARREIRAS E INSTALAÇÕES NO AMRJ .....	90
RECOMEÇA DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE ITAJAÍ .....	92
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>92</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	92



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SUMMIT EM BRASÍLIA DISCUTE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E EXPANSÕES PORTUÁRIAS

Encontro será promovido pelo Grupo Tribuna no Clube Naval, nesta terça (7), com autoridades e especialistas

**Por Bárbara Farias 7 de abril de 2026**



***Avanço nos portos com respeito ao meio ambiente: é possível conciliar infraestrutura e sustentabilidade (Alexsander Ferraz/AT)***

A relação entre o avanço da infraestrutura, a complexidade dos processos de licenciamento ambiental e a importância da articulação entre órgãos públicos no setor portuário brasileiro norteará as discussões no Summit Portos, a partir das 14 horas desta terça-feira (7), no Clube Naval, em Brasília. Promovido pelo Grupo Tribuna, o encontro reunirá autoridades do poder público, especialistas e representantes do setor privado.

A palestra de abertura será do superintendente de Gestão Ambiental e Territorial da Infra S.A., Bruno Marques dos Santos Silva, com o tema “Gargalo ou proteção? Os desafios do licenciamento ambiental na expansão da infraestrutura portuária”.

“Pretendo fazer uma leitura crítica e estratégica sobre o papel do licenciamento ambiental no setor portuário brasileiro, superando essa visão dicotômica que o reduz a um obstáculo ao desenvolvimento ou, em sentido oposto, a um mecanismo meramente defensivo de proteção”, afirmou Silva.

O superintendente da Infra S.A. adiantou que abordará a crescente complexidade regulatória, territorial, social e ambiental que caracteriza o setor “e demonstrar que os desafios do licenciamento não decorrem apenas do rito processual, mas também da forma como os territórios são preparados (ou não) para receber empreendimentos de grande impacto”.

#### **Políticas públicas**

Convidada do painel “Meio ambiente portuário saudável: como promover o social, a governança, a economia e o desenvolvimento?”, a coordenadora-geral de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Rafaela Gomes, destacará as políticas públicas do Governo Federal. “O MPor exerce papel estratégico na promoção de um meio ambiente portuário saudável por meio da formulação, coordenação e implementação de políticas públicas voltadas à sustentabilidade do setor”.

Rafaela explicou que a política de sustentabilidade do ministério orienta a atuação institucional na incorporação de critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) às suas atividades. Segundo ela, por meio dessa política, o MPor conduz o Pacto pela Sustentabilidade, uma iniciativa que busca engajar os diversos atores do setor portuário em uma agenda comum.

“Estruturada como uma rede de compromisso voluntário, com o objetivo de impulsionar ações concretas e coordenadas em prol do desenvolvimento sustentável, com ações de transição energética, preservação ambiental e economia circular, dentre outras”.

A coordenadora reiterou que o MPor faz a articulação junto aos “órgãos ambientais, entidades setoriais e parceiros internacionais, contribuindo para um setor portuário mais resiliente, competitivo e alinhado aos compromissos ambientais”.

Para o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, o evento busca ampliar o debate sobre um dos principais entraves ao desenvolvimento do setor. “Esperamos contribuir no sentido de dar visibilidade a um tema muito importante para o desenvolvimento do setor portuário e logístico”, afirmou.

Amono destacou que o licenciamento ambiental precisa avançar de forma equilibrada. “A questão ambiental, para o avanço dos negócios, precisa ser tratada com responsabilidade e transparência, respeitando o meio ambiente, mas permitindo os investimentos necessários, sob pena de perdermos competitividade e ficarmos atrasados em relação a outros países”.

Segundo ele, o cenário atual exige articulação entre diferentes agentes. “A situação exige um diálogo produtivo entre todos os envolvidos para eliminar os gargalos e liberar os investimentos represados por falta de licenças ambientais. O Grupo Tribuna apoia esta agenda. O Brasil precisa avançar”, concluiu.

#### Programação

- 14h - Abertura oficial

- 14h25 - Palestra de abertura

- “Gargalo ou proteção?”

- Os desafios do licenciamento ambiental na expansão da infraestrutura portuária”

- Bruno Marques dos Santos Silva Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial da Infra S.A.

- 15h - Palestra técnica

- “A trindade portuária: integrando técnica, economia e meio ambiente via Evtea”

- Luiz Soggia Diretor sênior da A&M Infra

- 15h40 - Painel de debates

- “Meio ambiente portuário saudável: como promover o social, a governança, a economia e o desenvolvimento?”

- Rafaela Gomes Coordenadora-geral de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

- Uirá Cavalcante Oliveira Superintendente substituto de ESG e Inovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

- João Paulo Ribeiro Santana Diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná

- Marcelo Schmitt Gerente-geral da Stolthaven Terminals Brasil

- Daurly de Paula Júnior Consultor e ex-promotor de Justiça do Meio Ambiente de Santos

- Patrícia Gravina Diretora da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal

- 17h - Palestra especial de encerramento

- Richard Rasmussen Economista e biólogo

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 07/04/2026**



### TERMINAL DE SANTOS REVERTE MULTA POR RETENÇÃO DE CONTÊINERES

Tribunal de Justiça de São Paulo revisou decisão contra a Eudmarco

**Da A Tribuna.com.br 6 de abril de 2026**

**( Foto: Carlos Nogueira/Arquivo AT )**

O terminal retroportuário Eudmarco S/A Serviços e Comércio Internacional, em Santos, reverteu uma decisão judicial relacionada à retenção de contêineres. Em 31 de julho do ano passado, o terminal alfandegado havia sido condenado pela Justiça de Santos, em sentença de primeira instância, a pagar multa de R\$ 15 mil pelo atraso na devolução de dois contêineres que ficaram retidos no local por quase um ano devido a irregularidades nas cargas transportadas.

A decisão, porém, foi posteriormente revista pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP). Em acórdão proferido pela 13ª Câmara de Direito Privado, o Tribunal reconheceu que o terminal cumpriu integralmente a determinação judicial dentro do prazo estabelecido, que consistia na disponibilização dos contêineres vazios ao requerente para retirada e devolução ao depósito de vazios.

De acordo com o pedido feito pela empresa proprietária dos contêineres, as mercadorias chegaram ao terminal em julho e agosto de 2024, e não foram liberadas pelo terminal após a empresa alegar que elas se encontravam em situação de perdimento - acontece quando a carga é apreendida pela Receita Federal por alguma irregularidade prevista na legislação aduaneira.

O terminal foi notificado sobre a obrigatoriedade em restituir os contêineres em 27 de junho de 2025, sendo que a ação deveria ocorrer dentro de 48 horas, sob pena de R\$ 5 mil a R\$ 15 mil. A devolução, no entanto, só ocorreu em 1 de julho.

Segundo o advogado da Eudmarco, Leonardo Makimoto, representante do escritório Cunha Batista & Advogados Associados, de acordo com a decisão, no mesmo dia em que foi intimada, em 27 de junho do ano passado, a Eudmarco disponibilizou os contêineres para retirada e comunicou formalmente a parte interessada, em prazo significativamente inferior às 48 horas fixadas pelo juízo.

O Tribunal também reconheceu que eventual atraso na retirada física das unidades decorreu de circunstâncias alheias à conduta da Eudmarco. "O Terminal Eudmarco reafirma seu compromisso com o cumprimento rigoroso das decisões judiciais, com a transparência de suas operações e com a excelência dos serviços prestados a clientes e parceiros", finaliza a nota.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 06/04/2026*

## CAMINHONEIROS ENFRENTAM DESAFIOS E BUSCAM ADAPTAÇÃO PARA GARANTIR FUTURO

Tecnologia, qualificação e condições de trabalho definem rumos da profissão no Brasil  
*Por Anderson Firmino 5 de abril de 2026*



**Principal modal de transporte de cargas do País deve ser modernizado com transformações tecnológicas (Adobe Stock)**

Em meio aos diversos problemas enfrentados (má conservação dos veículos, infrações de diversos tipos, alto custo do combustível e problemas no pagamento do frete), o caminhoneiro busca sobreviver e se manter relevante. Assim, o futuro da profissão entra em discussão. Não são poucos os desafios para a categoria - mas as saídas possíveis existem. E

uma delas conversa diretamente com a modernização do trabalho e a adesão às inovações tecnológicas.

De acordo com a presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), Rose Fassina, o caminhoneiro brasileiro já está lidando com o futuro no presente.



Ele enfrenta uma combinação de desafios estruturais, como custos operacionais elevados, insegurança nas estradas e prazos cada vez mais exigentes. E ao mesmo tempo que precisa se adaptar a exigências tecnológicas e regulatórias.

“Hoje, o grande desafio não é apenas transportar cargas, mas fazê-lo com eficiência, rastreabilidade e segurança. E isso exige um profissional mais preparado e resiliente. Precisamos reconhecer que o setor vive um momento crítico: segundo pesquisa de 2025 da NTC&Logística, cerca de 88% das empresas de transporte têm dificuldade para contratar motoristas, o que já impacta diretamente a operação e deixa caminhões parados”, afirma.

Já o engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes Luís Cláudio Montenegro observa o caminhoneiro brasileiro como, antes de tudo, um sobrevivente, que aprendeu a operar em um ambiente de preços comprimidos, marcado por excesso de oferta e forte pressão competitiva.

“O desafio agora é virar essa chave. Isso passa por sair da lógica de sobrevivência e avançar para uma atuação mais profissional, com maior controle sobre custos, formação adequada do frete e gestão da própria operação. Nesse contexto, a intermodalidade aparece como um caminho natural de eficiência”, avalia.

Ele entende que a atuação em trechos mais curtos, com carga definida, permite maior previsibilidade de receita, melhor utilização do veículo, redução da dependência de fretes de retorno e condições mais adequadas de segurança.

### **Tecnologia**

Segundo Rose, a tecnologia já deixou de ser tendência e passou a ser realidade. “A tecnologia não substitui o condutor. O caminhoneiro passa a ser um operador logístico altamente qualificado, que precisa interpretar dados, operar sistemas embarcados e tomar decisões com base em informações em tempo real”, argumenta.

Montenegro vai na mesma linha. “A tecnologia tende a jogar a favor do caminhoneiro em várias frentes. No plano operacional, há avanços relevantes em assistência à direção, rastreamento, roteamento e gestão da viagem, aumentando segurança, produtividade e previsibilidade. Também há um ganho importante na organização do mercado, com plataformas de frete, acesso a informações de preços, identificação de clientes, formalização documental e maior automação nas operações em terminais logísticos”.

### **Envelhecimento e capacitação**

A presidente do Sindisan alerta para o envelhecimento dos profissionais do volante, apontado como uma das principais preocupações do setor. “O Brasil perdeu cerca de 1,2 milhão de motoristas de caminhão na última década, uma queda de aproximadamente 22% na força de trabalho, de acordo com levantamento da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), analisado pela plataforma Motorista PX. Além disso, estamos diante de um envelhecimento da categoria. Esse cenário, se não for enfrentado, pode levar a um verdadeiro apagão logístico, comprometendo o abastecimento e o crescimento econômico”.

O engenheiro, por sua vez, considera a questão delicada, mas a preocupação deve ser qualificada. “O setor conta com profissionais experientes, altamente capacitados, que conhecem profundamente a operação, a profissão e as rodovias do Brasil, garantindo níveis elevados de segurança e eficiência. Esse capital humano precisa ser valorizado. Ao mesmo tempo, a baixa barreira de entrada permite a entrada de motoristas de conveniência, muitas vezes sem formação adequada. Isso pressiona preços, reduz a qualidade média do serviço e desvaloriza o profissional qualificado. A resposta está na qualificação e na profissionalização do setor”, preconiza.

Segundo ele, a combinação de remuneração adequada, qualificação contínua e maior rigor operacional é o que permite formar e reter motoristas preparados para as demandas mais complexas do transporte. “A elevação do padrão de exigência do mercado é fundamental. Quanto mais o setor



exigir qualidade, segurança e conformidade, maior será o espaço para profissionais qualificados e menor para operadores que competem apenas por preço”, encerra.

### **Perfil da categoria tem 99% de homens**

Para projetar o futuro da profissão, é essencial olhar para o passado e compreender a trajetória dos caminhoneiros que cruzam o Brasil. Trata-se de uma categoria majoritariamente masculina (99%), com idade média de 46 anos; 78,3% são casados; 43,8% não concluíram o Ensino Fundamental; e 39,1% têm dois filhos. Esse é o perfil do caminhoneiro autônomo identificado em pesquisa realizada no ano passado pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA).

O levantamento oferece uma análise técnica e consistente sobre as características da rotina e das condições de trabalho desses profissionais.

A pesquisa “Realidade do Transportador Autônomo de Cargas” ouviu 2.002 caminhoneiros autônomos, todos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), em 11 estados: Amazonas, Tocantins, Bahia, Pernambuco, Sergipe, Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Santa Catarina.

### **Perfil do veículo**

Em 71,3% dos casos, os veículos estão quitados, enquanto 25,2% ainda são financiados. A idade mais comum dos caminhões varia entre 10 e 14 anos. Do total, 32,7% são destinados ao transporte de carga seca. Em relação às condições, 80,1% dos veículos apresentam pneus em bom estado, embora 57,6% utilizem pneus recauchutados.

### **O profissional**

De acordo com a CNTA, muitos caminhoneiros permanecem, em média, mais de duas semanas por mês fora de casa. A rotina exige conciliar longas jornadas com altos custos operacionais, o que torna a remuneração um dos principais pontos de preocupação da categoria.

Os profissionais trabalham cerca de 25 dias por mês, com jornada média de 14 horas diárias — sendo que 40,4% chegam a trabalhar entre 15 e 17 horas por dia. O período de férias anual é, em média, de apenas oito dias, e 48,5% afirmam não usufruir desse descanso. Em média, são realizados nove fretes por mês.

Quanto à renda, o faturamento bruto mensal gira em torno de R\$ 46 mil, enquanto o rendimento líquido fica próximo de R\$ 14 mil (cerca de R\$ 40 por hora trabalhada). A principal forma de obtenção de fretes é por meio de aplicativos (46,6%), seguida por negociações diretas com embarcadores (38%). Já o pagamento ocorre, predominantemente, via Pix (75,5%).

Para descanso, a grande maioria utiliza postos de combustíveis (96,6%). Ainda assim, 78,4% relatam dificuldade para encontrar locais adequados para cumprir a jornada de repouso.

O tempo médio de atuação na profissão é de 18 anos. Para 59,3% dos entrevistados, há uma percepção de desvalorização da atividade, apesar da necessidade de permanecer no trabalho.

Outro dado relevante aponta que 84,9% discordam da obrigatoriedade de 11 horas ininterruptas de descanso. Além disso, 89,5% afirmam desconhecer iniciativas governamentais de incentivo à categoria.

A saúde também aparece como ponto de atenção: em 62% dos casos, os caminhoneiros só realizam exames médicos quando apresentam algum problema, e 86% não praticam atividades físicas.

### **Segurança**

O estudo da CNTA revela ainda que 57,7% dos entrevistados não se sentem seguros nas rodovias. Além disso, 83,1% já foram vítimas de furtos, enquanto 86,7% relataram roubos com uso de violência.

Por fim, 71,4% dos motoristas afirmaram já ter se envolvido em algum tipo de acidente, frequentemente atribuído a falhas de outros condutores (64,4%).

De forma geral, os resultados traçam um retrato atual e fiel da categoria, evidenciando não apenas suas condições de trabalho, mas também desafios persistentes e carências que demandam atenção. O futuro da profissão está diretamente ligado às condições enfrentadas no presente.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 05/04/2026**

## PROFISSÃO DE PRÁTICO EXIGE PREPARO EXTREMO E ALTA CONCENTRAÇÃO

Atividade no Porto de Santos envolve longas manobras e rigorosa formação

**Por Ted Sartori 4 de abril de 2026**



**Antes de se tornar prático, o caminho é longo. É necessário um estágio que dura em torno de 18 meses (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)**

O Porto de Santos tem 63 práticos. Na escala diária, atuam 12, que executam, no total, uma média de 35 manobras. “Cada um faz, pelo menos, umas três, quatro ou, às vezes, cinco manobras por dia. Parece pouco, mas é muito. Até porque não são manobras rápidas. Cada uma tem uma média de uma hora ou uma hora e meia. Algumas vão até três horas, às vezes até com dois práticos, o que gera um nível de

concentração e de comprometimento enormes”, detalha o prático Bruno Roquete Tavares, de 48 anos. Por essa e outras razões, é fundamental que o prático tenha qualificação e físico em dia.

Antes de se tornar profissional do setor, o caminho é longo. É necessário um estágio que dura em torno de 18 meses. Para isso há várias etapas, dentre elas provas escrita, prática e de títulos (qualificações), além de exames médico e físico.

“Dentro desse período, você tem uma quantidade de manobras que você tem de acompanhar com todos os práticos daquela zona, no caso aqui de Santos. Depois, é feita uma fase de manobras executadas sob supervisão do prático. É um processo muito longo e robusto, no sentido de criterioso. Após esses quase 18 meses, é feita uma prova a bordo de um navio com a presença do capitão dos portos, com uma banca especializada para avaliar se você está pronto ou não. Passado tudo isso, você se torna prático”, detalha Tavares.

Se o inglês é, na maioria esmagadora dos casos, a primeira língua dos práticos - e esbarra muitas vezes nos sotaques das embarcações que chegam do mundo inteiro ao complexo santista -, a condição física é, digamos, um outro “idioma” a ser “praticado”. Os momentos de transição - do embarque e do desembarque - são muito delicados porque, em algum deles, o navio estará em movimento, em diferentes períodos do dia e sob qualquer clima.

“Depois que a gente sobe a chamada escada de quebra-peito, a que usamos para chegar até o convés do navio, é necessário subir muito degraus para chegar até a ponte de comando. Pouquíssimos navios têm elevador. Temos que subir, no mínimo, 40 degraus, chegando a 80, 90, isso varia de um para outro. Alguns têm elevador, mas podem estar estragados, como acontece se moramos em prédios”, explica o prático Carlos Alberto de Souza Filho, de 64 anos.

Para se ter uma ideia da magnitude do serviço, Souza Filho traz dimensões que impressionam. “Recebemos em Santos navios de até 366 metros de comprimento e 51 metros de largura, além de 14 metros e meio de calado. De comprimento, são três campos de futebol mais uma piscina olímpica de 50 metros e ainda mais 16 metros. De largura, uma piscina olímpica e mais um metro. E de calado

para baixo, são dois gols oficiais de futebol, um em cima do outro. E tudo isso sofrendo influência de corrente e tudo o mais”, descreve.



**Porto de Santos tem 63 práticos. Na escala diária, atuam 12, que executam, uma média de 35 manobras (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)**

### Tecnologia e psicologia

Tavares não acredita que o práctico seja substituído pela inteligência artificial em razão da alta especificidade do ofício.

“Os navios estão vindo mais tecnológicos nesse sentido. Mas não adianta colocar um robô ou uma máquina para fazer isso, porque envolve muitas variáveis. É algo muito

específico, muito local. Nesse nosso ambiente de operação, acredito que vai demorar demais e talvez nunca chegue o momento disso”, afirma.

O lado psicólogo também pesa muito para que essa condição não se altere em curto prazo. “Às vezes você pega um comandante que vem do Japão, 40 dias navegando, chega aqui estressado, é a primeira vez naquele porto. Temos que gerenciar toda essa questão psicológica das pessoas com quem está se lidando. Acredito que o ser humano lida muito melhor com isso”, exemplifica.

### Mérito

Embora não negue que a movimentação de cargas e, por consequência, as constantes quebras de recordes no Porto de Santos sejam mérito dos terminais, em razão dos constantes investimentos que realizam, o práctico Carlos Alberto de Souza Filho lembra que os práticos também possuem uma parte nesse processo.

“Temos o nosso quinhão de participação nesse sucesso, evitando restrições operacionais, aumentando o nosso treinamento e a nossa qualificação para que a dinâmica do Porto não seja prejudicada pelo crescimento dos navios, pelo aumento do número de manobras e da quantidade de carga”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/04/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ CONVIDA CIDADÃOS A PARTICIPAREM DO CONSELHO DE USUÁRIOS DE SERVIÇOS PÚBLICOS

Agência disponibiliza segundo ciclo de enquetes do quadriênio 2025-2028. Iniciativa garante uma gestão mais próxima da sociedade

Brasília, 07/04/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) convida a população para participar do Conselho de Usuários de Serviços Públicos da autarquia. A iniciativa busca promover a participação direta da sociedade civil na avaliação e na melhoria da prestação dos serviços ofertados pela Agência. O ciclo de enquetes para avaliação dos 31 serviços apresentados na Carta de Serviços da ANTAQ começa hoje (07), com sua conclusão no próximo dia 27/04.

Essa contribuição auxilia a Agência na elaboração de regulações que melhoram o setor. "O Conselho de Usuários é uma ferramenta estratégica para alinhar os serviços da Agência às necessidades reais da população, garantindo uma gestão mais próxima do cidadão, humanizando o atendimento e

consolidando a busca pela excelência nos serviços prestados", afirma a Ouvidora da ANTAQ, Renata Cordeiro.



### Como participar

Qualquer cidadão pode ser conselheiro. Para isso, é necessário fazer um cadastro na Plataforma Virtual do Conselho de Usuários de Serviços Públicos. Após a inscrição, o cidadão poderá periodicamente sugerir propostas de melhorias dos serviços da ANTAQ. Esse é o segundo ciclo de enquetes do quadriênio 2025-2028.

A **Carta de Serviços** (<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/carta-de-servicos>) é um instrumento de gestão pública, que contém informações sobre os serviços públicos prestados de forma direta ou indireta pelos órgãos e entidades da administração pública. Ela contempla as formas de acesso, padrões de qualidade e compromissos de atendimento aos usuários.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)**

**Data: 07/04/2026**

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

## GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

### GOVERNO BRASILEIRO ANUNCIA MEDIDAS PARA CONTER ALTA DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO

Ações, anunciadas pelos ministérios de Portos e Aeroportos e da Fazenda, reduzem tributos e criam linhas de créditos para empresas aéreas



**Governo brasileiro anuncia medidas para conter alta do combustível de aviação - Foto: Eduardo Oliveira/MPor**

O Governo Federal anunciou, na tarde desta segunda-feira (6), um conjunto de medidas emergenciais para mitigar os impactos do aumento no preço dos combustíveis. No setor aéreo, as ações foram estruturadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em articulação com o Ministério da Fazenda, com o objetivo de preservar a oferta de voos e reduzir a pressão sobre as passagens, diante da alta do

querosene de aviação (QAv) em todo mundo.

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, destacou que as medidas foram cuidadosamente desenhadas para garantir eficiência fiscal e impacto direto no setor. “Hoje anunciamos mais um conjunto importante de ações, todas cuidadosamente estudadas e dentro da previsão de impacto fiscal para o ano”, afirmou.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, explicou que as iniciativas buscam evitar o repasse dos custos ao consumidor. “Recentemente, alcançamos recorde no número de passageiros no transporte aéreo, e o Governo tem a preocupação de manter essa trajetória de crescimento e da conectividade regional”, destacou.

### **Pacote de medidas para o setor aéreo**

O Governo do Brasil disponibilizará uma linha de financiamento por meio do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), voltada à aquisição de combustível, com risco assumido pelas empresas, de até R\$ 2,5 bilhões por companhia. A operacionalização ficará a cargo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Além disso, será criada uma linha de crédito para capital de giro no valor de R\$ 1 bilhão. As condições financeiras e os critérios de elegibilidade serão definidos pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), com risco da União.

O Governo Federal publicará ainda um decreto que zera as alíquotas de PIS/Cofins sobre o QAV, o que deve gerar uma redução direta de cerca de R\$ 0,07 por litro do combustível.

As empresas aéreas poderão postergar, para dezembro, o pagamento das tarifas de navegação aérea ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), referentes aos meses de abril a junho de 2026.

Na semana passada, a Petrobras já havia anunciado um mecanismo de transição para as distribuidoras de querosene de aviação, que poderão parcelar o reajuste no preço do combustível, com repasse inicial de 18% do reajuste e parcelamento do restante em seis vezes, a partir de julho de 2026.

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

**Data: 06/04/2026**

## **CENTRO-OESTE REGISTRA MAIS DE 7,8 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM FEVEREIRO**

Aeroportos de Goiânia (GO) e de Sinop (MT) bateram recorde de movimentação para o mês, com crescimento de 14,42% e 13,5% respectivamente



**Aeroporto Internacional de Brasília concentrou 67% da movimentação regional no período, com mais 1,2 milhão de passageiros - Foto: Divulgação**

Os aeroportos da Região Centro-Oeste tiveram, no mês de fevereiro, um aumento na movimentação de 8% em relação ao mesmo período do ano passado, totalizando 7.818.046 viajantes - 574 mil a mais do que no ano passado, quando foram contabilizados 7.243.669. Os dados são do Painel de Demanda e Oferta da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Anac) e foram consolidados pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

“Os números mostram que a aviação no Centro-Oeste segue em expansão, com crescimento consistente. Nosso trabalho é ampliar a conectividade aérea, fortalecer os aeroportos regionais e garantir que o setor continue impulsionando o desenvolvimento econômico, a geração de empregos e a integração nacional”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

O Aeroporto Internacional de Brasília concentrou a maior parte da movimentação regional no período, com 1.239.923 passageiros, o equivalente a 67% do total, e registrou alta de 8% em relação a fevereiro de 2025. Principal hub aéreo do Centro-Oeste, o terminal é um dos mais relevantes do país em conexões nacionais e internacionais.

Recentemente, o aeroporto foi reconhecido como o melhor do Brasil e o mais pontual entre os terminais com mais de 10 milhões de passageiros no prêmio Aviação + Brasil, promovido pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Desde a criação da premiação, o terminal acumula sucessivos reconhecimentos em sua categoria, incluindo o destaque em pontualidade pela terceira vez.

Segundo a Inframerica, concessionária responsável pela administração do aeroporto, a pontualidade é resultado de um trabalho integrado entre equipes operacionais, companhias aéreas, Força Aérea Brasileira e órgãos públicos. A atuação coordenada garante fluidez às operações e elevados padrões de eficiência e segurança, beneficiando não apenas Brasília, mas toda a malha aérea nacional.

Com infraestrutura moderna, operações simultâneas em duas pistas e equipes altamente capacitadas, o Aeroporto de Brasília se consolida como referência em eficiência operacional e como um dos principais centros de conexões do país.

### Recordes

Na sequência, o Aeroporto de Goiânia respondeu por 14,42% da movimentação regional, com 267.127 passageiros, e registrou recorde histórico para o mês de fevereiro em toda a série da Anac, iniciada em 2000.

De acordo com a concessionária Motiva, o resultado está diretamente ligado ao fortalecimento da malha aérea e ao aumento da oferta de assentos durante o Carnaval, período tradicionalmente marcado pela alta na demanda por viagens. Para atender à procura, as companhias aéreas adicionaram 32 voos extras e mais de 5.600 assentos, um crescimento de 400% em relação aos 800 lugares adicionais oferecidos em 2025.

O desempenho reforça a posição de Goiânia como importante polo emissor de turistas no período, além de evidenciar o potencial estratégico do estado de Goiás, que apresenta mercado consumidor consolidado e demanda crescente por viagens de lazer e turismo. O Aeroporto Santa Genoveva opera voos regulares nacionais, regionais e da aviação executiva, desempenhando papel relevante na integração da capital com o restante do país.



Em Sinop (MT), o número de embarques também foi recorde para o mês de fevereiro: 36.481 passageiros, alta de 13,5% em relação aos 32.146 registrados no mesmo período de 2025. O volume representa cerca de 2% da movimentação regional.

A Centro-Oeste Airports (COA), concessionária do terminal, atribui o resultado, entre outros fatores, ao uso mais frequente de aeronaves de maior capacidade e aos investimentos realizados para ampliar a

infraestrutura. No início do ano, foram aplicados R\$ 35 milhões em melhorias operacionais, incluindo a ampliação da pista de pouso e decolagem, que passou de 1.630 para 2.000 metros, além da requalificação de pavimentos, modernização de sistemas e implantação de novas áreas de segurança.

Outros dois aeroportos de Mato Grosso também se destacaram na movimentação regional: o Aeroporto Internacional de Cuiabá, em Várzea Grande, com 177.006 passageiros (9,56% do total); e o Aeroporto de Campo Grande, com 60.642 passageiros (5,82%).

Para impulsionar ainda mais o crescimento contínuo de viajantes no Centro-Oeste, a partir deste ano e até 2027 serão investidos R\$ 91 milhões nos aeroportos da região. Os recursos foram anunciados em dezembro pelo Ministério de Portos e Aeroportos e integram a carteira pública de investimentos de aeroportos regionais. Eixo estratégico de mobilidade, o Centro-Oeste atende a deslocamentos por negócios, turismo e atividades ligadas ao agronegócio - setor fundamental para a economia regional e nacional.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 06/04/2026**

## COM R\$ 3,2 BILHÕES EM INVESTIMENTOS, FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA PROJETOS NA REGIÃO SUDESTE

Medida fortalece a indústria naval, amplia a infraestrutura portuária e deve gerar mais de 1,6 mil empregos diretos



***A medida integra a agenda do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval e de ampliação da capacidade logística portuária. Foto: Divulgação/Porto Central Complexo Industrial Portuário S.A.***

Projetos da indústria naval na região Sudeste contarão com R\$ 3,2 bilhões em investimentos aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). A maior parte dos recursos está direcionada à infraestrutura portuária, com a construção de embarcações, seguida por

projetos de apoio marítimo e à navegação. Os investimentos ampliam a capacidade operacional do setor e fortalecem a cadeia produtiva da indústria naval.

Os valores foram destinados à região durante a 62ª Reunião do Conselho Diretor do Fundo, que ocorreu no dia 18 de março. Os projetos devem gerar 1.610 empregos diretos.

***De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos e presidente do Conselho do Fundo, Tomé Franca, os investimentos reforçam o papel estratégico da região. “Estamos fortalecendo a indústria naval em uma área que concentra grande parte da atividade portuária do país. Esses investimentos geram empregos, estimulam a economia e ampliam a capacidade operacional do setor”, afirmou.***

### Projetos aprovados

Com R\$ 2,178 bilhões em investimentos, o Espírito Santo lidera a concentração de recursos com o projeto do Porto Central – Complexo Industrial Portuário, voltado à construção de infraestrutura portuária e com previsão de 438 empregos diretos.

Na sequência, em São Paulo, os projetos da Wilson Sons somam R\$ 632,1 milhões em investimentos, distribuídos em 23 obras e 117 empregos diretos, incluindo construção de embarcações e serviços de manutenção, reparo e docagem.

No Rio de Janeiro, a CBO Holding reúne R\$ 213,8 milhões em investimentos, com 16 obras e 575 empregos diretos, enquanto a Belov Engenharia executará quatro obras, com R\$ 68,7 milhões e 50 empregos diretos.

Também no estado do Rio de Janeiro, a Galáxia Navegação conta com R\$ 5,1 milhões em investimentos e previsão de 260 empregos diretos, enquanto o Estaleiro Farol de São Thomé (OceanPact) reúne R\$ 97,8 milhões em aportes e deve gerar 170 empregos diretos.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, os investimentos reforçam a política pública voltada ao desenvolvimento regional. “Esses investimentos têm um papel importante no desenvolvimento do Sudeste, ao fortalecer a indústria naval e ampliar a oferta de serviços estratégicos para a navegação. É uma política pública que gera emprego, dinamiza a economia local e melhora a eficiência logística”, destacou.

A medida integra a agenda do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval e de ampliação da capacidade logística portuária.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 06/04/2026**

## PORTO DE ITAJAÍ RETOMA CONTRATO DE DRAGAGEM COM CONTINUIDADE DAS OPERAÇÕES POR 12 MESES

Acordo com a Codeba assegura navegabilidade e avança para concessão definitiva do porto



**Dragagem traz maior estabilidade aos serviços, redução de riscos operacionais e garantia ao fluxo de cargas - Foto: Divulgação**

A dragagem de manutenção no canal de acesso ao Porto de Itajaí (SC) foi retomada no último sábado (4). A operação marca o restabelecimento dos serviços e conta com contrato no valor de R\$ 63,8 milhões, que garante a continuidade da dragagem pelos próximos 12 meses, com possibilidade de prorrogação por até 48 meses, o que assegura

as condições de navegabilidade e a regularidade das operações portuárias pelos próximos anos.

A retomada dos serviços ocorre a partir da atuação coordenada entre o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Autoridade Portuária de Santos (APS), que administrou o porto até o final de 2025, e a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), responsável pela administração transitória do complexo.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou que a retomada da dragagem representa um passo importante para a estabilidade das operações e para o desenvolvimento da região. “Estamos garantindo a continuidade de um serviço essencial para o funcionamento do porto e para a economia local. Esse trabalho conjunto assegura mais previsibilidade, fortalece a logística e cria as condições para que Itajaí avance em um novo ciclo de crescimento com mais investimentos e geração de oportunidades”, afirmou.

**“Estamos garantindo a continuidade de um serviço essencial para o funcionamento do porto e para a economia local”**

*Tomé Franca*

**Continuidade operacional**



A dragagem é fundamental para garantir a profundidade adequada do canal, permitindo a operação segura de embarcações e a manutenção da atividade logística na região. Com o novo contrato, o porto passa a contar com maior estabilidade na execução dos serviços, reduzindo riscos operacionais e assegurando o fluxo de cargas.

A execução dos trabalhos inclui a utilização de equipamentos especializados para retirada de sedimentos e recuperação da profundidade adequada do canal (as chamadas cotas operacionais), contribuindo para a eficiência do complexo portuário.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, destacou os ganhos operacionais e reconheceu a atuação das instituições envolvidas. “Quero agradecer e parabenizar a Autoridade Portuária de Santos, a Superintendência do Porto de Itajaí e a Codeba pelo trabalho realizado na retomada da dragagem. Essa atuação coordenada foi fundamental para garantir a continuidade dos serviços, assegurar condições adequadas de navegabilidade e trazer mais previsibilidade para as operações portuárias nos próximos anos”, afirmou.

### **Gestão e retomada do porto**

A retomada da dragagem se insere em um processo mais amplo de reestruturação do Porto de Itajaí, conduzido pelo Governo Federal desde a retomada da gestão do complexo. Após período de paralisação das atividades, no ano de 2022, com o objetivo de privatizar o porto, as operações foram restabelecidas em dezembro de 2023, com a assinatura de contrato provisório e a federalização da gestão, garantindo a continuidade das operações e a preservação dos empregos.

Na sequência, foram adotadas medidas para fortalecer a governança e a operação do terminal, incluindo a transição da administração para a Autoridade Portuária de Santos (APS), considerando sua forte capacidade de gestão e estabilidade financeira. No final de 2025, a administração foi transferida para a Codeba, que passou a atuar em parceria com a Superintendência do Porto de Itajaí, assegurando estabilidade institucional e continuidade dos serviços.

Desde então, o porto vem apresentando recuperação operacional e retomada da movimentação de cargas, consolidando-se novamente como ativo estratégico para a logística da região Sul.

### **Solução definitiva**

Paralelamente à retomada da dragagem, o Governo Federal avança na estruturação da solução definitiva para o Porto de Itajaí. O projeto de concessão do complexo encontra-se em fase final de análise no Tribunal de Contas da União (TCU), com previsão de deliberação ainda em abril.

A expectativa é que o leilão do porto seja realizado no primeiro semestre deste ano, consolidando um novo ciclo de investimentos e garantindo maior previsibilidade para o setor produtivo e para os operadores logísticos.

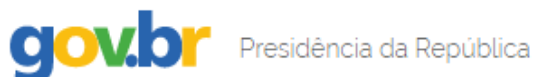
### **Modelo nacional**

A estratégia adotada em Itajaí está alinhada a política do MPor para modernização da infraestrutura aquaviária no país, com foco na garantia de manutenção contínua dos canais de acesso e na ampliação da competitividade dos portos brasileiros.

Exemplo dessa diretriz é o modelo de concessão que integra canais de acesso portuário e trechos hidroviários, já encaminhado pelo ministério à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A proposta prevê investimentos diretos e estabelece um modelo que assegura dragagens regulares, manutenção da profundidade operacional e maior previsibilidade na gestão da infraestrutura aquaviária.

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

**Data: 06/04/2026**



Presidência da República

Ministério dos Transportes

## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### CONTRAN ANUNCIA REGIME DE TRANSIÇÃO DO PEDÁGIO ELETRÔNICO (FREE FLOW), NESTA QUARTA (8)

Norma a ser assinada pelo ministro dos Transportes e presidente do Contran, George Santoro, define prazo de adaptação para integrar sistemas e operação do modelo free flow

O Ministro dos Transportes e presidente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), George Santoro, assina, nesta quarta-feira (8), a deliberação que estabelece um regime de transição para a implementação do pedágio eletrônico (free flow), regulamentado pela Resolução nº 1.013/2024.

A medida tem como objetivo assegurar prazo adequado para a integração e o pleno funcionamento dos sistemas. Ao mesmo tempo, busca melhorar a experiência do cidadão, fortalecer a segurança jurídica e permitir a adaptação gradual de usuários e operadores.

#### Cobertura de imprensa

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar a coletiva devem realizar o credenciamento, até às 10h, desta quarta-feira (8), pelo e-mail [aescom@transportes.gov.br](mailto:aescom@transportes.gov.br).

#### Serviço

Anúncio do regime de transição do free flow

Data: Quarta-feira, 8 de abril

Horário: 14h30

Local: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Sede, 6º andar, Sala Interativa

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

Data: 07/04/2026



## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – A RETOMADA DA PREVISIBILIDADE

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A retomada da dragagem de manutenção no Porto de Itajaí, no último sábado, dia 4, é muito mais do que uma operação técnica de remoção de sedimentos; é o restabelecimento da confiança em um dos maiores polos logísticos do Sul do País. Após anos de incertezas administrativas e paralisias operacionais, o investimento de R\$ 63,8 milhões anunciado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, sinaliza que o Governo Federal compreendeu a urgência de tratar o calado portuário como uma política de Estado, e não como uma variável de orçamento. Defender a continuidade desse serviço é defender a competitividade de Santa Catarina e a segurança de quem navega.

A importância estratégica deste contrato de 12 meses (prorrogável por até 48) reside na previsibilidade. No setor portuário, profundidade é sinônimo de receita e eficiência. Um canal assoreado obriga navios a aliviarem carga ou buscarem portos alternativos, elevando o custo logístico e penalizando o setor produtivo local. Ao garantir a manutenção das cotas operacionais, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) retira o Porto de Itajaí da “UTI logística” e o coloca de volta na rota dos grandes armadores globais.

A contundência desta retomada também se revela na complexa engenharia institucional montada para salvar o terminal. A coordenação entre a Autoridade Portuária de Santos (APS), a Codeba e a Superintendência de Itajaí demonstra uma maturidade administrativa rara: o uso da expertise de

estatais consolidadas para garantir a transição e a estabilidade de um ativo em recuperação. Itajaí sobreviveu a uma tentativa de privatização mal desenhada e a uma federalização emergencial; agora, com a dragagem garantida, o porto prova sua resiliência, apresentando uma recuperação consistente na movimentação de cargas desde dezembro de 2023.

Entretanto, a dragagem de manutenção é o remédio para o presente; a solução definitiva virá com o leilão de concessão, previsto para este primeiro semestre. O projeto, em fase final no Tribunal de Contas da União (TCU), deve atrair os investimentos necessários para que Itajaí deixe de depender de contratos emergenciais e passe a contar com uma gestão privada de longo prazo, focada na modernização da infraestrutura aquaviária. A diretriz do MPor de integrar canais e hidrovias sob um mesmo modelo de concessão é o caminho correto para garantir que a dragagem seja regular e automática, e não uma eterna batalha burocrática.

O renascimento de Itajaí é um alento para a economia catarinense. O som da draga trabalhando no canal é a trilha sonora de um novo ciclo de crescimento, geração de empregos e oportunidades. O Brasil precisa de portos ágeis e profundos, e Itajaí, enfim, passa a trabalhar para voltar a ter o calado necessário para navegar em direção ao futuro. O desafio agora é manter o ritmo e garantir que o leilão na B3 consolide, de uma vez por todas, a estabilidade que o setor produtivo tanto clama.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## INSIGHT – INOVAÇÃO - DADO DE CHÃO NÃO APARECE EM RELATÓRIO



### MARCO RIVEIROS

Arquiteto de decisão, fundador da Resolv e do Instituto AmiGU e integrante dos conselhos do Brasil Tech Export e ESG do Brasil Export

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Investimos bilhões em ativo físico. Quase nada em ler o território que sustenta esse ativo.

Em 2019 eu estava na porta do Cenep (Centro de Excelência Portuária) em Santos, quando um grupo de estivadores nos abordou. Não vieram pedir nada. Vieram perguntar.

“A tecnologia vai tirar nosso emprego?”

Parei. Não pela pergunta. Pela cena inteira.

Do lado de dentro do Porto, o mercado entrava com soluções tecnológicas buscando ser menos dependente dessa mão de obra. Do lado de fora, essa mão de obra perguntava se ia sobrar. Dois lados do mesmo porto. Dois mundos sem conversa. E eu na porta entre os dois.

Naquele momento entendi que estava fazendo a pergunta errada há anos.

Não era sobre tecnologia. Era sobre território. E o território estava sendo observado apenas para ser superado. Nunca para ser lido.

O dado que decide não está no relatório.

Está no território. E o território não responde pesquisa.

Trabalhei em mais de 200 projetos em setores regulados. Perdi a conta de quantas vezes vi capital bem-intencionado entrar em território que já tinha mudado.

Não é problema de recurso. Não é problema de tecnologia. É problema de leitura.



O setor faz a pergunta certa: onde existe demanda hoje? Mas essa não é a pergunta que protege o capex. A pergunta que protege o capex é outra: onde a demanda vai estar em 24 meses? Essas duas perguntas têm respostas completamente diferentes. A distância entre elas é onde o dinheiro se perde.

Investimos pesado na quarta lupa: tecnologia. Automação, sistemas, plataformas. Mas pulamos as três primeiras. Dados reais do território. Pessoas que decidem de verdade. Processos como realmente acontecem, não como estão documentados.

Inverter essa sequência não simplifica o diagnóstico. Falsifica.

O setor que move a economia do país investe bilhões em ativo físico e quase nada em inteligência territorial.

### QUATRO PERGUNTAS QUE O ESTUDO DE VIABILIDADE NÃO RESPONDE

Se alguma gerar desconforto, o diagnóstico já começou.

Antes de qualquer decisão de investimento em infraestrutura, existem quatro perguntas que nenhum relatório convencional responde:

Os dados com que estou decidindo refletem o território agora, ou refletem o que aconteceu nos últimos três anos?

Quem decide a operação no destino é a mesma pessoa que assina o contrato?

O processo que me descreveram é o processo que realmente acontece no chão?

A tecnologia da minha matriz vai funcionar nesse contexto, com essa mão de obra, nessa cultura, nessa regulação?

Quatro perguntas. Simples. Mas são exatamente essas que separam as operações que funcionam das que descobrem tarde que o modelo não se aplicava ao território.

Chamo isso de leitura territorial. É o que o estivador na porta do Cenep fazia sem saber que tinha nome. É o que sistematizei como Método Resolv 3D ao longo de 13 anos em campo: quatro lupas aplicadas sempre na mesma sequência. Dados, Pessoas, Processos, Tecnologia. Nunca ao contrário.

Porque dado sem pessoa é estatística. Pessoa sem processo é intenção. Processo sem tecnologia é manual. E tecnologia sem dado real é automação do erro.

Os estivadores não eram o problema que a tecnologia precisava resolver. Eram os únicos que tinham o dado mais preciso sobre aquele território. Sabiam o que ia quebrar antes de quebrar. Sabiam onde o processo real divergia do processo documentado.

Tecnologia não transforma território. Território transforma tecnologia.

### O QUE 276 LÍDERES ENXERGAM QUE O ESCRITÓRIO NÃO VÊ

Dado de chão sistematizado. Não existe em nenhuma base pública do Brasil.

Em 2019, fundei o Instituto AmiGU com um propósito específico: transformar as comunidades ao redor dos portos brasileiros em laboratório vivo de inteligência territorial.

Não laboratório de pesquisa. Laboratório de inteligência territorial.

O que construímos em seis anos é o Observatório Porto-Cidade: dado gerado por líderes que vivem e trabalham no entorno portuário de 22 estados e 63 cidades. Esses líderes não respondem

questionário. Mapeiam, mensuram e documentam com método estruturado o que acontece no território.

Esse dado não está no IBGE. Não está na Antaq. Não existe em nenhuma base pública integrada do Brasil.

Em 2026 esse programa forma 276 líderes em 69 comunidades portuárias ao mesmo tempo. Cada um é um sensor territorial ativo.

E o Porto Hack, que começou chegando com tecnologia buscando território, percebeu. Ano após ano foi entendendo que tecnologia sem chão não fica. Foi se tornando a ponte entre os universitários do território e o porto. Foi evoluindo junto. E hoje encontra dentro do Um Porto para o Futuro o território já lido, a comunidade já construída, a cultura já instalada.

Em 2026 uma coalizão binacional de instituições portuárias, governamentais e sociais, do Brasil e da Espanha, se formou em torno desse programa. Santos e o mundo. Porto e cidade. Brasil e Espanha. Com desafios ousados e com a infraestrutura social que o setor ainda não tinha nome para chamar.

O Porto está sendo reescrito. Não por quem quer modernizá-lo de fora. Por quem vai operar esse futuro por dentro.

Quando os estivadores me perguntaram se iam perder o emprego, não estavam pedindo proteção. Estavam me entregando o diagnóstico mais preciso que já recebi sobre o setor portuário brasileiro.

Eles diziam que o território sabia mais do que o mercado queria acreditar.

Sete anos depois, continuo convicto: se alguma das quatro perguntas deste artigo ficou sem resposta clara na sua operação, essa conversa já começou.

*Marco Riveiros escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.*

**E O SETOR QUE MOVE A ECONOMIA DO PAÍS INVESTE BILHÕES EM ATIVO FÍSICO E QUASE NADA EM INTELIGÊNCIA TERRITORIAL**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/04/2026

## POLÍTICA – RELATOR DIZ TER AVAL PARA PRORROGAR CPI

Alessandro Vieira anuncia ter conseguido o número mínimo de assinaturas para estender a CPI do Crime Organizado

**Do Estadão Conteúdo**



**Os trabalhos da CPI estão previstos para se encerrar no dia 14 de abril, mas o colegiado espera ter mais 60 dias para apresentar e votar o relatório final**

O relator da CPI do Crime Organizado, senador Alessandro Vieira (MDB-SE), afirmou na noite de domingo, 5, que conseguiu coletar as assinaturas necessárias para propor a prorrogação dos trabalhos da comissão no Senado Federal.

Ao todo, 27 senadores assinaram o pedido, o que corresponde a um terço dos membros da Casa, número mínimo exigido pelo regimento interno para a prorrogação de CPIs.



A CPI do Crime Organizado foi instalada no dia 4 de novembro do ano passado, com prazo inicial de 120 dias. Assim, os trabalhos estão previstos para se encerrar no dia 14 de abril, mas o colegiado espera ter mais 60 dias para apresentar e votar o relatório final. Caberá ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), decidir sobre a continuidade da comissão.

Senadores de diversos partidos aderiram ao pedido de prorrogação da comissão, segundo Vieira, que divulgou os nomes no seu perfil no X (veja a lista ao final).

“A CPI do Crime Organizado tenta trazer um pouco de luz, apontando abusos, omissões e crimes de figuras poderosas. Conseguimos as assinaturas necessárias para a sua prorrogação, pois ainda temos depoimentos importantes para fazer e muita documentação para analisar”, escreveu Vieira.

A CPI do Crime Organizado está apurando a atuação, o crescimento e o funcionamento de organizações criminosas no Brasil, principalmente de facções e milícias.

Nesta terça-feira, 7, a comissão prevê ouvir o ex-governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha (MDB) sobre a tentativa de compra do Banco Master pelo Banco de Brasília (BRB) e de venda de honorários a fundos administrados pela Reag. O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça desobrigou Ibaneis de comparecer ao depoimento.

Ainda nesta reunião, a CPI deve ouvir o secretário nacional de Políticas Penais, André Garcia, sobre as ações envolvendo o “domínio territorial das facções dentro das unidades prisionais” do País.

Na reunião da próxima quarta-feira, 8, a CPI pretende ouvir o ex-presidente do Banco Central Roberto Campos Neto. Ele já faltou a dois depoimentos alegando “compromissos profissionais previamente agendados”.

Os senadores convocaram Campos Neto para prestar esclarecimentos sobre os procedimentos adotados pelo Banco Central “para autorizar o ingresso de novos controladores no sistema financeiro nacional”, principalmente no que diz respeito ao dono do Banco Master, Daniel Vorcaro.

Na reunião, também está prevista a oitiva do atual chefe do Banco Central, Gabriel Galípolo, para depor na condição de convidado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/04/2026

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - DISCURSO DE GABRIEL GALÍPOLO REFORÇA CAUTELA DO BC DIANTE DE CENÁRIO GLOBAL INSTÁVEL**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **CAUTELA E SERENIDADE**

O discurso proferido por Gabriel Galípolo na Fundação Getúlio Vargas nesta segunda-feira, dia 6, consolidou sua postura como um presidente do Banco Central pautado pela extrema prudência diante de um cenário global instável. Ao adotar o binômio “cautela e serenidade” como eixo central de sua fala, Galípolo sinalizou ao mercado financeiro que a autoridade monetária brasileira optará por uma condução mais rígida da política de juros, justificando a necessidade de vigilância em função da guerra no Irã e do consequente novo choque nos preços do petróleo.

### **CONTRA INCERTEZAS**

O presidente da instituição enfatizou que essa cautela estratégica é fundamental para processar as incertezas antes de qualquer tomada de decisão, classificando o conflito atual entre Estados Unidos, Israel e Irã como o quarto grande choque de oferta enfrentado pelo país desde 2020. Segundo sua análise, o fato de o Banco Central não ter sido agressivo nos cortes da taxa Selic ao longo de 2025 garantiu uma margem de segurança importante para absorver a volatilidade atual sem comprometer a estabilidade do Real.

### COMBATE À INFLAÇÃO

A preocupação com a inflação permeou toda a apresentação, especialmente com o registro de que as expectativas do mercado para 2026 já se aproximam do teto da meta de 4,5%. Galípolo destacou que o mercado de trabalho segue aquecido, o que pressiona o custo dos serviços e impede reduções mais acentuadas nos juros no curto prazo. Ele ressaltou ainda que a sociedade brasileira desenvolveu uma baixa tolerância a aumentos de preços, o que fortalece o papel institucional do Banco Central como guardião do poder de compra, mesmo que isso signifique manter taxas de juros em patamares elevados por um período mais prolongado.

### CONTAGEM REGRESSIVA

O mundo amanhece em contagem regressiva nesta terça-feira, dia 7, com os mercados financeiros operando em estado de paralisia e extrema aversão ao risco. O foco absoluto dos investidores está no ultimato do presidente Donald Trump, que estipulou o prazo das 21h, no horário de Brasília, para que o Irã encerre o bloqueio ao Estreito de Ormuz. A ameaça explícita de ataques a infraestruturas vitais iranianas caso a rota não seja liberada elevou a tensão geopolítica ao seu nível mais crítico desde o início das hostilidades, há três semanas.

### NERVOSISMO GLOBAL

A relevância estratégica do Estreito de Ormuz justifica o nervosismo global, uma vez que o fechamento dessa passagem estrangula o fluxo de cerca de 20% do petróleo mundial, além de volumes massivos de gás natural liquefeito.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### POLÍTICA – CLIMA ESQUENTA ENTRE NIKOLAS E EDUARDO BOLSONARO

Deputado mineiro troca farpas nas redes sociais com o ex-parlamentar cassado. Michelle Bolsonaro compartilha vídeo de Nikolas

**Do Estadão Conteúdo**



**Eduardo Bolsonaro (ao fundo) disse a Nikolas Ferreira: “Ao que parece, não há limites para seu desrespeito comigo e minha família”**

Após uma briga nas redes sociais entre o deputado federal Nikolas Ferreira (PL- -MG) e o ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP), a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) divulgou um vídeo publicado pelo parlamentar mineiro.

No sábado, 4, Michelle republicou em seu perfil no Instagram um comentário de Nikolas sobre uma cena do filme A Paixão de Cristo, dirigido por Mel Gibson.

Embora o vídeo não tenha relação com a discussão dos bolsonaristas, Michelle o divulgou no mesmo dia em que Eduardo e Nikolas trocaram ataques publicamente. A ex-primeira-dama e o enteado também vêm trocando indiretas nos últimos meses.

No dia 2 de abril, o deputado mineiro compartilhou uma publicação da conta @ NewsLiberdade (447,4 mil seguidores) no X, conhecida por promover salas virtuais de debate em áudio, criticando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Eduardo Bolsonaro se incomodou, uma vez que o administrador da conta, Keven Oliveira, dias atrás declarou não ter a intenção de votar em seu irmão, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência nas eleições deste ano. Ele também criticou o CPAC, evento nos Estados Unidos em que Eduardo e Flávio discursaram na semana passada.



“Denunciei que o Spaces Liberdade não votará em @ Flavio Bolsonaro ao menos no primeiro turno. Adivinhem quem prontamente compartilhou o perfil no mesmíssimo dia? Esta é só mais uma das várias coincidências do pessoal que pede união da direita”, escreveu Eduardo, numa indireta a Nikolas.

Silvio Grimaldo, ex-editor do site olavista Brasil Sem Medo saiu em defesa de Nikolas. Referindo-se à crítica de Eduardo, Grimaldo afirmou que a publicação compartilhada pelo deputado mineiro era justamente uma crítica à esquerda - o que, portanto, na visão dele, não teria problema.

No sábado, Nikolas respondeu ao post de Grimaldo com um “kkk”, risada na internet, muitas vezes interpretada como ironia. Eduardo fez a tréplica com um longo texto sobre o comportamento do desafeto: “Risinho de deboche para mim, Nikolas? Ao que parece, não há limites para seu desrespeito comigo e minha família”.

Flávio Bolsonaro, então, entrou em campo para apaziguar a artilharia. Assim como havia feito dias atrás numa sala virtual, ele pediu “racionalidade” aos aliados e defendeu a união do PL e da direita.

“É muito angustiante ver lideranças do nosso lado se digladiando enquanto a gente tem um País para resgatar. E o inimigo não está aqui, está do lado de lá. Esse é o tipo de confusão que não tem vencedor. Todo mundo sai perdendo. Cada um tem os seus motivos, as suas mágoas, tem o direito de se defender do que acha que é agressão ou provocação do outro, beleza. Mas cada um tem o seu tempo”, declarou Flávio. O senador pediu foco no objetivo, as eleições de outubro, e que os aliados perdoem uns aos outros.

### **Clima de discórdia**

Michelle Bolsonaro e os filhos do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) estão em clima de discórdia desde a escolha de Flávio para disputar as eleições presidenciais deste ano pelo partido, o que desagradou a ex-primeira-dama.

Eduardo chegou a afirmar que a decisão não tinha que passar por Michelle e comparou o PL a uma organização militar. “Em governo é assim, todo mundo fica chateado. Um partido é uma hierarquia. Tem que ter general, coronel, a tropa ali embaixo”, disse Eduardo em entrevista ao UOL no final de março.

A ex-primeira-dama defendia o nome do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), para disputar o Planalto. Ele vai disputar a reeleição para o governo estadual.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 07/04/2026*

## **POLÍTICA – NOVO APONTA INÉRCIA EM INVESTIGAÇÃO CONTRA CARECA DO INSS**

Partido fez representação no Tribunal de Contas contra a AGU e o Ministério da Justiça  
***Do Estadão Conteúdo***

A bancada do Partido Novo na Câmara protocolou, no último dia 1º uma representação no Tribunal de Contas da União (TCU) em que aponta “inércia” da Advocacia-Geral da União (AGU) e do Ministério da Justiça no bloqueio de bens de Antonio Camilo Antunes, o “Careca do INSS” no exterior.

Procuradas, as pastas do governo ainda não se manifestaram. Na representação, o Novo pede que a corte de contas determine, por meio de medida cautelar, que a AGU e o Ministério da Justiça iniciem imediatamente o rastreamento e bloqueio dos ativos.

“Apesar da existência de elementos robustos(...), tanto o Ministério da Justiça quanto a Advocacia-Geral da União permaneceram inertes quanto à adoção de medidas efetivas para o bloqueio e a recuperação dos ativos no exterior,” diz o texto do partido de oposição.

O empresário é apontado como o principal operador de esquema de descontos ilegais a aposentados e pensionistas que teria desfalcado R\$ 3,3 bilhões diretamente dos contra cheques de beneficiários. As investigações correm no âmbito da Operação Sem Desconto, da Polícia Federal.

Parte dos valores auferidos pela organização criminosa estaria sob custódia da offshore Camilo & Antunes Limited (RpdL Ltd.), sediada nas Ilhas Virgens Britânicas, que adquiriu R\$ 11 milhões em imóveis no Brasil.

Essa empresa seria uma das diversas firmas de fachada utilizadas por artífices do esquema para lavagem de dinheiro e ocultação de patrimônio.

Segundo o partido, os órgãos do Executivo não procederam as ações necessárias para o bloqueio e recuperação dos bens, apesar de terem sido provocadas pela CPI do INSS.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### **POLÍTICA – ALIADO VÊ ERRO EM NOVO PROJETO CONTRA A 6X1**

Max Lemos, presidente da Comissão de Trabalho da Câmara, disse que o governo deveria ter pedido urgência para texto que já está em tramitação

**Do Estadão Conteúdo**



***Para Max Lemos (União Brasil-RJ), a decisão de enviar um projeto do Executivo em regime de urgência não deve ser bem recebida pelo Congresso***

Presidente da Comissão de Trabalho da Câmara, Max Lemos (União Brasil-RJ) qualificou de equívoco a decisão do governo Lula de enviar um projeto de lei com urgência constitucional sobre o fim da escala 6x1 e a redução da jornada de trabalho para 40 horas semanais.

A comissão debate um projeto de lei da deputada Daiana Santos (PCdoB-RS) com o mesmo teor do texto que será encaminhado e que buscava ser uma alternativa para o governo caso a proposta de emenda à Constituição da deputada Erika Hilton (PSOL-SP) travasse na Câmara.

“Eu acho um equívoco o Poder Executivo enviar (o projeto) quando estão tramitando duas PECs e um projeto de lei que se aproxima do que o governo tem comentado ser ideal”, diz Lemos.

O parlamentar defende que, em vez de tomar a medida, o governo peça urgência para o texto de Daiana. “O projeto está maduro. Era mais fácil pedir urgência para o projeto dela (de Daiana)”, argumenta. “Já existe um projeto, nasceu no Poder Legislativo, já foi amplamente debatido, já fez audiência pública. Eu não sei qual é o motivo de fazer diferente disso, mas vamos aguardar”, complementa.

Para Lemos, a decisão de enviar um projeto do Executivo não deve ser bem- -recebida pelo Congresso. “Haverá uma insatisfação, sim. Mas isso não vai travar o projeto”, avalia.

Lemos foi eleito presidente do colegiado enquanto estava no PDT, que escolheu a comissão no início deste ano legislativo. Com a migração para o União Brasil, o PDT deve se reunir nesta terça-feira, 7, para apontar um novo nome, segundo integrantes do partido.

O deputado diz que quer procurar o líder do PDT, Mário Heringer (MG), para tentar se manter no posto pelo menos durante a tramitação do projeto que trata do fim da escala 6x1.



“Do ponto de vista legal, eu não tenho obrigação de sair. Eu fui eleito. Mas, se o partido tiver interesse, eu vou sair”, afirma. “Obviamente, eu preciso aí de 20, 30 dias para poder terminar o 6x1 e entregar isso. O projeto da Daiana eu vou terminar”, ressalta.

Como mostrou o Estadão, dois fatores contribuíram para a decisão do governo de enviar o projeto com urgência constitucional. O primeiro deles foi a percepção de que a matéria está tendo uma tramitação lenta na Câmara.

### PEC

Atualmente, a discussão principal sobre o fim da escala 6x1 ocorre no âmbito da PEC de Erika Hilton. Em fevereiro, o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), decidiu encaminhar a medida para a Comissão de Constituição e Justiça, em uma tentativa de dar protagonismo para o Congresso.

Desde o começo, porém, a tramitação mais demorada de uma PEC provocou críticas de governistas. O projeto de lei com urgência constitucional obrigaria os deputados a se debruçarem sobre a proposta em até 45 dias, sob risco de travar a pauta da Casa. O Senado teria o mesmo prazo.

Outro fator que pesou foi que o projeto de lei abre possibilidade para veto presidencial, algo que não ocorre com a PEC, que é promulgada pelo Congresso. Com isso, o Planalto teria a palavra final sobre o texto.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 07/04/2026*

### POLÍTICA – PT ANUNCIA FILIAÇÃO DE KÁTIA ABREU

Ex-ministra da Agricultura entrou para o Partido dos Trabalhadores de Tocantins  
***Do Estadão Conteúdo***

O Partido dos Trabalhadores (PT) de Tocantins filiou neste sábado, 4, a ex-ministra da Agricultura e ex-senadora Kátia Abreu. O anúncio foi feito pelas redes sociais do diretório estadual, com a presença do presidente da legenda, Nile William, e da presidente municipal da sigla em Palmas, Rosimar Mendes.

A filiação também contou com a presença do exsenador Donizeti Nogueira (PT-TO), suplente de Kátia Abreu, que assumiu o mandato em 2015, quando a então senadora foi nomeada ministra da Agricultura no governo de Dilma Rousseff (PT). Em vídeo publicado nas redes sociais, Donizete deu as boas vindas à Kátia e falou sobre a aliança dos dois, que apesar das diferenças, “trouxe um bom resultado para o Brasil”.

“Em um gesto de maturidade política, ambos superam divergências do passado para fortalecer as fileiras do Partido dos Trabalhadores no estado. Kátia chega para somar sua experiência administrativa e política ao projeto de reeleição do Presidente Lula e ao fortalecimento das bases partidárias no Tocantins”, escreve o diretório estadual do PT em Tocantins.

“Quero agradecer a todos os membros do PT e ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que reforçou esse convite para que eu me filie ao PT do Tocantins. Estaremos juntos nessa luta pela democracia e pela reeleição do presidente Lula”, diz Kátia.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 07/04/2026*

### TRANSPORTES - AVIAÇÃO – GOVERNO ABRE CRÉDITO DE ATÉ R\$ 9 BI PARA AÉREAS CONTRA ALTA DO COMBUSTÍVEL

Pacote inclui desoneração do querosene, adiamento de tarifas e subsídio

***Da Redação*** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Entre as medidas está a decisão de zerar as alíquotas de PIS e Cofins sobre o QAV, o que, segundo estimativas do governo, pode gerar uma redução de cerca de R\$ 0,07 por litro**

O governo federal anunciou um pacote de medidas voltado ao setor aéreo que combina oferta de crédito, alívio tributário e flexibilização de pagamentos, em uma tentativa de conter os efeitos da disparada dos combustíveis no mercado internacional. As ações foram

apresentadas nesta segunda-feira (6) pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e integram uma estratégia mais ampla para mitigar impactos da escalada de preços provocada pelas tensões no Oriente Médio.

O principal eixo é a abertura de linhas de crédito que podem chegar a R\$ 9 bilhões. Parte dos recursos virá do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), com limite de até R\$ 2,5 bilhões por empresa, direcionados à reestruturação financeira das companhias. Considerando as três principais aéreas do país, o volume potencial soma R\$ 7,5 bilhões. As operações serão conduzidas pelo BNDES ou por instituições financeiras habilitadas.

Além disso, o governo prevê uma linha adicional voltada ao capital de giro, com prazo de seis meses. O montante destinado a essa modalidade varia entre R\$ 1 bilhão e R\$ 1,5 bilhão, a depender da regulamentação a ser definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN). Nesse caso, o risco das operações será assumido pela União.

As medidas de crédito vêm acompanhadas de iniciativas para reduzir custos operacionais. Entre elas está a decisão de zerar as alíquotas de PIS e Cofins sobre o querosene de aviação (QAV), o que, segundo estimativas do governo, pode gerar uma redução de cerca de R\$ 0,07 por litro. A medida ocorre após reajustes expressivos no combustível — na semana anterior, houve aumento de até 56% nos preços praticados.

Outro ponto do pacote é a postergação do pagamento das tarifas de navegação aérea cobradas pela Força Aérea Brasileira. As companhias poderão adiar para dezembro os valores referentes aos meses de abril, maio e junho, aliviando o fluxo de caixa no curto prazo.

As ações direcionadas ao setor aéreo fazem parte de um conjunto mais amplo de intervenções voltadas ao mercado de combustíveis. O governo também anunciou subsídios ao diesel — tanto importado quanto produzido no país — e incentivos ao gás de cozinha (GLP), com o objetivo de evitar desabastecimento e conter repasses ao consumidor.

No caso do diesel, haverá subvenção adicional de R\$ 1,20 por litro para o produto importado, somada aos R\$ 0,32 já em vigor, com custo estimado de R\$ 4 bilhões em dois meses, dividido entre União, Estados e Distrito Federal. Para o diesel nacional, o subsídio será de R\$ 0,80 por litro, também acumulado aos R\$ 0,32 anteriores, com impacto de cerca de R\$ 3 bilhões por mês para o governo federal. Já o GLP importado contará com apoio de R\$ 850 por tonelada, com custo total de R\$ 330 milhões no período inicial de dois meses.

As medidas têm caráter temporário, com duração inicial de dois meses, mas podem ser prorrogadas conforme a evolução do cenário internacional. Integrantes da equipe econômica admitem que o horizonte ainda é incerto e que novas ações podem ser avaliadas caso o conflito externo se prolongue.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### TRANSPORTES - AVIAÇÃO – ALTA DO IPI SOBRE CIGARROS BUSCA COMPENSAR DESONERAÇÕES

Como contrapartida à redução de tributos sobre combustíveis, o governo decidiu elevar a carga tributária sobre cigarros. O ministro da Fazenda, Dario Durigan, anunciou o aumento da alíquota específica do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que passará de R\$ 2,25 para R\$ 3,50 por maço.

Também foi definido um novo preço mínimo de venda no varejo, que sobe de R\$ 6,50 para R\$ 7,50. A expectativa da equipe econômica é gerar arrecadação adicional de R\$ 1,2 bilhão em 2026, compensando a perda de receitas decorrente da isenção de PIS e Cofins sobre o querosene de aviação e o biodiesel.

Segundo Durigan, a medida já vinha sendo discutida com o Ministério da Saúde e responde não apenas à necessidade fiscal, mas também à tentativa de reduzir o consumo. Ele afirmou que o aumento anterior não produziu os efeitos esperados nesse sentido, o que motivou a nova correção.

O ministro destacou ainda que as ações anunciadas têm caráter emergencial, diante da pressão sobre os preços de energia e combustíveis. O governo deve reavaliar o cenário ao fim do período inicial de dois meses, com possibilidade de ajustes conforme o comportamento do mercado internacional.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### TRANSPORTES - AVIAÇÃO – CURITIBA TERÁ VOO DIRETO PARA LISBOA A PARTIR DE JULHO

Rota inédita liga o Paraná à Europa três vezes por semana e reduz tempo de viagem em a  
**Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)**



***Além de facilitar o deslocamento de paranaenses ao continente europeu, a nova rota amplia as possibilidades de conexão para diversos destinos a partir da capital portuguesa***

A contagem regressiva para o início dos voos diretos entre Curitiba e Lisboa entra na reta final. A nova rota internacional, inédita para o Paraná, começa a operar no dia 2 de julho, marcando a primeira ligação aérea regular entre o Estado e a

Europa, com operação a partir do Aeroporto Internacional Afonso Pena, na Região Metropolitana da capital.

Operada pela TAP Air Portugal, a linha terá três frequências semanais — às terças, quintas e domingos —, conectando Curitiba ao Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, um dos principais hubs aéreos europeus. As passagens já estão disponíveis para compra no site da TAP, com opções já disponíveis entre julho e dezembro deste ano.

Além de facilitar o deslocamento de paranaenses ao continente europeu, a nova rota amplia as possibilidades de conexão para diversos destinos a partir da capital portuguesa, reduzindo em cerca de três horas o tempo de viagem em comparação com trajetos que incluem escalas em São Paulo. A expectativa é de que a operação fortaleça o ambiente de negócios, estimule investimentos e consolide ainda mais o Paraná como um destino internacional competitivo.



O impacto também deve ser sentido no turismo. O Paraná vive um momento de crescimento no setor. No primeiro bimestre deste ano, o estado recebeu 303.928 turistas estrangeiros, o equivalente a 11% de todas as chegadas internacionais ao Brasil no período, que somaram mais de 2,6 milhões de viajantes.

O Paraná foi o quinto principal portão de entrada de estrangeiros no país, atrás apenas de Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Apenas em fevereiro, mais de 121 mil visitantes internacionais estiveram no estado, no segundo melhor resultado para o mês desde 2018.

A ampliação da conectividade internacional acompanha investimentos em infraestrutura aeroportuária. Entre eles está a construção da terceira pista do Aeroporto Internacional Afonso Pena.

Para consolidar a nova rota e ampliar a presença do Paraná no mercado europeu, o Governo do Estado informa que estruturou uma estratégia de promoção internacional em parceria com a TAP Air Portugal, o Viaje Paraná, o Invest Paraná e o Aeroporto Internacional Afonso Pena.

Entre as ações mais recentes está a realização de press trips voltadas ao mercado europeu. No dia 2 de julho, jornalistas europeus participam de uma viagem com destino ao Paraná, onde conhecerão a nova conexão aérea e os atrativos do Estado. Já entre os dias 26 de abril e 2 de maio, uma comitiva paranaense seguirá caminho inverso e cumprirá agenda em Portugal, ampliando a divulgação institucional e o relacionamento com o trade turístico internacional.

Dentro dessa agenda, o estado também participou do lançamento oficial da rota em Portugal, realizado durante a feira Better Tourism Lisbon Travel Market (BTL), em Lisboa. O evento, organizado pela TAP, reuniu empresários e profissionais do setor turístico europeu, que puderam conhecer detalhes da nova operação e o potencial do Paraná como destino.

Durante a missão internacional, o Viaje Paraná promoveu capacitações com agentes de viagens portuguesas, apresentando destinos, produtos e experiências turísticas do estado. A ação incluiu o Meeting "Isto é Paraná", que reuniu cerca de 100 profissionais do setor, além da divulgação de novos roteiros, como a Rota da Uva & Vinho, alinhando a oferta turística local a perfis de consumo do público europeu.

No estande do Paraná na BTL, empresários e representantes do trade tiveram contato direto com operadores e investidores internacionais, avançando em negociações, prospectando grupos turísticos e fortalecendo parcerias comerciais. A feira é considerada uma das mais importantes do setor na Europa e funciona como vitrine estratégica para inserção de destinos no mercado internacional.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 07/04/2026*

## **TRANSPORTES - PORTOS – ANAC ATUALIZA REGRAS COM AUTORIDADE BRITÂNICA PARA CERTIFICAÇÃO**

Revisão de acordo traz padronização de práticas e validação mais ágil de projetos aeronáuticos  
**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Autoridade de Aviação Civil do Reino Unido (UK CAA) assinaram em cerimônia virtual no dia 1º de abril a revisão 1 dos Procedimentos Técnicos de Implementação (TIP) para certificação de aeronavegabilidade e ambiental.

O documento traz ajustes importantes, com destaque para a adoção de procedimentos baseados em risco para a aceitação e validação de projetos de produtos e artigos aeronáuticos estrangeiros. Entre as principais mudanças, estão a harmonização e padronização de práticas de certificação, alinhadas aos mais avançados acordos internacionais em vigor (classificação de modificações de projeto como Basic ou non-Basic, validação rápida de Certificado de Tipo, entre outros), e a implementação obrigatória de planos de trabalho para validações técnicas.

O novo TIP entrará em vigor no dia 30 de junho e passou a estar disponível para consulta no site da agência a partir do dia 2 de abril.

Os dois órgãos irão oferecer uma sessão virtual para apresentar os novos procedimentos do acordo para familiarização das equipes, a ser divulgado em breve.

Segundo a Anac, essa revisão representa um avanço nas práticas colaborativas de certificação entre a Anac e a UK CAA, facilitando a validação de produtos aeronáuticos entre Brasil e Reino Unido e promovendo maior segurança e eficiência na aviação civil.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### **TRANSPORTES - RODOVIAS - RETOMADA DA DRAGAGEM EM ITAJAÍ GARANTE PREVISIBILIDADE, DIZ**

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](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**



***A dragagem é essencial para manter a profundidade adequada do canal de acesso, permitindo a operação segura de embarcações e evitando restrições ao fluxo de cargas***

A retomada da dragagem de manutenção no canal de acesso ao Porto de Itajaí (SC) foi destacada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, como um passo importante para garantir a estabilidade das operações e sustentar o desenvolvimento econômico da região. Segundo ele, a continuidade do serviço assegura previsibilidade logística e cria condições para um novo ciclo de crescimento do complexo portuário.

Os trabalhos foram retomados no último sábado (4), com base em contrato de R\$ 63,8 milhões, que prevê a execução da dragagem pelos próximos 12 meses, com possibilidade de prorrogação por até 48 meses. A medida garante a manutenção das condições de navegabilidade e a regularidade das operações portuárias ao longo dos próximos anos.

“Estamos garantindo a continuidade de um serviço essencial para o funcionamento do porto e para a economia local. Esse trabalho conjunto assegura mais previsibilidade, fortalece a logística e cria as condições para que Itajaí avance em um novo ciclo de crescimento com mais investimentos e geração de oportunidades”, afirmou o ministro.

A retomada ocorre em meio a uma atuação coordenada entre o Ministério de Portos e Aeroportos, a Autoridade Portuária de Santos (APS), que administrou o porto até o fim de 2025, e a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), responsável pela gestão transitória do complexo.

A dragagem é considerada essencial para manter a profundidade adequada do canal de acesso, permitindo a operação segura de embarcações e evitando restrições ao fluxo de cargas. Com o novo contrato, a expectativa é reduzir riscos operacionais e garantir maior estabilidade na execução do serviço.

As intervenções incluem o uso de equipamentos especializados para a retirada de sedimentos e a recomposição das cotas operacionais do canal, etapa necessária para manter a eficiência logística do porto.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, também ressaltou os efeitos da retomada e o papel das instituições envolvidas. “Quero agradecer e parabenizar a Autoridade Portuária de Santos, a Superintendência do Porto de Itajaí e a Codeba pelo trabalho realizado na retomada da dragagem. Essa atuação coordenada foi fundamental para garantir a continuidade dos serviços, assegurar condições adequadas de navegabilidade e trazer mais previsibilidade para as operações portuárias nos próximos anos”, disse.

A retomada da dragagem integra um processo mais amplo de reorganização do Porto de Itajaí, conduzido pelo governo federal desde a retomada da gestão do terminal. Após a paralisação das atividades em 2022, durante a tentativa de privatização, as operações foram restabelecidas em dezembro de 2023, com a assinatura de um contrato provisório e a federalização da administração.

Na sequência, a gestão foi transferida para a Autoridade Portuária de Santos, em função da capacidade operacional e financeira da estatal. Já no fim de 2025, a administração passou à Codeba, que atua em conjunto com a Superintendência do Porto de Itajaí para garantir a continuidade dos serviços e a estabilidade institucional.

Desde então, o porto tem apresentado recuperação na movimentação de cargas, retomando sua posição como ativo relevante para a logística da região Sul.

Paralelamente, o governo federal avança na estruturação de uma solução definitiva para o complexo. O projeto de concessão do Porto de Itajaí está em fase final de análise no Tribunal de Contas da União (TCU), com previsão de deliberação ainda neste mês.

A expectativa é que o leilão seja realizado no primeiro semestre, abrindo espaço para novos investimentos e ampliando a previsibilidade para operadores logísticos e para o setor produtivo.

A estratégia adotada em Itajaí segue a diretriz do Ministério de Portos e Aeroportos para modernização da infraestrutura aquaviária, com foco na manutenção contínua dos canais de acesso. Entre as iniciativas, está o modelo de concessão que integra canais portuários e trechos hidroviários, já encaminhado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com previsão de investimentos e garantia de dragagens regulares.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## TRANSPORTES - RODOVIAS - PÁSCOA REGISTRA 40 MORTES EM RODOVIAS CONCEDIDAS

Dados da ANTT indicam padrão recorrente de acidentes ligado a imprudência e desatenção ao volante

**Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)**



***As colisões frontais em pista simples responderam por 20% das mortes no período, seguidas pelas colisões frontais em pista dupla e pelas colisões traseiras, ambas com 13%***

Quarenta vidas perdidas em quatro dias. Esse é o dado que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) coloca no centro do debate após o feriado da Semana Santa/ Páscoa de 2026, este ano compreendido entre os dias 2 e 5 de abril, não como estatística, mas como alerta. No período, 11,2 milhões de veículos passaram pelos pedágios das rodovias federais concedidas, com 969 sinistros registrados e mais de 11,5 mil atendimentos realizados.



O balanço consolidado revela um padrão claro e recorrente. As colisões frontais em pista simples responderam por 20% das mortes, seguidas pelas colisões frontais em pista dupla e pelas colisões traseiras, ambas com 13%. Em comum, a mesma origem: ultrapassagens proibidas, excesso de velocidade, pressa e desatenção.

De acordo com a ANTT, a relação entre causa e efeito é direta. Quando o risco é assumido, o impacto é imediato e, muitas vezes, irreversível.

Mesmo com a pronta resposta das concessionárias, que realizaram quase 10 mil atendimentos mecânicos e mais de 1,6 mil atendimentos médicos, os dados mostram, segundo a agência, que há um limite que nenhuma estrutura supera: o comportamento humano.

Diante desse cenário, a ANTT afirma que tem avançado de forma estratégica. O Programa Vias Seguras organiza a atuação da agência ao integrar infraestrutura, fiscalização, inteligência de dados e educação para o trânsito, com foco permanente na redução de sinistros e mortes. A prevenção, nesse modelo, começa antes do acidente.

Essa atuação é ampliada por uma rede de cooperação. A ANTT afirma que desenvolve ações conjuntas com a Associação Brasileira de Segurança Viária, promovendo campanhas educativas e iniciativas técnicas, e atua de forma integrada com a Polícia Rodoviária Federal na fiscalização das rodovias. Nos contratos de concessão, investimentos em pesquisa e desenvolvimento impulsionam soluções inovadoras, enquanto recursos específicos para segurança viária viabilizam campanhas contínuas de conscientização.

Esse conjunto de ações sustenta a virada na comunicação institucional da agência em 2026. Com a campanha "Sua segurança é a nossa rota", a ANTT passa a tratar a segurança viária com foco no comportamento, enfrentando diretamente a principal causa dos acidentes fatais: a falsa sensação de controle ao dirigir.

O balanço da Páscoa reforça esse diagnóstico com precisão. Cada ultrapassagem indevida, cada excesso de velocidade e cada momento de desatenção carregam um potencial real de tragédia e, sobretudo, evitável.

A ANTT informa que segue ampliando investimentos, fortalecendo a fiscalização e qualificando a operação das rodovias federais concedidas. Mas o dado mais importante permanece evidente: é a escolha de como dirigir que, ao final, define quem chega ao destino.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 07/04/2026**

## **TRANSPORTES - RODOVIAS - TRAVESSIA URBANA DE JUAZEIRO AVANÇA E ENTRA NA RETA FINAL**

Com 81% executado, projeto prevê viadutos, duplicações e melhorias no fluxo entre BR-235 e BR-407  
**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**

As obras de adequação de capacidade da Travessia Urbana de Juazeiro, na BR-235/BA e na BR-407/BA, já alcançaram 81% de execução. O empreendimento é executado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com recursos do Novo PAC, e conta com investimento aproximado de R\$ 226 milhões.

O município de Juazeiro é um importante polo econômico e logístico do norte da Bahia, com papel estratégico para o desenvolvimento regional. O projeto contempla a construção de cinco viadutos — todos com quatro faixas de rolamento e acostamento —, quatro interseções em rótula, a duplicação de 5,3 quilômetros da BR-407/BA e a pavimentação de trechos das duas rodovias. Com isso, o Dnit vai entregar aos usuários uma infraestrutura mais segura e com maior fluidez no tráfego da região.

A previsão é concluir o empreendimento em setembro deste ano. Até o momento, já foram finalizados quatro viadutos na BR-407/BA, implantados dois bueiros duplos, duplicados 2,92 quilômetros de pistas e executados 4,55 quilômetros de vias laterais e rotatórias. Também foram implantados 1,3 quilômetro de barreira de concreto tipo New Jersey, cerca de 3,4 quilômetros de defensas metálicas, além de parte da sinalização horizontal e vertical prevista em projeto.

Quando concluídas, as obras na Travessia Urbana de Juazeiro terão impacto direto no escoamento da produção agrícola, na integração regional e na conexão com mercados nacionais e internacionais.

Localizada às margens do Rio São Francisco, a cidade de Juazeiro destaca-se como grande produtora e exportadora de frutas irrigadas, como uva e manga. A posição estratégica do município, interligado a Petrolina (PE), fortalece o comércio local, a agroindústria, o turismo fluvial e a geração de empregos, consolidando a região como um dos principais polos econômicos do Nordeste brasileiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/04/2026

## TRANSPORTES - RODOVIAS – DNIT LANÇA GUIA PARA REDUZIR IMPACTO DE RODOVIAS SOBRE A FAUNA

Publicação reúne diretrizes para passagens de animais, cercamentos e sinalização em obras federais  
Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**A publicação elaborada pelo Dnit apresenta diretrizes para padronizar o planejamento e a implantação de medidas como passagens de fauna, cercamentos e sinalização específica**

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) lançou, no último dia 2, o livro “Segurança Viária e Conservação da Fauna: Medidas de Mitigação para

Reduzir Impactos sobre Animais Silvestres em Rodovias Federais Brasileiras”. A iniciativa representa um avanço estratégico na integração entre o desenvolvimento da infraestrutura e a preservação ambiental no país.

O evento foi realizado na sede da autarquia e reuniu técnicos, especialistas e gestores públicos. A publicação apresenta diretrizes para padronizar o planejamento e a implantação de medidas como passagens de fauna, cercamentos e sinalização específica, com o objetivo de proteger a biodiversidade e reduzir colisões que colocam em risco a vida dos usuários das rodovias.

A obra é o resultado de uma colaboração entre o corpo técnico do Dnit e especialistas da área ambiental. Assinam a publicação as biólogas Fernanda Abra e Paula Prist, em conjunto com o Diretor de Planejamento e Pesquisa da autarquia, Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, e o coordenador-geral de Meio Ambiente, João Felipe Lemos Cunha. O trabalho reúne conhecimento científico e experiência prática aplicada à gestão da infraestrutura federal.

O Brasil possui a quarta maior malha rodoviária do mundo, sendo o modal responsável por 95% do transporte de passageiros e 65% da movimentação de cargas. Nesse contexto, o diretor de Planejamento e Pesquisa do Dnit destacou a importância do guia como instrumento para promover soluções sustentáveis:

“Estamos avançando na consolidação de uma infraestrutura mais segura e sustentável. Este guia técnico oferece suporte às equipes do Dnit e aos parceiros para incorporar, de forma estruturada, medidas que protejam a fauna e, ao mesmo tempo, aumentem a segurança viária. Nosso compromisso é alinhar desenvolvimento com responsabilidade ambiental, por meio de orientações técnicas consistentes e aplicáveis”, afirmou o diretor.

Voltado aos profissionais e estudantes da área ambiental e de transportes, o livro apresenta soluções baseadas em experiências nacionais e internacionais para mitigar os impactos da fragmentação de habitats. A publicação reforça que a proteção da fauna passou a ser elemento essencial no planejamento e na execução de obras rodoviárias.

O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) teve participação no lançamento e foi representado pelo Coordenador de Análises Geoespaciais para Conservação de Espécies, Daniel Santana Raices. O biólogo destacou sobre as ações tomadas para mitigar os impactos de rodovia sobre os animais e os planos de redução de impacto sobre a biodiversidade. “Precisamos saber como e onde atuar. É ter a capacidade técnica para distinguir as melhores formas e técnicas em cada local que atuamos”, ressalta ele.

### **Esforço conjunto**

O presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), Rodrigo Antônio de Agostinho Mendonça marcou presença e prestigiou o lançamento da obra. De acordo com ele, o avanço das discussões sobre a proteção da fauna nas rodovias federais tem sido marcado por um esforço conjunto entre o Departamento e o órgão ambiental, ressaltando a complexidade e a relevância do tema e destacando o trabalho integrado entre as equipes. “Foi um trabalho de várias cabeças, com muito embasamento técnico envolvido em todo este processo. Fico muito feliz em ver o Dnit avançando nesta discussão. Vamos dialogar sempre, porque a fauna brasileira precisa disso”, afirmou ele.

Para a bióloga Fernanda Abra, a iniciativa marca uma mudança de paradigma na engenharia de transportes no Brasil: “A conservação da fauna precisa ser tratada como parte integrante dos projetos de infraestrutura. O guia reúne evidências científicas e experiências práticas que demonstram que é possível reduzir significativamente os impactos sobre a biodiversidade, ao mesmo tempo em que se aumenta a segurança nas rodovias”, destacou.

O lançamento integra os esforços da Década da Infraestrutura de Transporte Sustentável (2026–2035), declarada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Entre os próximos passos, o Dnit prevê a incorporação dessas diretrizes nos editais de obras e o fortalecimento da capacitação interna de equipes multidisciplinares, consolidando uma agenda voltada à inovação e à sustentabilidade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## **PETRÓLEO E GÁS – LEILÃO DE EXPLORAÇÃO NO PRÉ-SAL TERÁ 23 BLOCOS**

Oito já estavam incluídos no certame. No último dia 27, a ANP incluiu mais 15. Governo vai leiloar áreas nas Bacias de Campos e de Santos

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**



**Todas as áreas ficam no chamado Polígono do Pré-Sal, litoral da região Sudeste, sendo oito na Bacia de Campos e 13 na Bacia de Santos**

O próximo leilão de blocos exploratórios de petróleo no pré-sal terá a oferta de 23 áreas, informou nesta segunda-feira (6) a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgão regulador do



setor.

A confirmação foi feita por meio da atualização do edital do Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP). Oito blocos já estavam incluídos no certame e, no último dia 27, a diretoria da ANP incluiu mais 15. A nova oferta foi validada pelo Ministério de Minas e Energia (MME), antes da publicação do edital.

Todas as áreas ficam no chamado Polígono do Pré- -Sal, litoral da região Sudeste, sendo oito na Bacia de Campos e 13 na Bacia de Santos (confira a lista no fim da reportagem).

De acordo com a ANP, todos os blocos exploratórios possuem parecer favorável quanto à viabilidade ambiental, emitido pelos órgãos competentes, assim como manifestação conjunta do MME e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA).

Com a publicação do edital com as 23 áreas, os blocos ficam aptos a receber declarações de interesse por parte de empresas de petróleo, acompanhadas das respectivas garantias de oferta.

Com a declaração de interesse de uma ou mais empresas inscritas, em um ou mais blocos do edital, a ANP poderá marcar a data do leilão.

A Oferta Permanente é a principal modalidade de licitação para exploração e produção de petróleo e gás natural no Brasil. A ANP explica que, diferentemente das rodadas tradicionais, esse sistema permite a oferta contínua de blocos exploratórios.

Dessa forma, ao longo do tempo, as empresas têm liberdade para estudar os dados técnicos das áreas e apresentar ofertas no momento que considerarem mais adequado, sem depender de prazos rígidos ou ciclos específicos de licitações.

“Essa flexibilidade tem tornado a Oferta Permanente um instrumento essencial para fomentar a competitividade e atratividade do setor no Brasil”, sustenta a agência reguladora.

### **Partilha e concessão**

As ofertas permanentes podem ser no modelo de concessão ou de partilha. O de partilha é adotado no pré-sal, onde estão as maiores reservas de petróleo conhecidas no país — e de outras áreas consideradas estratégicas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), órgão multiministerial de assessoramento da Presidência da República.

No regime de partilha, a empresa ou consórcio vencedor do leilão paga um valor fixo de bônus de assinatura. Então, não é esse bônus que determina o vencedor do leilão, e, sim, a parcela de excedente de produção que o agente oferece à União. Cada bloco tem um percentual mínimo exigido.

### **Rodadas passadas**

A ANP já realizou três ofertas permanentes de partilha: 2022, 2023 e 2025. No último leilão, foram arrematados cinco dos sete blocos ofertados, e o ágio chegou a 251,63%. O país já teve cinco ciclos de Oferta Permanente no regime de concessão: 2019, 2020, 2022, 2023 e 2025.

Na lista de blocos que serão ofertados estão os da Bacia de Santos (Ágata, Amazonita, Aragonita, Calcedônia, Cerussita, Cruzeiro do Sul, Granada, Jade, Malaquita, Opala, Quartzo, Rodocrosita, Rubi, Safira Leste e Safira Oeste) e da Bacia de Campos (Azurita, Calcita, Hematita, Larimar, Magnetita, Ônix, Siderita e Turmalina).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 07/04/2026**

### **PETRÓLEO E GÁS – COMBUSTÍVEIS: EMPRESÁRIOS SERÃO PUNIDOS NO CPF EM CASO DE INFRAÇÃO**

Quem aumentar os preços de forma indevida será sancionado também como pessoa física

#### ***Do Estadão Conteúdo***

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, anunciou medidas tributárias e regulatórias para minimizar os impactos da guerra no Oriente Médio. Entre medidas coercitivas, Silveira informou que empresários que aumentarem de forma indevida os preços dos combustíveis serão punidos na pessoa física e terão as empresas interditadas.

Segundo Silveira, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) terá um aumento do seu poder com a medida provisória que será publicada pelo governo.

O órgão regulador poderá também fazer a interdição das empresas, além de somente aplicar multas. “Agora, não só o agente no seu CNPJ, mas, no CPF, aqueles empresários que venham a infringir as leis da economia popular passam a ser punidos. Passa a ANP a poder, por exemplo, interditar estabelecimentos. Antes ela tinha apenas o direito de multar”, disse o ministro.

Silveira e os ministros da Fazenda, Dario Durigan, e do Planejamento, Bruno Moretti, estão dando uma entrevista coletiva no Palácio do Planalto nesta segunda-feira, após reunião com o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), no Palácio da Alvorada.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### **ENERGIA - COALIZÃO PARA EÓLICAS EM ALTO-MAR É LANÇADA EM BRASÍLIA**

Até 2050, poderão ser movimentados R\$ 900 bilhões em valor agregado na economia brasileira

#### ***Do Estadão Conteúdo***



***A previsão do governo é que, até maio deste ano, será publicado o decreto para colocar em prática a concessão de áreas para fins de exploração em alto-mar***

A Coalizão Eólica Marinha (CEM), plataforma que reúne empresas, instituições e diferentes atores no mercado de energia eólica offshore (em alto-mar), será lançada nesta terça-feira, 7, em Brasília, após o governo federal dar o pontapé para a regulamentação da atividade na semana

passada.

Até 2050, poderão ser movimentados R\$ 900 bilhões em valor agregado na economia brasileira, de acordo com números do Banco Mundial. Na última semana, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou a resolução que estabelece as diretrizes para regulamentação do marco legal das eólicas offshore.

Agora, a estimativa do governo é que, até maio deste ano, deva ser publicado o decreto para colocar em prática a concessão de áreas para fins de exploração em alto-mar.

A Coalizão Eólica Marinha tem entre os fundadores o Global Wind Energy Council (GWEC), associação internacional considerada referência em energia eólica do mundo, segundo os responsáveis pelo grupo. Dentre outros, também integram a coligação: Ocean Winds (OW), Mingyang, Windar e a Ocêânica. Essa última é brasileira, com experiência em soluções submarinas para o setor de energia offshore.



Roberta Cox é a diretora-presidente da coalizão. Ela aponta para o potencial em geração de emprego e o desenvolvimento industrial do setor, tendo em vista toda a cadeia logística e a infraestrutura para colocar de pé esses empreendimentos em alto-mar.

“Há benefício gigante para o Brasil, sem conflitar com esse panorama de sobreoferta de energia, em alguns momentos. Se o governo liberar essas áreas para estudar eólicas offshore, só vamos começar a entregar energia daqui a oito, dez anos”, declarou, em conversa com o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

O Ministério de Minas e Energia (MME) mencionou, na semana passada, o potencial de 500 mil empregos até 2050, além de 1.200 GW nas macrorregiões brasileiras: Nordeste, Sudeste e Sul. O número alto é considerado crível por Roberta Cox. Por definição, offshore abrange todo o ambiente marinho localizado em águas interiores de domínio da União.

### **Cessão**

A cessão de uso dessas áreas para geração de energia elétrica poderá ser ofertada via oferta permanente, que é considerada mais célere. Nesse procedimento, o próprio empreendedor escolhe as áreas para exploração e pede autorização.

Outra modalidade é a chamada oferta planejada, quando o próprio governo escolhe as áreas e assume o processo de planejamento e estudo das localidades. Nesse segundo caso, a cessão ocorre via leilão.

Além do detalhamento sobre como e quando ocorrerá a oferta permanente ou planejada, outra definição pendente é qual agência reguladora ficará responsável pelo processo de liberação, com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) no páreo. O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) já atua na emissão de licença prévia para um projeto de energia eólica offshore no Brasil.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 07/04/2026*

## **ENERGIA - MME PRORROGA 14 CONCESSÕES DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA**

A Aneel deve disponibilizar os termos aditivos para a assinatura no prazo de 60 dias

### **Do Estádio Conteúdo**

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou despacho no Diário Oficial da União (DOU) que estende o prazo de diversas concessões do serviço público de distribuição de energia elétrica em todo o País. A medida, assinada pelo ministro Alexandre Silveira, renova os contratos de 14 distribuidoras.

De acordo com o ato, foram aprovados os pedidos de prorrogação dos contratos de concessão firmados entre a União e as concessionárias listadas no documento anexo.

As empresas beneficiadas são CPFL Piratininga, EDP São Paulo, Equatorial Maranhão, RGE Sul, Energisa Paraíba, Energisa Mato Grosso do Sul, Equatorial Pará, Light Serviços de Eletricidade, Neoenergia Coelba, Companhia Paulista de Força e Luz, Energisa Mato Grosso, Energisa Sergipe, Neoenergia Cosern e Neoenergia Elektro.

O documento determina ainda que a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deve disponibilizar os termos aditivos para a assinatura das concessionárias no prazo de 60 dias, formalizando assim a extensão das concessões.

No fim de março, Silveira já havia indicado que a assinatura da renovação contratual das distribuidoras de energia elétrica, por mais 30 anos, seria formalizada de maneira conjunta.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

Data: 07/04/2026

## ENERGIA - PARÁ NEGOCIA RECOMPRA DE ÁREA INDUSTRIAL EM BARCARENA

Tratativas com a Axia Energia envolvem terreno de 27 hectares próximo ao porto de Vila do Conde, com potencial para novos empreendimentos

### **Do Estadão Conteúdo**



**Na agenda foram apresentadas imagens de satélite e informações técnicas que evidenciam a dimensão territorial e o potencial estratégico da área para novos empreendimentos**

O Governo do Pará, por meio da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec), iniciou tratativas com a Axia Energia para a aquisição de uma área industrial localizada em Barcarena, durante reunião

on-line realizada na segunda-feira (6).

O encontro marcou o primeiro contato entre as instituições e foi motivado pela própria empresa, que procurou a Codec com o objetivo de vender o imóvel, atualmente sem utilização produtiva e gerando custos operacionais.

A área foi originalmente destinada pela Codec e hoje pertence à Axia Energia, estando inserida em distrito industrial estadual. Com aproximadamente 27 hectares, o imóvel está posicionado em um dos principais eixos logísticos do Pará, nas proximidades do porto de Vila do Conde, em ambiente industrial consolidado e com acesso facilitado às principais infraestruturas da região.

Durante a agenda, foram apresentadas imagens de satélite e informações técnicas que evidenciam a dimensão territorial e o potencial estratégico da área para novos empreendimentos.

A condução da reunião foi realizada pelo diretor de Estratégia e Relações Institucionais da Codec, Pádua Rodrigues, que apresentou os instrumentos previstos para a gestão dessas áreas, incluindo a aplicação de cláusula contratual que assegura ao Estado a possibilidade de recompra.

“A Codec acompanha a ocupação dessas áreas ao longo do tempo. Quando deixam de cumprir sua finalidade, existem mecanismos que permitem ao Estado atuar para garantir a melhor destinação desses espaços. Há demanda por áreas com esse perfil, e nosso papel é assegurar que estejam disponíveis para novos investimentos”, afirmou.

O diretor técnico da Codec, Ruy Klautau, destacou o potencial da área para novos empreendimentos. “Trata-se de um imóvel com localização estratégica, inserido em um ambiente logístico consolidado, o que favorece sua rápida destinação para empreendimentos produtivos”, disse.

Durante a reunião, também foram detalhados os critérios técnicos e jurídicos que orientam o processo, conforme previsto nos instrumentos vinculados à área. A metodologia considera a atualização do valor original da aquisição como base para eventual negociação, assegurando previsibilidade e segurança jurídica às partes envolvidas.

A Codec manifestou interesse na retrovenda da área, com base nos instrumentos contratuais que preveem a possibilidade de recompra pelo Estado.



Participaram da agenda, pela Axia Energia, Andrei Braga, Cyntia Araújo, Felipe Chaves e Lana Gomes. Pela Codec, estiveram presentes o diretor técnico, Ruy Klautau, o diretor de Estratégia e Relações Institucionais, Pádua Rodrigues, o assessor jurídico Luciano Fontes e a gerente de Atendimento a Novos Negócios, Sabrina Sena.

A atuação da Codec na gestão dos distritos industriais inclui o acompanhamento contínuo da ocupação das áreas, com instrumentos que permitem ao Estado intervir em situações de subutilização e garantir a destinação adequada desses espaços, fortalecendo o ambiente de negócios no Pará.

Como encaminhamento, ficou definida a troca de documentações entre as partes, incluindo matrícula atualizada do imóvel, informações georreferenciadas e normas aplicáveis ao processo, além da realização de análises técnicas e jurídicas que irão subsidiar as próximas etapas.

A interlocução seguirá em nível técnico, com previsão de novos encontros para aprofundamento das tratativas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## **ENERGIA - ANEEL JULGA PROCESSO QUE PODE CASSAR CONCESSÃO DA ENEL EM SP**

Análise da agência reguladora ocorre após revogação de liminar e envolve falhas no atendimento a apagões recentes

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deve decidir nesta terça-feira (7) sobre o processo que apura a atuação da Enel São Paulo após sucessivos apagões que atingiram milhões de consumidores nos últimos anos. A análise pode resultar na aplicação da penalidade máxima prevista no contrato de concessão, com a eventual caducidade da distribuidora na Grande São Paulo.

O julgamento ocorre após a Justiça Federal revogar a liminar que havia suspenso o andamento do processo administrativo, permitindo a retomada da tramitação na agência reguladora.

A investigação foi aberta após o apagão registrado em outubro de 2024 e tem como objetivo avaliar se houve descumprimento de obrigações contratuais por parte da concessionária. Inicialmente, a conclusão estava prevista para antes, mas foi postergada para 2026.

Relatórios técnicos da Aneel apontaram falhas no restabelecimento do fornecimento de energia em episódios ocorridos em novembro de 2023 e outubro de 2024. Entre os problemas identificados estão o tempo elevado de atendimento a ocorrências emergenciais, interrupções com duração superior a 24 horas e deficiências no planejamento e na execução de planos de contingência diante de eventos climáticos extremos.

No âmbito do processo, a Enel apresentou um plano de recuperação voltado à melhoria na recomposição do serviço em situações de interrupção.

Na segunda-feira (6), véspera da análise, o diretor da Aneel Fernando Mosna se reuniu com representantes da distribuidora, incluindo o presidente da Enel São Paulo, Guilherme Lencastre. A empresa já havia contestado, no início do mês, uma nota técnica da agência que sugeriu a aplicação da caducidade do contrato como penalidade pelas falhas identificadas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## **MINERAÇÃO - PIAUÍ QUER EXPORTAR MINÉRIO PELO PORTO PIAUÍ AINDA NESTE ANO**

Visita de governador a operação da mineradora em Piripiri reforça mudança logística hoje concentrada no Porto do Pecém, no Ceará

### **Do Estádio Conteúdo**



***Durante a visita, o governador Rafael Fonteles destacou o modelo operacional adotado pela Lion Mining em Piripiri, com ênfase no controle tecnológico e nas práticas ambientais***

A visita do governador do Piauí, Rafael Fonteles (PT), à operação da mineradora Lion Mining, em Piripiri, reforçou a expectativa de que as exportações de minério de ferro do estado passem a ser realizadas, ainda neste ano, pelo Porto

Piauí, em Luís Correia. A mudança deve alterar a logística atual, hoje concentrada no Porto do Pecém (CE), e é vista pelo governo como um passo para reduzir custos e ampliar a competitividade do produto no mercado internacional.

A agenda ocorreu no último dia 2 e incluiu a apresentação das operações da empresa, que atua há três anos na região e já consolidou o município como um dos principais polos de mineração do estado. A Lion Mining produz cerca de 1,5 milhão de toneladas de minério de ferro por ano, com foco na exportação e no fornecimento para a indústria siderúrgica.

Durante a visita, Fonteles destacou o modelo operacional adotado pela empresa, com ênfase no controle tecnológico e nas práticas ambientais. Segundo ele, a mineração ocorre de forma contínua, com monitoramento em laboratório e sem o uso de barragens de rejeitos. O governador também mencionou a perspectiva de implantação de uma etapa de beneficiamento do minério na própria região, o que pode ampliar o valor agregado da produção.

Desde o início das operações no Piauí, a Lion Mining já investiu mais de R\$ 150 milhões. A produção tem como principal destino o mercado externo, com 28 navios embarcados até o momento, sobretudo para a China. O minério extraído em Piripiri apresenta teor de ferro de até 65%, índice considerado elevado para os padrões da indústria do aço.

Atualmente, o escoamento da produção é realizado por meio do Porto do Pecém, no Ceará. A expectativa do governo estadual, no entanto, é redirecionar essa logística para o Porto Piauí, utilizando o sistema de transshipment — no qual embarcações menores transportam a carga até navios de maior porte em alto-mar. A mudança, segundo a gestão estadual, tende a reduzir custos operacionais e ampliar o alcance das exportações, com destinos como China, México e Estados Unidos.

A atividade de mineração também tem impacto direto na economia local. A operação da Lion Mining mantém cerca de 300 empregos diretos nas três minas em funcionamento e soma aproximadamente mil postos de trabalho, considerando os empregos indiretos.

Dados da Secretaria de Estado do Planejamento indicam que o Piauí possui reservas estimadas em mais de 1 bilhão de toneladas de minério de ferro, com produção anual em torno de 1 milhão de toneladas. O volume já posiciona o estado como o sexto maior exportador nacional do produto, consolidando a mineração como um dos vetores da economia piauiense.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**



### **MINERAÇÃO - OURO SOBE COM TENSÃO GEOPOLÍTICA E CAUTELA COM JUROS NOS EUA**

Metal avança levemente mesmo com alta dos rendimentos dos Treasuries e incertezas sobre cortes do Fed

#### ***Do Estadão Conteúdo***

O ouro fechou em leve alta nesta segunda-feira, 6, calibrando riscos geopolíticos que favorecem a demanda por ativos seguros, mesmo diante de alta dos rendimentos dos títulos de curto prazo do Tesouro americano.

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para maio encerrou em alta de 0,11%, a US\$ 4.667,80 por onça-troy. Já a prata para o mesmo mês cedeu 0,11%, a US\$ 72,84 por onça-troy. O índice DXY, que mede a variação do dólar ante uma cesta de pares fortes, estava em leve queda, a 100,00 pontos.

O potencial de alta do ouro pode ser limitado com a diminuição das expectativas de cortes de juros pelo Federal Reserve, afirma o CEO da Sky Links Capital, Daniel Takieddine.

Dados robustos do mercado de trabalho americano mantêm os rendimentos dos títulos de curto prazo e de 10 anos do Tesouro dos EUA em alta, trazendo pressão para o metal precioso. A economia dos Estados Unidos criou 178 mil empregos em março, em termos líquidos, segundo relatório divulgado no dia 3, evidenciando os desafios para novo alívio monetário nos EUA.

Os riscos geopolíticos além do Oriente Médio e as compras constantes por bancos centrais continuam a sustentar os preços do ouro, acrescenta o CEO. Os movimentos de curto prazo do ouro dependem dos dados econômicos dos EUA, dos sinais do Fed e dos desdobramentos geopolíticos, observa.

A mídia iraniana informou nesta segunda-feira que o Irã rejeitou a proposta de cessar-fogo dos EUA e defendeu o fim permanente da guerra. O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou, também nesta segunda, que o país tem capacidade de derrotar o Irã "em uma única noite", ao elevar o tom das ameaças em meio à escalada de tensões no Oriente Médio.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### **BRASIL EXPORT - FÓRUM DEBATE IMPACTO DAS ENERGIAS RENOVÁVEIS NA ECONOMIA**

Painel do Bahia Export reúne especialistas e representantes do setor para discutir efeitos dos investimentos em sustentabilidade sobre o PIB baiano

**Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)**

**O BAHIA EXPORT SERÁ REALIZADO NA SEDE DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA (FIEB), COM PROGRAMAÇÃO DISTRIBUÍDA EM DOIS DIAS**

O impacto das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade na economia da Bahia será o tema do quinto painel do Bahia Export, que será realizado nos dias 9 e 10, em Salvador. O encontro integra a programação do segundo dia do fórum, que reúne autoridades, especialistas e representantes do setor produtivo para discutir temas ligados à infraestrutura, à logística e ao desenvolvimento econômico do estado. Previsto para as 8h30, o painel "Impacto das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade no PIB da Bahia" dará continuidade à programação iniciada no dia anterior, ampliando o debate para temas relacionados à transição energética, à agenda ambiental e aos efeitos econômicos dessas transformações. A proposta é analisar como os investimentos em fontes renováveis e práticas sustentáveis têm influenciado o crescimento econômico e a estrutura produtiva do estado.



A mediação será feita pela jornalista Luciana Fialho. Participam do debate Cristina Wadner, advogada e especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Direito Processual Civil; Eduardo Sodré, secretário do Meio Ambiente do Estado da Bahia; Marcelo Lyra, vice-presidente de Comunicação, Relações Institucionais e ESG da Acelen; Raissa Pimentel, doutora e mestre em direito e sustentabilidade pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); e Vladson Menezes, diretor-executivo da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB).

A composição do painel reúne representantes do poder público, da indústria, do meio jurídico e da academia, permitindo a abordagem de diferentes dimensões relacionadas à sustentabilidade, incluindo regulação, investimentos, inovação e impactos econômicos. A presença de especialistas com atuação em ESG e políticas ambientais também abre espaço para discutir os desafios de implementação e os efeitos dessas agendas sobre a competitividade do estado.

O debate ocorre em um contexto de expansão das energias renováveis na Bahia, com crescimento de projetos voltados à geração eólica e solar, além da ampliação de iniciativas ligadas à sustentabilidade em diferentes setores da economia. A discussão deve considerar ainda o papel desses investimentos na atração de novos empreendimentos, na geração de empregos e na diversificação da matriz econômica estadual.

O Bahia Export será realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), com programação distribuída em dois dias. No segundo dia, além do painel dedicado às energias renováveis, estão previstas apresentações institucionais e outros debates ao longo da manhã, incluindo discussões sobre a Baía de Todos os Santos e temas relacionados ao desenvolvimento regional.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/04/2026

## 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: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do

Grupo Brasil Export

Debate: José Demétrius Moura, Diretor de Relações com o Mercado da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA); Roberta Carvalho, 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 Maynard, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia

Debate: 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

Debate: 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 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

Debate: 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

Debate: 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: 07/04/2026

### OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - AMAZÔNIA: RIQUEZAS EXTRAÍDAS, POBREZAS MANTIDAS



**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](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Se entendermos que as desigualdades regionais do país não devem ser reduzidas, poderemos encontrar diferentes motivadores para isso: culturais, divinos, formação histórica que não pode ser modificada, questões econômicas e uma diversidade de motivos inalteráveis.

Há um crescente desafio aos fatos. Temos muitos imaginários e poucos fatos compartilhados, para uma conversa franca. Temos tido grande dificuldade no diálogo pela simples razão de encontrarmos dificuldade de compartilhar fatos em comum. Quanto mais difícil for o encontro de uma base comum para conversas, mais distante estaremos uns dos outros. As fronteiras do aceitável e do inaceitável se tornam fundamentais para a construção de um ambiente em comum e onde se consegue construir um diálogo.

Se entendermos que as desigualdades regionais do país não devem ser reduzidas, poderemos encontrar diferentes motivadores para isso: culturais, divinos, formação histórica que não pode ser modificada, questões econômicas e uma diversidade de motivos inalteráveis. A questão é que eles são razões que buscam a manutenção da desigualdade. Para quem vive nas regiões mais ricas do país, não consegue conceber ou aceitar a necessidade de alocar recursos para reduzir a desigualdade do Norte ou do Nordeste frente ao Sudeste.

Há um fato incontestável da desigualdade regional? Certamente há. Mas, para aqueles que não querem contribuir para a redução desta desigualdade, abundarão razões para explicar o quanto isso é justo e adequado. Contudo, o que temos é um cenário onde não só a desigualdade é mantida, quanto ela é aumentada e, mais ainda, seguimos a tratar as regiões periféricas como áreas para extrair recursos, sem investir.

Existe petróleo na Amazônia? Certamente há um público grande interessado em extrair. Não há uma base comum de entendimento sobre como serão geradas compensações para a região. Há uma desigualdade, não há uma conversa ou plano para reduzir a desigualdade. Há pobreza e isolamento? Não há um plano para reduzir a pobreza ou isolamento. Os planos seguem sendo planos de extração e não de construção de prosperidade.

É oportuno extrair petróleo na costa do Amapá ou no Amazonas? Como serão as compensações ambientais? Como serão investidos na região os recursos da riqueza gerada? Há potencial de terras raras ou vários outros minerais na região Amazônica? Certamente. Como a região aproveitará este potencial, além da geração de poucos empregos? Não há planos de compensação ou contrapartida. Até existem grupos políticos que querem simplesmente ceder para estrangeiros em troca de algo que não é visível ou declarável publicamente.

Se não conseguirmos encontrar espaços de diálogos entre coisas importantes, que deveriam ser simples, como buscar harmonia entre regiões, como construir reduções de desigualdades, como esperar um respeito amplo pela democracia? Há um desafio antigo no Brasil que é a capacidade de compartilhar fatos e enfrentar estes fatos. O que vemos agora, com a democracia sendo atacada, é uma ampliação desta prática para outros campos. Precisamos nos reencontrar com a capacidade de diálogo para enfrentar os desafios nacionais, em um projeto de país. Sem isso, não haverá Amazônia preservada ou próspera. O que teremos no futuro é uma sequência da destruição que já ocorreu em outros biomas nacionais.

(\*) Professor da UFAM.

Augusto Cesar Barreto Rocha é professor da Universidade Federal do Amazonas. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/04/2026

## INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - ARTEMIS II BATE RECORDE E ATINGE MAIOR DISTÂNCIA DA TERRA

Missão da Nasa supera marca da Apollo 13 durante sobrevoo lunar e avança na retomada de voos tripulados à Lua

**Da Agência Brasil**



**A cápsula Orion, da missão Artemis II, navegou nesta segunda-feira ao redor do lado mais distante a Lua, observando-a a cerca de 4.000 milhas acima de sua superfície escura**

Os quatro astronautas da missão Artemis II da Nasa voaram nesta segunda- -feira para o ponto mais profundo do espaço alcançado por qualquer ser humano, navegando ao

longo de uma trajetória de atração gravitacional lunar a caminho de um raro sobrevoo tripulado sobre o lado oculto da Lua.

A tripulação da Artemis II, que viajava em sua cápsula Orion desde o lançamento na Flórida na semana passada, começou seu sexto dia de voo espacial quando acordou por volta das 11h50 (horário de Brasília), com uma mensagem gravada do falecido astronauta da Nasa Jim Lovell, que voou a bordo das missões lunares Apollo 8 e Apollo 13, na época da Guerra Fria.

“Bem-vindos à minha antiga vizinhança”, disse Lovell, que morreu no ano passado aos 97 anos. “É um dia histórico, e sei que vocês estarão muito ocupados, mas não se esqueçam de apreciar a vista... boa sorte e sucesso.”

Os quatro astronautas da Artemis estabeleceram um novo recorde de voos espaciais nesta segunda-feira, quando ultrapassaram a distância máxima de 248.000 milhas (quase 400.000 km) da Terra alcançada em 1970 pela Apollo 13, depois que um defeito quase catastrófico na espaçonave interrompeu a missão, forçando Lovell e seus dois companheiros de tripulação a usar a gravidade da Lua para ajudá-los a retornar em segurança à Terra.

Mais tarde, nesta segunda-feira, a tripulação da Artemis, composta pelos astronautas norte-americanos Reid Wiseman, Victor Glover e Christina Koch e pelo astronauta canadense Jeremy Hansen, alcançou sua própria distância mais distante da Terra — 252.755 milhas, 4.117 milhas (6.626 km) além do recorde mantido pela tripulação da Apollo 13 por 56 anos.

### Nomeando crateras

Ao longo do caminho, os membros da tripulação passaram algum tempo atribuindo novos nomes provisórios às características lunares que anteriormente não tinham designações oficiais.

Em uma mensagem de rádio para o controle da missão em Houston, Hansen sugeriu que uma cratera fosse chamada de Integrity — Integridade —, em homenagem ao nome dado à cápsula Orion da tripulação, e que outra cratera, às vezes visível da Terra no limite entre os lados oculto e visível da Lua, recebesse o nome em homenagem à falecida esposa de Wiseman, Carroll.

“Há alguns anos, começamos essa jornada, nossa família de astronautas muito unida, e perdemos um ente querido”, disse Hansen sobre a falecida esposa do comandante da missão, com a voz



embargada pela emoção ao descrever a posição de seu homônimo lunar. “É um ponto brilhante na Lua, e gostaríamos de chamá-lo de Carroll.”

Na sequência, a Orion navegou ao redor do lado mais distante da Lua, observando-a a cerca de 4.000 milhas acima de sua superfície escura, enquanto eclipsava o que parecia ser uma Terra do tamanho de uma bola de basquete no fundo distante.

Como a Lua gira na mesma velocidade em que orbita em torno da Terra, seu lado oculto está sempre voltado para longe do nosso planeta, de modo que poucos seres humanos — apenas os membros das tripulações da Apollo que orbitaram a Lua durante suas missões — já olharam diretamente para sua superfície.

O marco representou um ponto culminante na missão Artemis II de quase 10 dias — o primeiro voo de teste com tripulação do programa Artemis da Nasa, sucessor do projeto Apollo dos anos 1960-1970 da Nasa — e a primeira viagem do mundo a enviar seres humanos para as proximidades da Lua em mais de meio século.

A série multibilionária planejada de missões Artemis tem como objetivo levar os astronautas de volta à superfície da Lua até 2028 — antes da China — e estabelecer uma presença de longo prazo dos EUA no local na próxima década, construindo uma base lunar que serviria como campo de provas para possíveis missões futuras a Marte.

A última vez que os astronautas caminharam na Lua — um feito até agora alcançado apenas pelos Estados Unidos — foi na missão Apollo final, em 1972.

### Fotos

O sobrevoo lunar desta segunda-feira levou a tripulação à escuridão e a breves apagões nas comunicações, enquanto a Lua bloqueou a Rede de Espaço Profundo da Nasa — um conjunto global de enormes antenas de rádio usado pela agência para se comunicar com a tripulação.

Durante o sobrevoo de seis horas, os astronautas usaram câmeras profissionais para tirar fotos detalhadas da Lua através da janela da Orion, mostrando um ponto de vista raro e cientificamente valioso da luz do Sol filtrada em suas bordas.

A tripulação também teve a chance de fotografar um momento raro em que seu planeta natal — ofuscado pela distância recorde no espaço — se pôs e nasceu com o horizonte lunar à medida que eles se moviam, apresentando um remix celestial do nascer da Lua tipicamente visto da Terra.

Uma equipe de dezenas de cientistas lunares posicionados na Sala de Avaliação Científica do Centro Espacial Johnson da Nasa, em Houston, fez anotações enquanto os astronautas, que estudaram uma série de fenômenos lunares como parte do treinamento da missão, descreveram sua visão em tempo real.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 07/04/2026**

## FINANÇAS - “QUEM FALA MAL DO PIX TEM INTERESSES”, DIZ DIRETOR DO BC

Paulo Picchetti respondeu aos ataques que o método de pagamento vem sofrendo e disse que EUA têm interesses diferentes do Brasil

### **Do Estadão Conteúdo**

O diretor de Política Econômica e de Assuntos Internacionais e de Gestão de Riscos Corporativos do Banco Central, Paulo Picchetti, afirmou nesta segunda-feira, 6, que quem fala mal do meio de pagamento Pix “tem interesses que não são os da população brasileira”.

Ele respondeu sobre ataques ao Pix - que tem sido alvo de críticas por parte do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump - após participar do XII Seminário Anual de Política Monetária

promovido pelo Centro de Estudos Monetários do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), no Rio de Janeiro.



### **Um relatório de empresas americanas apontou um PIX brasileiro como uma preocupação para os EUA**

Durante palestra no evento, Picchetti falou do trabalho do Banco Central na regulação de ativos virtuais e stablecoins, com três resoluções aprovadas em novembro do ano passado. “Por exemplo, você cobra IOF agora sobre remessas com os stablecoins da mesma forma que você cobra IOF de remessas de câmbio pelos canais convencionais”, lembrou Picchetti.

As novas normas preveem um prazo até outubro para as empresas se enquadrarem e se adaptarem, tanto as que já estão em operação quanto as que desejam entrar.

“Eu acho que ele (mercado de ativos virtuais), primeiro, já é uma realidade, segundo, a natureza dos stablecoins é ter confiabilidade. A questão é que eu estava levantando quanto que ele vai conseguir coexistir com meios de pagamentos tradicionais com todo o arcabouço que a gente já tem do sistema financeiro tradicional. Isso é uma coisa que a gente está vendo se desempenhar, aí. Muita gente achava que bitcoin ia ser uma revolução, que todo mundo ia usar dali a seis meses. E hoje em dia é um negócio mais de curiosidade ou de especulação do que realidade. Ninguém paga café, carro, nada em bitcoin, né?”, acrescentou o diretor.

Quanto ao desenvolvimento do Drex, plataforma que visa permitir transações financeiras seguras com ativos digitais, o diretor reconhece que “não é um caminho linear” e que há desafios tecnológicos. “Que não são nossos, são do mundo inteiro. Então a gente está estudando isso e junto com isso todo o arcabouço novo de funcionamento, como é que vão ser criados esses contratos inteligentes. Tudo isso está sendo estudado junto. Tem uma fase piloto que já foi concluída, começou outra”, disse ele.

E afirmou: “Pode ter um breakthrough tecnológico, você resolver algumas questões que por enquanto não estão resolvidas e isso se tornar possível logo depois. Pode nunca ser possível. Realmente é difícil de prever. (...) Tem, no fundo, uma grande questão de você conciliar a privacidade com escalabilidade. Não tem uma solução no mundo ainda para isso. É óbvio que você tem que ter as duas, né? Porque se a gente imagina o Drex reproduzir o sucesso do Pix, você vai ter milhões de transações ali por dia e a coisa tem que funcionar como o Pix funciona.”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### **FINANÇAS - PREVISÃO DA INFLAÇÃO SOBE PARA 4,36%**

Esta é a quarta semana seguida que o Boletim Focus eleva a projeção do IPCA, mas índice ainda está dentro do limite estabelecido

**Da Agência Brasil**

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, passou de 4,31% para 4,36% este ano. A estimativa está no Boletim Focus desta segunda-feira (6), pesquisa divulgada semanalmente pelo Banco Central (BC) com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Em meio às tensões causadas pela guerra no Oriente Médio, a previsão para a inflação deste ano foi elevada, pela quarta semana seguida, 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% – aceleração diante do registrado em janeiro (0,33%). No entanto, o IPCA acumulado em 12 meses recuou para 3,81%, abaixo dos 4% pela primeira vez desde maio de 2024.

A inflação de março, já com os possíveis impactos da guerra no Oriente Médio, será divulgada na próxima quinta-feira (9) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Para 2027, a projeção da inflação subiu de 3,84% para 3,85%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,6% 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%.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## FINANÇAS - CAUTELA DO COPOM AJUDA O BRASIL AGORA, DIZ GALÍPOLO

Segundo o presidente do BC, a serenidade adotada na política monetária coloca o país em condição favorável em relação à tensão global

**Do Estadão Conteúdo**

***Gabriel Galípolo brincou e disse que nunca usou tanto a palavra cautela como neste período como presidente do Banco Central***



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, afirmou nesta segunda-feira, 6, que a cautela adotada pelo BC brasileiro na condução da política monetária tem permitido enfrentar o choque atual de oferta, associado à guerra no Oriente Médio, em uma condição mais favorável.

“A ideia de cautela para o Banco Central do Brasil é você poder tomar tempo para conhecer melhor o problema e fazer movimentos mais seguros, dar passos mais seguros na direção da política monetária a partir do conhecimento maior que você tem do problema”, disse.

Galípolo ressaltou que o conceito de cautela na autoridade monetária está sempre associado ao de serenidade. Brincou também que usou a palavra cautela mais vezes na vida desde que entrou no BC do que antes de fazer parte do board da autoridade monetária.

O banqueiro central detalhou que essa percepção de uma condição mais favorável do Brasil considera o ponto de vista do crescimento econômico, que está mais próximo do potencial do País, e da taxa de câmbio, que tem se apresentado mais bem comportada, beneficiada não só pelo Brasil ser exportador líquido de petróleo, mas também pelo carry, segundo Galípolo.

Apesar desses fatores, ele ponderou que, do ponto de vista da condução da política monetária, ainda há preocupação com o mercado de trabalho apertado e as expectativas de inflação desancoradas.

### **Tarefa difícil dos BCs**

O presidente do Banco Central afirmou ainda que os dirigentes de bancos centrais de todo o mundo têm sido cobrados não mais apenas por terem aumentado demais os juros, com efeitos



contracionistas sobre a economia e, conseqüentemente, sobre resultados eleitorais, mas também por terem cortado demais a taxa de juros, permitindo impactos de preços sobre a inflação.

“Agora os banqueiros centrais não apanham mais somente por terem sido causadores de algum tipo de queda de popularidade ou perda de eleição do presidente, porque eles subiram a taxa de juros demais, mas também porque cortaram demais e o pode ter tido um impacto na inflação”, frisou Galípolo.

O presidente da autoridade monetária mencionou que diferentes pesquisas mostram que a sociedade atual não tolera mais conviver com inflação.

Segundo ele, críticas dirigidas a bancos centrais pelo mundo tratam de uma possível demora excessiva para responder via política monetária, por exemplo, ao choque de oferta que contaminou preços na invasão da Ucrânia pela Rússia, o que levou a um custo posterior maior para a população.

“O Banco Central do Brasil é muito elogiado pelos pares e pela comunidade de finanças internacionais por ter sido um dos primeiros a reagir naquele momento. Se a gente lembrar, foram 1.175 pontos bases de alta de juros nos 18 meses que antecedem a eleição. Esse foi o movimento que o Banco Central do Brasil fez ali”, comentou Galípolo.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 07/04/2026*

## **FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE RECUO E FECHA ABAIXO DE R\$ 5,15 COM GUERRA NO RADAR**

Já o Ibovespa, tem alta discreta de 0,06%, aos 188.161,97 pontos, na abertura da semana  
***Do Estadão Conteúdo***

O dólar abriu a semana em leve queda no mercado local, alinhado ao comportamento da moeda norte-americana no exterior, e fechou abaixo de R\$ 5,15 pela primeira vez desde fins de fevereiro, antes da eclosão da guerra no Oriente Médio.

Apesar de declarações dúbias do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ao longo da tarde - que combinaram ameaças de ataques massivos ao Irã com relatos de bom andamento das negociações -, houve apetite por divisas emergentes.

O dólar oscilou ao sabor do noticiário externo, rondando a maior parte da tarde o patamar de R\$ 5,15, após registrar mínima de R\$ 5,1399 pela manhã. No fim do pregão, o dólar à vista recuava 0,26%, a R\$ 5,1465. Após alta de 0,87% em março, o dólar recua 0,62% nos três primeiros pregões de abril. No ano, as perdas são de 6,24%.

“O comportamento do câmbio está muito ligado ao noticiário sobre a guerra, com declarações de Trump provocando muita volatilidade”, afirma o gerente de câmbio da Treviso Corretora, Reginaldo Galhardo.

### **Ibovespa**

O Ibovespa orbitou a estabilidade ao longo da tarde desta segunda-feira, após ter apresentado uma amplitude maior de variação pela manhã, cravando mínima a 187.811,25 e máxima a 189.219,50 pontos ao longo do dia. O índice conseguiu sustentar leve ganho de 0,06% no fechamento, aos 188.161,97 pontos, com giro bem enfraquecido a R\$ 18,6 bilhões, abaixo da média do ano.

Neste começo de abril, o índice da B3 acumula ganho de 0,37% no mês, colocando o avanço do ano a 16,78%.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 07/04/2026*

### COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO – ARTIGOS - PERGUNTAR BEM É MAIS RARO – E MAIS ESTRATÉGICO – DO QUE PARECE



**CLARA LAFACE**  
Consultora de imagem  
corporativa e escritora

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Nesse último final de semana, fui ao cinema assistir Nuremberg. Em uma das cenas do julgamento, um dos promotores consegue deixar um dos acusados sem saída. Ele não utilizou de nenhuma estratégia inovadora. Somente fez a pergunta certa.

Estamos mais habituados a valorizar respostas do que a forma como se chega até elas. Em ambientes corporativos, esperam-se rapidez, direcionamento e conclusão. A etapa anterior, muitas vezes, passa despercebida, como se fosse apenas um detalhe operacional.

Agora, traga essa lógica para a realidade da sua empresa. Quantas conversas são conduzidas sem que o ponto de partida tenha sido bem estruturado? Quantas respostas são dadas com segurança, mas sustentadas por formulações frágeis? A forma como se inicia uma conversa influencia diretamente a qualidade do que será discutido, decidido e executado.

As perguntas certas são instrumentos de cultura organizacional

A forma como uma organização conduz suas conversas revela mais sobre sua cultura do que muitos discursos institucionais. Isso se manifesta tanto no que é dito quanto no que é evitado.

Em muitos contextos, predominam abordagens voltadas à execução: prazos, entregas, responsabilidades. Elas organizam o fluxo de trabalho, mas não necessariamente ampliam a análise. Quando ocupam quase todo o espaço, outras camadas deixam de ser exploradas.

Temas como riscos, premissas ou revisão de direção tendem a aparecer com menos frequência. Em alguns casos, por exigirem mais tempo; em outros, por gerarem desconforto. Com o tempo, estabelece-se um padrão em que as pessoas se orientam pelo que é mais seguro abordar — e responder.

Esse padrão impacta diretamente a qualidade das decisões. Quando determinados pontos deixam de ser levantados, o campo de análise se torna mais restrito. As discussões avançam, mas dentro de limites pouco questionados.

Ambientes que incorporam abordagens mais consistentes no dia a dia ampliam esse campo. Ao explorar hipóteses, consequências e alternativas, as conversas ganham profundidade. Isso se reflete, naturalmente, na forma como decisões são construídas.

A responsabilidade na qualidade da conversa

A qualidade de uma conversa está diretamente relacionada à forma como ela é conduzida desde o início. Formulações pouco específicas tendem a gerar respostas amplas demais. Direcionamentos excessivos podem restringir o raciocínio de quem responde.

Há também um fator importante: o contexto. Em ambientes com hierarquia, as respostas costumam considerar não apenas o conteúdo apresentado, mas também o que se espera como retorno. Isso influencia o nível de profundidade e a abertura da conversa.

Vou usar como exemplo o uso de ferramentas como o ChatGPT. A qualidade da resposta depende da forma como a solicitação é estruturada. Quanto mais genérica, mais superficial tende a ser a devolutiva. Quanto mais clara, maior a utilidade do resultado.



No ambiente corporativo, esse efeito se repete. Muitas interações avançam com aparência de produtividade, mas sem aprofundamento. As respostas existem, mas não necessariamente exploram o problema em sua totalidade.

Há ainda um aspecto menos evidente: o desconforto. Abordagens mais precisas podem expor fragilidades ou pontos sensíveis. Em alguns casos, isso leva à escolha por caminhos mais seguros, o que limita a análise e, conseqüentemente, a qualidade das decisões.

Mas, então, como melhorar a qualidade das perguntas?

O ponto de partida está na intenção. Quando a abordagem busca apenas validar uma ideia, a conversa tende a se encerrar rapidamente. Quando há interesse genuíno em explorar o problema, abre-se espaço para análise mais ampla.

Revisar estruturas recorrentes é um exercício prático. Expressões como “está tudo certo?” ou “estamos alinhados?” costumam encerrar o raciocínio antes de aprofundá-lo. Ao reformular esse tipo de abordagem, cria-se espaço para respostas mais consistentes. Trazer questões como “o que pode não estar funcionando?” ou “o que estamos deixando de considerar?” amplia o campo de reflexão.

Um outro elemento relevante é o desdobramento. Uma resposta dificilmente esgota um tema. Quando há continuidade — quando uma ideia leva a outra — o raciocínio se aprofunda e a análise ganha consistência.

O tempo também influencia. Em ambientes orientados à rapidez, existe a tendência de avançar para conclusões sem estruturar bem o ponto de partida. Algumas questões exigem mais elaboração, e respeitar esse tempo contribui para decisões mais sólidas.

Vale destacar também que o ambiente precisa permitir questionamento. Quando há espaço para isso, a qualidade das interações evolui. Quando não há, as conversas tendem a se manter na superfície.

A forma como uma conversa se inicia influencia diretamente a maneira como um problema é compreendido e como uma decisão será construída. Diante disso, vale uma reflexão: ao conduzir uma conversa, quanto tempo é dedicado a estruturar bem o ponto de partida? Porque, muitas vezes, é a partir dele que se define o limite — ou a consistência — de tudo o que vem depois.

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

**A QUALIDADE DE UMA CONVERSA ESTÁ DIRETAMENTE RELACIONADA À FORMA COMO ELA É CONDUZIDA DESDE O INÍCIO. FORMULAÇÕES POUCO ESPECÍFICAS TENDEM A GERAR RESPOSTAS AMPLAS DEMAIS**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/04/2026

## JUSTIÇA - OAB-SP PEDE INVESTIGAÇÃO DE MINISTROS DO STF

Leonardo Sica, presidente da seccional paulista, citou casos revelados pela imprensa de usos de aeronaves particulares por magistrados

### **Do Estadão Conteúdo**

Representante de 380 mil advogados no Estado de São Paulo, Leonardo Sica, presidente da seccional paulista da OAB, defendeu nesta segunda-feira, 6, que ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) que pegam caronas em jatinhos particulares devem ser “amplamente investigados”.

Para ele, a Procuradoria-Geral da República (PGR), responsável por conduzir eventuais apurações sobre os casos, está “silente” sobre a atuação dos magistrados da Corte. “Eu acho que os fatos precisam ser investigados. Todos os fatos. Por exemplo, ministros recebem carona de jatos

particulares. A gente tem que investigar amplamente isso”, disse Sica, após reunião da Comissão de estudos para a reforma do Judiciário.



***Além de Alexandre de Moraes e Dias Toffoli (foto), o ministro Kassio Nunes também usou jatinho particular, este a convite de advogada que atua em defesa do Banco Master - Leonardo Sica, presidente da OAB-SP Foto: Divulgação/OAB-SP***

O presidente da OAB-SP citou os sucessivos casos revelados pela imprensa de usos de aeronaves particulares por ministros do Supremo bancados por empresários e advogados com processos na Corte.

“A gente espera, e o Conselho Federal da OAB está tentando falar com o procurador-geral da República (Paulo Gonet), levar essa pauta adiante. Porque aí não é o ministro Edson Fachin, ele não pode dar início, como presidente do Supremo”, disse Sica.

### **Kassio**

O ministro do STF Kassio Nunes Marques viajou de Brasília para Maceió com sua mulher em avião particular que pertence à empresa que administra os bens do banqueiro Daniel Vorcaro, a Prime You.

O magistrado foi a uma festa de aniversário na capital alagoana a convite de uma advogada que atua judicialmente para o Banco Master e disse ser a responsável por arcar com os custos da viagem.

Procurado pelo Estadão, o ministro confirmou a viagem e afirmou que foi convidado para o aniversário da advogada Camilla Ewerton Ramos, mulher do desembargador Newton Ramos, do Tribunal Regional Federal da 1.ª Região (TRF-1).

### **Moraes**

O ministro Alexandre de Moraes e sua mulher, a advogada Viviane Barci de Moraes, também pegaram voos em aeronaves particulares de uma empresa ligada ao dono do Master. Documentos obtidos pelo Estadão mostram que o ministro voou em avião da empresa de Vorcaro na véspera de reunião com banqueiro.

O gabinete de Moraes classificou a informação como ilação e afirmou que o ministro “jamais viajou em nenhum avião de Daniel Vorcaro ou em sua companhia e de Fabiano Zettel, a quem nem conhece”. O escritório de Viviane afirmou em nota que contrata diversos serviços de táxi aéreo e que, entre eles, já foi contratada a empresa Prime Aviation, ligada a Vorcaro. Disse ainda que nem Vorcaro nem seu cunhado Fabiano Zettel estiveram presentes nos voos.

### **Toffoli**

Documentos oficiais indicam que o ministro Dias Toffoli fez pelo menos três viagens de Brasília ao resort Tayayá, no Paraná, do qual foi sócio, usando aviões de empresários, após a venda do empreendimento, em 2025. Um deles era da Prime Aviation, empresa que tinha participação de Vorcaro.

Os outros dois eram de Paulo Humberto Barbosa, que comprou a parte de Toffoli no Tayayá, e de Luiz Osvaldo Pastore, empresário da mineração que levou o ministro a Lima, no Peru, para assistir à final da Libertadores entre Flamengo e Palmeiras em novembro.

Procurado por meio da assessoria do tribunal e de interlocutores, o ministro não se manifestou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### JUSTIÇA - STF PODE DEFINIR ELEIÇÃO INDIRETA NO RIO PARA EVITAR CONFUSÃO LOGÍSTICA

Há uma grande preocupação com a preparação de duas eleições diretas até outubro  
**Do Estadão Conteúdo**

O STF definirá na quarta-feira, 8, uma solução para o impasse político no Rio de Janeiro. Com a renúncia do governador Cláudio Castro, que foi condenado pelo TSE por abuso do poder político e econômico, o cargo ficou vago.

No julgamento, os ministros decidirão se haverá uma eleição direta ainda neste semestre, ou se o novo mandatário será definido por votação indireta na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj).

Em qualquer das hipóteses, o novo mandatário ficará no cargo até 31 de dezembro, já que haverá eleições diretas em outubro.

Hoje, a possibilidade de votação indireta está mais forte no STF. O principal motivo é a logística necessária para se planejar duas eleições para governador no mesmo ano no Rio.

Segundo o Código Eleitoral, a chapa cassada a mais de seis meses do fim do mandato deve ser substituída por eleição direta. A renúncia de Castro pode ser lida como uma manobra para que seu substituto seja escolhido pela Alerj, e não pelo voto popular. Isso porque, pela Constituição do Rio, quando o cargo fica vago por renúncia, o caso é de eleição indireta para escolher o novo governador.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

### INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE IRANIANOS SÃO ‘ANIMAIS’

Presidente dos EUA afirma que os inimigos devem ser detidos e que gostaria de tomar o petróleo do Irã

**Do Estadão Conteúdo**



**Trump confirmou que o prazo final para a definição de um acordo de cessar-fogo é às 21h (no horário de Brasília) desta terça-feira, 7**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta segunda-feira, 6, que os líderes iranianos são “animais” que precisam ser detidos e que gostaria de tomar o petróleo do país.

Durante uma conversa com jornalistas em um evento de Páscoa, Trump foi questionado se ataques de Washington contra pontes e usinas de energia do Irã

poderiam ser considerados crimes de guerra.

“Eles são animais, e nós temos que detê-los, e não podemos deixar que eles tenham uma arma nuclear. Muito simples. Eles querem uma arma nuclear. Eles têm tentado há muito tempo”, respondeu o republicano.

Trump também afirmou que, se dependesse dele, “tomaria o petróleo” do Irã, mas disse que “infelizmente, os cidadãos norte-americanos querem” que os EUA encerrem a guerra. “Ele está lá para ser usado. Não há nada que eles possam fazer”, afirmou. “Eu ficaria com o petróleo e ganharia dinheiro.”



Questionado sobre como tal ação ajudaria os cidadãos iranianos, o presidente respondeu que “quando eles não ouvem bombas, ficam mais felizes”.

Mais cedo, a Casa Branca confirmou que Trump recebeu uma proposta de cessar-fogo de mediadores, mas que a rejeitou. O Irã também afirmou ter rejeitado o acordo, que, segundo o site Axios, teria sido apresentado pelo Paquistão, Egito e Turquia.

Durante a conversa com os repórteres, o republicano disse ter visto “todas as propostas que você pode imaginar” e confirmou que o prazo final para a definição de um acordo de cessar-fogo é às 21h (no horário de Brasília) de terça-feira, 7.

“Eles fizeram uma proposta e é uma proposta significativa. É um passo importante. Não é bom o suficiente, mas é um passo muito significativo. Eles estão negociando agora e deram um passo importante. Vamos ver o que acontece”, afirmou.

### **Boa fé**

O presidente também disse que os iranianos estão “negociando de boa fé”. “Houve uma mudança total de regime. As pessoas com quem estamos negociando agora são mais razoáveis”, acrescentou.

Trump comentou ainda sobre o envio de armas para civis que teriam interesse em protestar contra o governo iraniano, mas que tinham medo de ser mortos. Segundo o presidente, os EUA enviaram “muitas armas” para “o povo, para que pudessem se defender desses bandidos”.

No entanto, ele afirmou que “o grupo que deveria entregá-las” ficou com as armas. “As pessoas para quem elas foram enviadas ficaram com elas, porque disseram: Que arma bonita, acho que vou ficar com ela. Então estou muito chateado com um certo grupo de pessoas, e eles vão pagar um preço alto por isso”, acrescentou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 07/04/2026**

## **INTERNACIONAL - GUSTAVO PETRO PEDE EXTENSÃO DO PIX À COLÔMBIA**

Presidente colombiano diz que narcotráfico “zomba” de sanções dos EUA

### **Do Estadão Conteúdo**

O presidente da Colômbia, Gustavo Petro, pediu ao Brasil que estenda o sistema de pagamentos instantâneos Pix ao país e voltou a criticar a lista de sanções do Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros (OFAC, na sigla em inglês), dos Estados Unidos.

Em publicação no X, Petro afirmou que a ferramenta “já não é uma arma contra o narcotráfico” e que, segundo ele, o crime organizado “zomba” da lista.

“Peço ao Brasil que estenda o sistema Pix à Colômbia. Tomara que deixe de considerar a lista da OFAC, que já não funciona”, escreveu o presidente colombiano. Segundo ele, criminosos conseguem contornar sanções dos EUA e operar a partir de centros financeiros como Dubai, onde “vivem no luxo”.

Petro também afirmou que a OFAC estaria sendo usada para perseguir oposições políticas e classificou o mecanismo como “um sistema aberrante de controle político”. No mesmo texto, o colombiano defendeu o que chamou de governança global democrática e criticou conflitos internacionais, dizendo que “nenhuma guerra é boa”.

O presidente ainda comentou a política antidrogas e alegou que líderes do narcotráfico operam fora da Colômbia com proteção indireta de acordos judiciais. Segundo ele, chefes de grupos armados vivem no exterior e ampliam operações para outros mercados enquanto evitam extradição.

Ainda na publicação, o colombiano fez críticas à atuação dos Estados Unidos em conflitos e pediu o fim de guerras, além de comentar episódios de violência política. Ele também afirmou que a taxa de homicídios no país caiu e disse esperar que a tendência se mantenha.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/04/2026



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### ESCALA 6X1: MOTTA DIZ QUE GOVERNO DESISTIU DE PROPOR PROJETO PRÓPRIO

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do assunto será votada na semana que vem na CCJ, de acordo com o presidente da Câmara

Por **Letícia Pille — Brasília**



**O presidente da Câmara, Hugo Motta — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), disse nesta terça-feira que o governo desistiu de propor ao Congresso um projeto de lei próprio para tratar do fim da escala 6x1, modelo de jornada em que o trabalhador atua seis dias seguidos na semana, com um só dia de descanso.

– O governo não mais enviará, segundo o líder do governo (deputado José Guimarães), o projeto de lei com urgência, pactuando assim o entendimento já feito e determinado por essa presidência de que nos iremos analisar a matéria por projeto de emenda à constituição – disse ele.

O tema já está em análise pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa, que fez hoje uma audiência pública para discutir o modelo de jornada em que o trabalhador atua seis dias seguidos na semana, com um só dia de descanso. A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do assunto será votada na semana que vem, de acordo com Motta.

De acordo com Motta, a admissibilidade dessa proposta deve ser votada na semana que vem. Em seguida, o tema vai para uma comissão especial.

A proposta em análise na Câmara é uma proposta de emenda à Constituição (PEC), de autoria da deputada Erika Hilton (PSOL-SP) que prevê a redução da jornada de trabalho e o fim do modelo 6x1. O texto tramita na CCJ desde o ano passado e ainda está na fase inicial de análise, em que os parlamentares avaliam a constitucionalidade da medida antes de avançar para o mérito.

#### **Setor empresarial teme impacto econômico**

As entidades do setor produtivo têm manifestado preocupação com possíveis impactos na produtividade e nos lucros das empresas caso a proposta avance. Por outro lado, a proposta conta com forte apoio popular. Segundo pesquisa Datafolha, 71% dos brasileiros defendem mudanças na jornada de trabalho.

Levantamento inédito divulgado nesta terça-feira pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) estima que o Produto Interno Bruto (PIB) do país terá queda de 0,7%, caso a jornada de trabalho seja reduzida de 44 para 40 horas semanais. Esse percentual equivale a uma perda de R\$ 76,9 bilhões

para a economia brasileira, em um cenário em que a jornada de trabalho seja alterada pelo Congresso Nacional. A indústria seria o setor mais impactado nesse cenário. O segmento enfrentará a maior queda no PIB em termos relativos, de 1,2%, o equivalente a R\$ 25,4 bilhões.

Além da redução nas horas trabalhadas, o aumento generalizado dos preços da economia em razão da alta do custo do trabalho impactará em perda de competitividade para a indústria nacional, ampliando os efeitos negativos da redução da jornada sobre o setor. Depois da indústria, com queda de 1,2%, o setor mais impactado será o do comércio (-0,9%, equivalente a R\$ 11,1 bilhões). Na sequência, aparecem os setores de serviços (-0,8%, o equivalente a R\$ 43,5 bilhões), a agropecuária (-0,4%, cerca de R\$ 2,3 bilhões) e o setor de construção (-0,3%, R\$ equivalente a 921,8 milhões).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/04/2026

## PIX É MEIO DE PAGAMENTO MAIS USADO NO PAÍS NO 2º SEMESTRE DE 2025, COM 54,7% DAS TRANSAÇÕES, DIZ BC

Cartões de pagamento respondem por 30,4% das transações registradas no mesmo período

Por **Bernardo Lima** — **Brasília**



**A C&M participou de maneira informal como consultora na criação do Pix em 2020 — Foto: Bruno Peres/Agência Brasil**

O sistema Pix segue sendo o meio de pagamento mais utilizado no Brasil, segundo o Banco Central (BC), que detalhou que 54,7% de todas as transações do segundo semestre de 2025 foram feitas pelo pagamento instantâneo. Os dados constam nas Estatísticas de Pagamentos de Varejo, divulgado nesta terça-feira.

Segundo o BC, no segundo semestre do ano passado foi registrada uma totalidade de 78,4 bilhões de transações e montante financeiro de R\$ 68,2 trilhões. Esses dados representam um crescimento de 12,9% na quantidade de transações e de 14,1% no volume transacionado em comparação ao segundo semestre de 2024.

Esse aumento, sustenta a autoridade monetária, foi impulsionado pelo crescimento expressivo do Pix no período, de 24,3% em relação ao segundo semestre de 2024.

Dessa forma, o pagamento instantâneo segue sendo o método de pagamento mais utilizado pelos brasileiros, responsável por 54,7% das transações efetuadas no segundo semestre de 2025, atingindo 42,9 bilhões de transações naquele período, segundo o Banco Central.

Enquanto isso, os cartões de pagamento registraram uma expansão nas modalidades de crédito (+9,4%) e pré-pago (+2,2%), enquanto o cartão de débito se manteve praticamente estável (-0,2%). Juntos, eles respondem por 30,4% da quantidade total de transações efetuadas, com 23,8 bilhões de transações no segundo semestre de 2025.

Recentemente o Pix foi alvo de críticas do governo dos Estados Unidos, de Donald Trump, justamente pelo seu crescimento em comparação com o mercado de cartões de pagamento.

Um relatório divulgado pela Casa Branca diz que o Pix criou um sistema prejudicial às empresas gigantes de cartão de crédito, como Visa e Mastercard.

"O Banco Central criou e regula o PIX; stakeholders dos EUA temem que o BC [Banco Central] dê tratamento preferencial ao sistema, prejudicando fornecedores americanos de serviços de pagamentos eletrônicos. O uso do PIX é obrigatório para instituições com mais de 500.000 contas."

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 07/04/2026*

### **BRASIL PRECISA DE MECANISMO PARA EQUALIZAR COMPETITIVIDADE DAS MONTADORAS CHINESAS COM INDÚSTRIA NACIONAL, DIZ CEO DA STELLANTIS**

Antonio Filosa afirmou que sem isso, há risco de sustentabilidade futura do ecossistema de produção brasileiro

*Por João Sorima Neto — São Paulo*



***Antonio Filosa, Ceo da Stellantis: Brasil precisa de mecanismo para equalizar indústria nacional com fabricantes chinesas em termos de competitividade — Foto: João Sorima Neto/O Globo***

O CEO global da Stellantis, dona das marcas Fiat, Peugeot e Jeep, Antonio Filosa, defendeu que o governo brasileiro estude um mecanismo de equalização de competitividade da indústria automobilística nacional com as fabricantes chinesas que estão chegando ao Brasil. Para ele, assim como Estados Unidos, que impôs tarifa de 100% aos veículos chineses, e Europa, que também estuda impor medidas, essa medida é

fundamental para garantir a sustentabilidade do ecossistema de produção brasileiro, que tem centenas de fornecedores e gera milhares de empregos.

— Assim como os Estados Unidos têm feito, assim como a Europa parece que está discutindo, existe um gap competitivo das marcas chinesas no mercado automobilístico com o resto do mundo. Considerando que a indústria automotiva brasileira tem as plantas, milhares de fornecedores e gera milhões de empregos diretos e indiretos, para cuidar da sustentabilidade dessa indústria, acho que um mecanismo de equalização para esse tipo de gap competitivo deve ser pensado e deve ser implementado. Se não, o que está em jogo é a sustentabilidade futura de tudo isso, de cadeias de valores que estão há décadas implantadas no Brasil — disse Filosa durante entrevista coletiva em São Paulo.

O governo brasileiro retornou a cobrança de impostos sobre veículos elétricos importados, que deve chegar a 35% em janeiro de 2027. Filosa afirmou que não necessariamente o Brasil precisa aumentar mais o imposto, mas sim chegar a algum mecanismo que equalize a competição com os carros chineses.

— Não estou pedindo tarifas. Estou pedindo só para o setor e o governo estudarem esse gap e transformá-lo em um mecanismo de equalização — afirmou.

A Stellantis confirmou que os primeiros modelos da Leapmotor, fabricante chinesa que firmou uma joint venture com a Stellantis, a Leapmotor International, começarão a ser produzidos no Polo Automotivo de Goiana, em Pernambuco. Filosa disse que os primeiros veículos devem começar a sair da linha de montagem no primeiro trimestre de 2027. Eles serão os SUVs B10 e C10. A produção local da marca Leapmotor pela Stellantis faz parte da estratégia do grupo de consolidar e ampliar o alcance da marca no Brasil e América do Sul.

Filosa afirmou que esse gap de competitividade entre as marcas chinesas e outras fabricantes nasce de uma ociosidade industrial muito forte na China, que precisa de outros mercados para dar vazão a seus produtos. O Brasil, na América do Sul, tem sido o principal mercado para algumas dessas marcas.

— A segunda razão para esse gap, é que o governo chinês e as montadoras chinesas tiveram 20 anos de planejamento para desenhar e implementar um ecossistema de produção, que gera uma competitividade estrutural muito elevada — explicou.

### **Leapmotor fabricado em Pernambuco**

Filosa lembrou que o mercado brasileiro tem características muito próprias e que a Stellantis vai introduzir uma tecnologia tipicamente "Fiat" na Leapmotor. Está sendo desenvolvida pela empresa a primeira tecnologia "Reev" Flex do mundo. A Stellantis chama o sistema de propulsão pela sigla em inglês Reev, e afirma que já começou o desenvolvimento local de versão flex capaz de funcionar também com etanol em qualquer mistura com gasolina. Para a produção local da marca Leapmotor, o Polo Automotivo de Goiana da Stellantis está passando por uma expansão. A empresa já produz veículos das marcas Jeep, Fiat e Ram na unidade.

— Vamos introduzir a tecnologia tipicamente da Fiat, entre aspas, dentro da Leapmotor — afirmou Filosa.

Ele afirmou que a guerra no Oriente Médio traz volatilidade geopolítica e que um dos efeitos disso é inflação.

— Um dos elementos que geralmente uma forte volatilidade geopolítica gera é a inflação. Então, acredito que a inflação seja um indicador macroeconômico que a gente precisa capturar nos nossos negócios e se preparar para para gerenciar nos próximos meses. Pode ser que tudo se resolva rapidamente, isso é o meu desejo — disse.

O grupo Stellantis anunciou, em fevereiro, um prejuízo líquido de € 22,3 bilhões (cerca de US\$ 26,3 bilhões ou R\$ 134 bilhões) em 2025, após uma baixa contábil bilionária para descontinuar modelos não lucrativos e reduzir sua capacidade de fabricação de baterias para veículos elétricos. Foi o primeiro prejuízo anual da história da empresa, segundo informado pelo portal da CNBC, e o segundo maior da história para uma montadora, depois do da General Motors, em 2007.

Filosa lembrou que a operação na América do Sul, entretanto, está indo muito bem já há algum tempo e não é um elemento de "preocupação".

— O Brasil conseguiu melhorar o market share no último trimestre do ano passado — disse Filosa, lembrando que a marca encerrou o primeiro trimestre deste ano na liderança dos segmentos de automóveis e comerciais leves tanto no Brasil quanto na Argentina.

No Brasil a companhia emplacou 174 mil veículos no acumulado deste ano, alcançando 29,1% de participação no mercado, avanço de 0,3 ponto percentual em relação ao último trimestre de 2025.

*Fonte: O Globo - RJ*

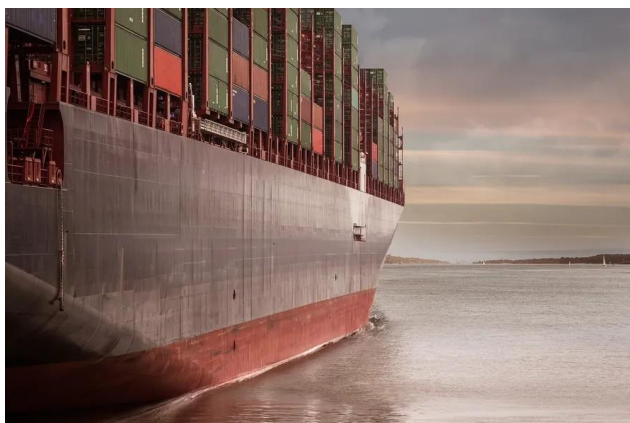
*Data: 07/04/2026*

### **TARIFAÇO DE TRUMP FAZ EXPORTAÇÕES DO BRASIL PARA OS EUA CAÍREM 18,7% NO PRIMEIRO TRIMESTRE**

Queda nas vendas aos americanos reflete impacto de medidas protecionistas e leva a déficit bilateral  
**Por Bruna Lessa — Brasília**

As exportações brasileiras para os Estados Unidos caíram 18,7% no primeiro trimestre de 2026, segundo dados divulgados nesta terça-feira pela Secretaria de Comércio Exterior. Entre janeiro e março, as vendas do Brasil para os americanos somaram US\$ 7,78 bilhões. Já as importações recuaram 11,1%, para US\$ 9,17 bilhões, resultando em déficit de US\$ 1,39 bilhão na relação bilateral.

A corrente de comércio entre os dois países caiu 14,8% no período, indicando perda de dinamismo nas trocas comerciais.



### ***A corrente de comércio entre Brasil e EUA países caiu 14,8% entre janeiro e março — Foto: Pixabay***

A retração ocorre após a adoção de uma série de tarifas adicionais pelos Estados Unidos ao longo do último ano. Em um movimento que marcou a escalada da guerra comercial, Trump anunciou a aplicação de sobretaxas sobre diversos parceiros, incluindo o Brasil, que chegou a ser alvo de tarifas extras de até 40% sobre suas exportações.

Embora a Suprema Corte dos EUA tenha invalidado as tarifas mais pesadas em fevereiro, o fluxo comercial ainda não recuperou o fôlego devido à nova "tarifa de emergência" de 10% e ao custo logístico gerado pela incerteza jurídica.

As medidas afetaram diretamente a competitividade de produtos brasileiros no mercado americano, especialmente em setores como aço, alimentos e bens industrializados.

No recorte mais recente, de março, as exportações brasileiras para os EUA somaram US\$ 2,89 bilhões, queda de 9,1% em relação ao mesmo mês de 2025.

As importações recuaram 6,3%, para US\$ 3,31 bilhões, o que levou a um déficit de US\$ 420 milhões no mês. A corrente de comércio caiu 7,6%, para US\$ 6,21 bilhões.

Os Estados Unidos também figuram entre os países que mais contribuíram para a queda das exportações brasileiras no período.

### **Empresas redirecionam exportações**

Diante das barreiras comerciais, exportadores brasileiros passaram a buscar novos mercados para compensar a perda de espaço nos Estados Unidos.

Dados recentes indicam que, apesar da queda nas vendas para os americanos, as exportações totais do Brasil seguiram em crescimento, com parte dos embarques sendo redirecionada para outros países.

Nos últimos meses, decisões da Suprema Corte dos EUA reduziram parte das tarifas, o que abriu espaço para uma retomada gradual das exportações. Ainda assim, empresas relatam incerteza sobre a manutenção das regras comerciais e evitam depender exclusivamente do mercado americano.

### **Superávit no geral**

Apesar da piora na relação com os Estados Unidos, a balança comercial brasileira como um todo permaneceu positiva.

O país registrou superávit de US\$ 6,4 bilhões em março, com exportações de US\$ 31,6 bilhões e importações de US\$ 25,2 bilhões.

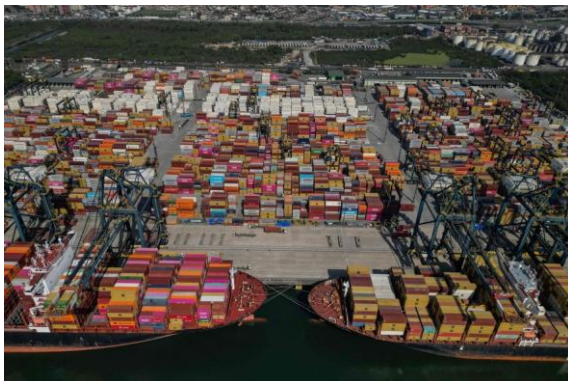
Na comparação anual, as exportações cresceram 10%, enquanto as importações avançaram 20,1%.

O desempenho foi puxado principalmente pela indústria extrativa, com destaque para commodities como petróleo e minério de ferro, além de avanços na indústria de transformação e na agropecuária.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 07/04/2026**

### BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 6,4 BILHÕES EM MARÇO

Corrente de comércio supera US\$ 56 bilhões no mês, impulsionada por avanço da indústria extrativa  
**Por Bruna Lessa — Brasília**



**Em março as exportações avançaram 10%, enquanto as importações tiveram alta de 20,1% — Foto: Nelson Almeida/AFP**

O Brasil registou superávit de US\$ 6,4 bilhões na balança comercial em março de 2026, resultado da diferença entre exportações e importações, segundo dados divulgados nesta terça-feira pela Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. O resultado de março representa uma queda de 17,2% em relação ao mesmo mês do ano passado, quando o superávit foi de US\$ 7,7 bilhões, e é o pior desempenho para o mês em seis anos.

No período, o país exportou US\$ 31,6 bilhões e importou US\$ 25,2 bilhões. Com isso, a corrente de comércio, soma de tudo o que o Brasil vende e compra do exterior, chegou a US\$ 56,8 bilhões no mês.

Na comparação com março do ano passado, houve crescimento tanto nas vendas externas quanto nas compras. As exportações avançaram 10%, enquanto as importações tiveram alta de 20,1%.

O desempenho das exportações foi influenciado principalmente pela indústria extrativa, que teve crescimento de US\$ 1,96 bilhões, aumento de 36,4% em relação ao mesmo mês de 2025. Também houve avanço na indústria de transformação (5,4%) e, em menor escala, na agropecuária (1,1%).

#### **Acumulado do ano**

No primeiro trimestre de 2026, a balança comercial brasileira acumula superávit de US\$ 14,2 bilhões. No período, as exportações somaram US\$ 82,3 bilhões, enquanto as importações chegaram a US\$ 68,2 bilhões.

Em relação ao mesmo intervalo do ano passado, as exportações cresceram 7,1%, enquanto as importações avançaram 1,3%, indicando uma expansão mais moderada das compras externas no acumulado do ano.

A corrente de comércio no trimestre atingiu US\$ 150,5 bilhões, com aumento de 4,4% na comparação anual.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 07/04/2026**

### RAÍZEN E CREDORES DISCUTEM PROPOSTA DE CONVERSÃO DE PARTE DA DÍVIDA EM PARTICIPAÇÃO NA EMPRESA

Reunião está marcada para esta quarta-feira, em Nova York. Proposta é converter R\$ 29 bilhões do débito total de R\$ 65 bilhões em ações

**Por O GLOBO — São Paulo**

A Raízen, maior empresa de biocombustíveis do país, e seus credores discutem nesta quarta-feira, em Nova York, a proposta feita pela empresa para equacionar dívidas de R\$ 65 bilhões. Segundo fontes a par das negociações, a Raízen propôs a conversão de 45% da dívida em ações, o equivalente a R\$ 29 bilhões.

A Raízen entrou com pedido de recuperação extrajudicial, no dia 11 de março, o maior já registrado no país. No pedido, a Raízen informou que os principais credores — que detêm cerca de 47% da dívida — já tinham aderido ao acordo.



**Centro de distribuição da Raízen em São Paulo: empresa discute com credores conversão de parte da dívida em ações — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg**

A partir daquela data, a Raízen ganhou um prazo de 90 dias para obter a adesão dos demais credores, assegurando que 100% dos créditos sejam incluídos nos novos termos e condições de pagamento a serem definidos.

Entre os principais credores da Raízen estão o Bank of New York Mellon, com cerca de R\$ 26,18 bilhões a receber; a True Securitizadora, com R\$ 7,33 bilhões; e a Pentágono S.A. Securitizadora, com aproximadamente R\$ 6,34 bilhões. Também figura entre as maiores exposições o BNP Paribas, com cerca de R\$ 4,21 bilhões em créditos.

Em quinto lugar aparece o Banco Santander, com aproximadamente R\$ 2,25 bilhões. Há também credores brasileiros importantes, ainda que não estejam entre os cinco maiores. O Bradesco tem R\$ 2,08 bilhões a receber. Já o Itaú Unibanco tem aproximadamente R\$ 1,27 bilhão e o Banco do Brasil possui cerca de R\$ 1,03 bilhão em exposição.

Inicialmente, além da capitalização da empresa com R\$ 4 bilhões (R\$ 3,5 bilhões da controladora Shell e mais R\$ 500 milhões do empresário Rubens Ometto, da Cosan) esperava-se converter 35% da dívida em ações. Agora, a proposta subiu para 45%, o que teria desagradado uma parte dos credores, que em carta aos acionistas controladores pediram um reequilíbrio da proposta, conforme divulgado pelo jornal Valor Econômico e confirmado pelo GLOBO.

### **Alongamento da dívida**

Na proposta da Raízen feita aos credores no âmbito da recuperação extrajudicial, também consta pedido de alongamento do restante da dívida por 13 anos e injeção de recursos novos na companhia, da ordem de R\$ 5 bilhões, com cinco anos de carência. Os recursos seriam obtidos via empréstimo.

Segundo adiantou o colunista do GLOBO, Lauro Jardim, na proposta está incluída ainda a possibilidade de vetos que os credores poderão fazer no conselho de administração. O conselho deverá ter sete integrantes (hoje, são oito); quatro indicados pelos controladores (Cosan e Shell) e três pelos credores.



**Refinaria da Raízen — Foto: Tomas Cuesta / Bloomberg**

A reestruturação da Raízen também envolve a venda de ativos. Ontem, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou venda de um ativo de geração distribuída da Raízen para o grupo Gera Energia.

A operação envolve a aquisição, pela Bio Gera Energia Locações de Máquinas e Equipamentos Industriais, de 100% da Bio Polaris Energia

Locações de Máquinas e Equipamentos Industriais II, empresa controlada indiretamente pela Raízen e que atua no segmento de geração distribuída a biogás.

A situação financeira da Raízen se deteriorou com o cenário de juros elevados, altos investimentos que ainda não deram o retorno esperado (especialmente em etanol de segunda geração) e problemas climáticos que afetaram a safra de cana.

Por conta do pedido de recuperação extrajudicial, a B3 excluiu as ações da Raízen do Ibovespa e de outros índices, conforme as regras da Bolsa. Os papéis acumulam queda em 2026 e vinham sendo negociados abaixo de R\$ 1.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 07/04/2026**

## CHINA FOCA EM INOVAÇÃO E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Expectativa de expansão da economia este ano entre 4,5% e 5% é a menor desde 1991, mas governo chinês passou a priorizar 'crescimento de alta qualidade'

**Por Marcelo Ninio (especial para o Valor) — Xangai**



**Multidão enche uma rua na área de comércio a varejo de Xangai: China agora quer dar ênfase ao consumo interno como base de sua economia — Foto: Qilai Shen/Bloomberg**

No evento mais importante do calendário político da China, realizado com a pompa habitual no mês passado, a notícia que capturou as manchetes econômicas foi a meta mais acanhada do crescimento do PIB anunciada para este ano. A sessão anual do Legislativo serviu de cenário para o governo anunciar uma expectativa de expansão entre 4,5% e 5%, um pouco menor que a do ano passado, em torno de 5%. Foi a menor meta desde 1991, indicando uma desaceleração moderada à vista.

Presente e o futuro das relações econômicas: Evento debate oportunidades nas relações Brasil-China  
Após crítica americana: Quem fala mal do Pix 'tem interesses que não são os da população brasileira', diz diretor do BC

O anúncio foi visto por muitos como a confirmação da liderança chinesa de que a economia do país está perdendo o fôlego, diante de pressões geopolíticas e antigos problemas domésticos, como a crise no setor imobiliário e a dificuldade em estimular o consumo. Para o governo chinês, porém, a prioridade passou a ser um "crescimento de alta qualidade". A sessão do Legislativo marcou o lançamento do 15º Plano Quinquenal, que estabelece a visão chinesa de médio prazo, com foco na inovação e na transição energética.

### Fase de transição

O foco é manter a persistência em uma fase de transição: de um modelo econômico sustentado por investimento e exportação — que chegou a gerar crescimento anual de dois dígitos até 2010, mas se esgotou — para outro baseado em aumento de produtividade e autossuficiência tecnológica. E o principal, consumo doméstico como o principal motor do crescimento. Crises devem servir como oportunidades, e isso é o que ocorre hoje com o choque do petróleo causado pela guerra no Irã, diz o renomado economista chinês Li Daokui, da Universidade Tsinghua, em Pequim.

"Às vezes é preciso acontecer uma crise para que as pessoas se dêem conta da urgência de agir. Para a China, trata-se de acelerar o consumo e a transição energética. Cerca de 72% do petróleo consumido na China vem do exterior, sendo que mais de metade dele do Oriente Médio. Isso é um pesadelo. A tecnologia está pronta para a transição", diz Li, em referência ao investimento em fontes de energia renováveis, como hidrogênio verde.

Enquanto o consumo doméstico não ganha o impulso desejado pelo governo, a China pode contar com seu vigor como potência exportadora. No ano passado, o país teve um superávit comercial recorde de US\$ 1,2 trilhão, mesmo em meio à guerra tarifária deflagrada pelos Estados Unidos. Bom



para a economia em geral, mas não ajuda a melhorar o humor de parte da população, sobretudo a que tem dificuldade em achar trabalho. No cenário doméstico, uma das preocupações é a taxa de desemprego de jovens (16 a 24 anos) em áreas urbanas, que embora tenha recuado nos últimos, ainda é alta, batendo 16,1% em fevereiro.

Para o economista americano Jeffrey Sachs, que esteve no fim de março no país, há uma tendência de analistas estrangeiros de exagerar os riscos e ignorar que as bases da economia chinesa são sólidas, com vantagens que outras não têm, principalmente o planejamento de longo prazo e o investimento em pesquisa e inovação. Em conversa com o Valor em Pequim, ele disse que grande parte da visão negativa é “propaganda ou ignorância”.

“Os fundamentos da economia chinesa são extremamente fortes. A China é líder tecnológica nos setores importantes para o futuro, lidera a maioria das tecnologias verdes, lidera em veículos elétricos. É o país que mais investe em pesquisa e desenvolvimento e que tem a produção industrial mais eficiente do mundo. Tem 26 dos 100 principais polos de inovação do mundo”, afirmou. “É uma economia muito, muito forte. A maioria das questões de curto prazo, como dívidas de governos locais, é um problema menor em relação aos sucessos.”

A China é responsável por cerca de 30% da produção industrial do planeta, um patamar parecido ao que os EUA detinham no pós-guerra, quando dominavam a economia mundial. Para Fred Hu, presidente do fundo de investimentos Primavera, um dos maiores da China, o poderio industrial continua sendo o maior propulsor da economia, mas o setor de serviços também dá sinais de crescimento, o que favorece o aumento nas taxas de consumo. A crise no setor imobiliário ainda é um problema, mas “Acho que o pior já passou. O setor imobiliário não teve uma recuperação forte, mas já não é mais um fator tão negativo, porque seu papel na economia encolheu. Se antes ele representava 25% da economia, hoje é 10%. Sim, é um fator de risco, mas deixou de ser um obstáculo para o crescimento”, afirma.

### **Estímulos à demanda**

Enquanto a indústria continua forte, faltam estímulos mais efetivos para estimular a demanda, avalia Bert Hofman, ex-diretor do Banco Mundial na China e hoje professor da Universidade Nacional de Cingapura. Alguns já foram considerados, disse ele, como financiamento de governos locais e concessão de subsídios para a compra de bens de consumo. Mas as iniciativas ainda são demasiadamente tímidas, considera Hofman.

“O setor industrial está muito bem. O plano de manter um desenvolvimento de alta qualidade para tornar o país independente em tecnologias vitais tem sido um sucesso. Ou seja, no lado da oferta está tudo bem. Esse é o lado forte da economia”, aponta. “Ao mesmo tempo, vemos uma demanda relativamente fraca. Alguns possíveis instrumentos para abordar essa questão aparecem no Plano Quinquenal, mas acho que é preciso fazer mais, dada a dificuldade que a China enfrenta em relação à demanda interna.”

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 07/04/2026*

### **PARCERIA COM BRASIL TENDE A SE FORTALECER, DIZEM ESPECIALISTAS**

País ainda está longe de conseguir diversificar produtos vendidos à China, mas relações de longa data apontam para sintonia no comércio bilateral

***Por Marli Olmos, Em Valor Econômico — Xangai***

As relações entre Brasil e China são de longa data. O país asiático é o maior parceiro comercial do Brasil desde 2009 e, segundo especialistas, para 2026, a aproximação entre tende a se fortalecer. De um lado, o Brasil ainda está longe de conseguir diversificar os produtos enviados para o mercado chinês, excessivamente concentrados hoje no setor agrícola. Mas, por outro, ambos os países mostram sintonia para perseguir o comércio sustentável.

Marcos Galvão, embaixador do Brasil na China, lembra que 75% das exportações do Brasil são concentradas em três produtos — soja, petróleo e minério de ferro.



### **Contêineres esperam embarque no porto de Xangai — Foto: Bloomberg**

— Se fizemos uma comparação do comércio entre os dois países entre 2019 e 2024 nenhum dos dez produtos exportados pela China em 2019 se mantinha cinco anos depois. Já no caso do Brasil, só três mudaram, sendo que um deles foi o milho — disse Galvão durante o “Summit Valor Brasil-China 2026”, realizado em 25 de março em Xangai.

### **Recorde histórico**

Depois da soja, petróleo e minério de ferro, os itens mais exportados pelo Brasil para o mercado chinês são: carnes desossadas de bovino congeladas e pasta química de madeira. Já os cinco produtos mais exportados da China para o Brasil são: veículos elétricos, placas fotovoltaicas, sulfato de amônio, artigos de baixo valor e fertilizantes e minerais químicos, com nitrogênio e fósforo. Em 2025, o comércio entre Brasil e China atingiu um novo recorde histórico. O fluxo total (exportações mais importações) chegou a US\$ 171 bilhões, um aumento de 8,2% em relação ao ano anterior.

Para Galvão, o Brasil precisa se tornar uma plataforma de exportação de produtos manufaturados, e “não apenas de commodities”. O embaixador defendeu, ainda, que, ao investir no Brasil, os chineses não “fiquem limitados a buscar o consumo brasileiro”.

A relação entre Brasil e China ganha, no entanto, novos contornos e se fortalece à medida que ambos os países estão preparados para o intercâmbio comércio sustentável, segundo avaliação de especialistas que acompanham de perto essa relação bilateral e que, ao lado de Galvão, participaram do painel “Brasil-China no tabuleiro global: estratégias para um mundo com novas relações comerciais”.

Para Izabella Teixeira, conselheira consultiva internacional do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri) e ex-ministra do Meio Ambiente, todas as cadeias de valor dependem da natureza. Segundo ela, é necessário acabar com a visão antiga, limitada à preservação, e começar a perceber a dependência que o mundo tem dos recursos naturais.

— A agenda climática é longa — pontifica, alertando que a China tende a guiar o desenvolvimento da tecnologia. — Não podemos pensar em carros elétricos sem a China; os chineses mostram que querem sair do modelo de combustíveis fósseis.

Além disso, destacou “a demanda por energias limpas vai aumentar globalmente”.

XuTianqi, vice-diretor do Departamento de Estudos Regionais do Instituto Chongyang e de Estudos Financeiros da Universidade Renmin da China (RDCY), ressaltou a importância do 15º plano quinquenal, aprovado em março pela Assembleia Nacional Popular da China. Autossuficiência tecnológica, com foco na inovação por meio da inteligência artificial, e transição energética, com fortes investimentos em energias limpas, estão no foco do plano que orientará as prioridades do país com vistas ao desenvolvimento econômico até 2030. Além disso, o plano contém a busca pela redução das desigualdades sociais.

### **Clima e comércio**

Para Tianqi, por meio do próximo plano quinquenal, a China reforça sua posição de defender o lado “material junto com o espiritual”.

— Não queremos a cultura ruim do materialismo — destacou, acrescentando que essa posição se opõe à estratégia dos Estados Unidos. — Queremos um mundo mais pacífico.

Fang Li, representante-chefe do escritório de representação de Pequim do World Resources Institute (WRI), destacou que ao sediar a COP30 em 2025, o Brasil inaugurou a fase que coloca a questão climática no centro das discussões do comércio bilateral. Para ela, as trocas de conhecimento e parcerias entre instituições dos dois países facilitam esse processo.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 07/04/2026**

## BRASIL BUSCA NOVOS CAPITAIS EM LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA

País visa reforçar segurança jurídica para viabilizar aporte de investimentos chineses, que miram avanços ambientais

**Por Valor Econômico — Xangai**



**O Porto de Açu, em São João da Barra, no Estado do Rio: portos e ferrovias estão no topo de investimentos chineses em infraestrutura — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg**

A ampliação dos investimentos chineses no Brasil, sobretudo em portos e ferrovias, pode ser uma oportunidade de combinar ganhos de competitividade com avanços na agenda ambiental. Em meio ao interesse crescente de empresas chinesas por oportunidades no país, o governo brasileiro afirma ter colocado o tema como prioridade e diz avançar em

medidas para reforçar a segurança jurídica e viabilizar investimentos privados no setor. Esse foi o panorama apresentado no painel “Logística e Infraestrutura: Linhas que Conectam Portos, Trilhos e o Investimento Chinês no Brasil”, realizado recentemente durante o Summit Valor Econômico Brazil-China 2026 em Xangai.

Na visão de Leonardo Ribeiro, secretário de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, além do potencial de transformar a economia brasileira e a relação comercial com a China, as ferrovias são corredores verdes.

— Nós exportamos minério, nós exportamos produtos agrícolas e não faz sentido a esses produtos serem transportados para os portos por meio de caminhões.

### Pré-requisito ambiental

Do lado chinês, os participantes reforçaram que a agenda ambiental já se tornou um pré-requisito dos investimentos em infraestrutura, inclusive no exterior. O vice-presidente da Power China, Li Sisheng, afirmou que a atuação da companhia no Brasil tende a incorporar novas tecnologias e modelos de execução, combinando projetos de transporte com soluções energéticas e de menor impacto ambiental.

— Tudo dentro de uma direção mais verde, de desenvolvimento mais verde.

A orientação é reforçada por mudanças regulatórias que entraram em vigor na China. De acordo com Zhang Jianyu, secretário-geral-adjunto e diretor-chefe de Desenvolvimento da Aliança Internacional para o Desenvolvimento Verde do Cinturão e Rota, a chamada “Nova Rota da Seda”, empresas chinesas passaram a ser obrigadas a cumprir metas mais rígidas de emissões e de divulgação de informações ambientais. Para empresas com ações em bolsa, as regras também se aplicam à atuação no exterior.



— Se uma empresa chinesa não tiver bons resultados [em sustentabilidade] no mercado brasileiro, por exemplo, ela vai ter dificuldades de captação de capital aqui dentro da China.

Segundo Zhang Jianyu, porém, as obrigações não devem ser vistas como uma barreira, e sim como uma oportunidade de investimento.

No setor portuário, a avaliação de Ding Songbing, gerente-geral e chefe do departamento de estratégia e pesquisa do Shanghai International Port, é que eficiência operacional e sustentabilidade devem caminhar juntas.

— A operação dos portos também precisa se adaptar a uma agenda mais verde, combinando automação, digitalização e adaptação a combustíveis mais limpos — argumentou. — Com automação e digitalização, aumentamos a eficiência do porto de Xangai em 30%, e esse conhecimento pode ser aplicado no Brasil.

Ribeiro também salientou a importância do setor ferroviário para a cooperação econômica entre os dois países e disse que o governo quer expandir a participação das ferrovias de 20% para 35% na matriz de transportes do país. Segundo Ribeiro, o ministério apresentou oito projetos na área aos chineses e o governo federal pretende lançar três editais no primeiro semestre:

— Os projetos de ferrovias estão maduros, com estudos técnicos robustos concluídos.

O secretário afirmou que, com o Marco Legal das Ferrovias, hoje há leis, normas e padronizações de contratos que garantem a segurança jurídica dos investimentos no setor. Ele também acenou com a possibilidade de mais garantias do governo. De todo modo, acrescentou que há conversas sendo realizadas com o Tribunal de Contas da União para garantir o êxito dos certames.

### **Impostos preocupam**

A segurança jurídica e o ambiente de negócios é uma preocupação dos chineses. Na opinião de Li Sisheng, o cenário tributário brasileiro poderia ser aperfeiçoado.

— A maior barreira no Brasil é o ambiente jurídico de impostos, que são muito diversificados — disse.

Na avaliação do executivo, essa é uma das explicações para o fracasso de alguns investimentos de empresas estrangeiras no país.

Li Sisheng lembrou, porém, que a empresa tem projetos de investimento de US\$ 4 bilhões no país, nas áreas de rodovias, ferrovias e energia. Atualmente, a empresa participa de consórcios responsáveis por obras da expansão do metrô de São Paulo e da construção de uma usina fotovoltaica no Ceará.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 07/04/2026*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **DEMISSÃO DE DIRETOR DA PETROBRAS ACENDE ALERTA SOBRE INTERVENCIÓNISMO DO GOVERNO**

Para especialistas, há risco de que a estatal seja usada como instrumento da política econômica; alta dos combustíveis traz preocupações eleitorais para Executivo

**Por Vinícius Novais**

A demissão de Claudio Romeo Schlosser da diretoria de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, anunciada na segunda-feira, 7, pela estatal após crítica do presidente Luiz Inácio Lula da

Silva ao leilão de GLP, gerou apreensão no mercado por soar como intervenção, apontam analistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

A veia intervencionista do governo federal não deixa dúvidas para o sócio da L4 Capital, Hugo Queiroz, que vê o movimento como uma forma de interferir no preço, divergindo da dinâmica rentável que havia se estabelecido no leilão. “As escolhas que fazem sentido econômico divergiram do viés populista do governo”, explica. Para ele, fica claro que o Executivo interferirá onde conseguir na petroleira, até congelando os preços, se conseguir.

Para o estrategista-chefe da RB Investimentos, Gustavo Cruz, a demissão deu a entender que o governo não queria que o executivo atuasse normalmente, o que teria gerado o conflito e o desligamento. Mesmo assim, ele acredita que a alta do petróleo deve falar mais alto no pregão. “Mesmo com a interferência, ainda será uma receita bem maior do que a esperada.”



**A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e o presidente Lula; estatal demitiu diretor após crítica do petista a leilão de GLP Foto: Wilton Junior/Estadão**

O contexto da demissão é o que preocupa Fabio Lemos, sócio da Fatorial Investimentos. Ele entende que os subsídios estatais para o governo atuar diretamente no preço final aumentam o risco de que a Petrobras seja utilizada como instrumento da política econômica. Nessa linha, ele pondera que o petróleo pode não se traduzir totalmente em valor para a companhia.

“O que chama a atenção hoje é governança e política de preços, não o petróleo. A grande pergunta é até quando o mercado ignorará esse cenário, visto que o papel subiu 20% desde o início da guerra”, avalia Lemos.

O especialista em ações da Axia Investing Felipe Sant’Anna destaca que Angélica Laureano, que assumiu a diretoria de Logística, é alinhada com a presidente da companhia, Magda Chambriard, indicada de Lula. “O governo está desesperado para segurar o preço dos combustíveis; qualquer um que fique no caminho será alvo, sempre foi assim.” Sant’Anna acredita que, em meio à crise global do petróleo provocada pela guerra no Irã, a Petrobras não conseguirá evitar a alta dos combustíveis, trazendo preocupações eleitorais para o Executivo.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 07/04/2026**

## **QUEM É O CÉREBRO POR TRÁS DA ARQUITETURA DE CRIAÇÃO DO BANCO MASTER**

Benjamin Botelho, dono da gestora Sefer, estava com Vorcaro à época da compra do Banco Máxima, futuro Master, e é apontado como a mente por trás da cadeia de fundos que possibilitou as fraudes; procurados, a Sefer defendeu a legalidade de seus fundos e Vorcaro não se manifestou

**Por Luiz Vassallo, Jenne Andrade e Arthur Guimarães**

Habitué de alguns dos hotéis mais luxuosos do mundo, dono de jatinhos e de mansões multimilionárias e anfitrião de festas com políticos no Lago Sul, em Brasília, o banqueiro Daniel Vorcaro teve à sua sombra um discreto operador do mercado financeiro, que o auxiliou desde a arquitetura inicial do Banco Master até seus primeiros negócios com a Fictor, empresa que propôs, em 2025, comprar o banco às vésperas da liquidação dele pelo Banco Central (BC). Alvo da Polícia Federal e dono de uma longa ficha na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a mente por trás da complexa teia de fundos de investimentos, captação de dinheiro de pensionistas e compra e venda de títulos podres a valores duvidosos é Benjamin Botelho de Almeida, dono da gestora Sefer Investimentos.

A Sefer, empresa de Botelho, afirma, por meio de sua assessoria de imprensa, que as operações com fundos são regulares (leia mais abaixo). A defesa de Vorcaro, por sua vez, afirmou que não iria se manifestar.

Nas milhares de páginas de documentos da Polícia Federal no âmbito da Operação Compliance Zero, que investiga fraudes bilionárias no Master, há centenas de menções ao nome de Botelho na condição de operador de Vorcaro e de seus familiares desde antes do início do banco, em 2019. A PF afirma que a “grande maioria das operações suspeitas” da família Vorcaro “envolve também as empresas de Benjamim Botelho”.

Entre essas operações, segundo a PF, estão “compra e venda de fundos imobiliários, debêntures e outros títulos de origem duvidosa, constituição de empresas de fachada e conflitos de interesses entre empresas da mesma família”.



**O Banco Master foi liquidado pelo BC em 18 de novembro Foto: Werther Santana/Estadão**

Botelho mora há cinco anos em Portugal e viaja com frequência ao Brasil. É dono de um cipoal de empresas de capital multimilionário, muitas delas com conexões com paraísos fiscais, como Delaware, nos Estados Unidos. Sedia algumas das empresas em Cascais, reduto de endinheirados na costa de Portugal.

Sempre levou uma vida discreta, sem redes sociais nem extravagâncias como as de Vorcaro. No dia a dia, ex-associados do empresário na Sefer contam que ele não tirava por nada seus óculos escuros e gostava de ficar isolado em sua sala envidraçada no escritório. Usava o termo “chinese wall” para descrever o tamanho do distanciamento que queria dos empregados.

Além de investigado pelas fraudes em fundos ligados ao Master, Botelho é protagonista em uma transação de mais de R\$ 500 milhões entre uma empresa de Vorcaro nas Ilhas Cayman e a Fictor, nebulosa empresa do mercado financeiro que anunciou a compra do Master na véspera da liquidação do banco e no dia da operação que prendeu Vorcaro pela primeira vez, em 2025.

Pouco mais de um mês após o anúncio de que compraria o banco, foi a própria Fictor que pediu recuperação judicial, com R\$ 4 bilhões em dívidas. Em razão de negócios com Vorcaro, a empresa listou a empresa de Botelho como sua segunda maior credora à Justiça de São Paulo.

Documentos mostram que o verdadeiro credor da Fictor, por trás de um fundo administrado pela Sefer, é uma holding de Vorcaro nas Ilhas Cayman. Com isso, na condição de segundo maior credor da Fictor, ele terá peso no destino da recuperação judicial da empresa (leia mais detalhes abaixo).

Se Vorcaro era um novato no mercado financeiro em 2019, quando assumiu o Master, Botelho já tinha anos de experiência como estruturador de fundos de investimentos. Trabalhou para o lendário Banco Garantia, nos anos 1990. Botelho fundou a gestora e administradora de fundos de investimentos Sefer, sediada na Avenida Faria Lima, em São Paulo, em 2003.

A Sefer teve antes outros dois nomes: Foco DTVM e Índigo DTVM. A empresa foi rebatizada ao longo dos anos ao passo em que seu fundador era enredado, mais e mais, em processos sancionadores da CVM e em investigações da Polícia Federal.

Entre 2019 e 2021, Botelho foi alvo de pelo menos cinco processos sancionadores — abertos quando técnicos da autarquia acreditam ter evidências suficientes para levar um executivo a julgamento. Entre os casos, estão investimentos de fundos de pensão que teriam beneficiado empresas de Daniel Vorcaro.



### ***Avenida Faria Lima, em São Paulo, onde fica a sede da Sefer Foto: Tiago Queiroz/Estadão***

Hoje, a Sefer administra 102 fundos, com patrimônio de mais de R\$ 20 bilhões. Desses, pelo menos R\$ 9,6 bilhões (48% do total), possuem alguma relação financeira com o ecossistema formado pelo Master, seja pelo investimento direto em empresas ligadas ao banco, seja por manter nas carteiras ativos que já foram alvos da instituição, como precatórios de usinas.

Um desses fundos da Sefer, o Nazaré, integra esse grupo e já registrou, por exemplo, investimentos de R\$ 14 milhões na Super Empreendimentos, empresa apontada pela Polícia Federal como dona de bens de luxo de Vorcaro, como sua mansão em Brasília, de R\$ 36 milhões.

### **Operação Fundo Fake**

Botelho atua para o Master desde a época em que o banco ainda não pertencia a Vorcaro e se chamava Máxima. Ele foi alvo da Operação Fundo Fake, que investigou desfalques do Máxima em fundos de pensão. O Tribunal Regional Federal da 1ª Região, porém, acolheu pedidos de investigados na Operação e anulou as investigações. Em 2019, quando Vorcaro assumiu o Máxima e mudou seu nome para Master, já conhecia Botelho. A relação se aprofundou ainda mais depois disso.

Tudo aquilo que a Fundo Fake investigou voltou a ser objeto de escrutínio da PF na Operação Compliance Zero, que levou Vorcaro à prisão duas vezes, em novembro de 2025 e em março de 2026, pelas fraudes no Master. Nas investigações mais recentes, Botelho voltou a ser tido por investigadores como um operador de fraudes contábeis de Vorcaro desde a gênese do Master.

Segundo narra a PF, Botelho gere fundos de investimentos que comprem imóveis e outros ativos duvidosos e jogam seus preços para as alturas. Invariavelmente, esses imóveis, empresas e outros bens são revendidos a empresas de Vorcaro e familiares. O resultado da tabelinha entre Vorcaro e Botelho é que ambos ganham, mas outros investidores — o que inclui fundos de pensão — saem prejudicados.

Em parte, essas operações inflaram também ativos que foram parar no patrimônio do Máxima e, posteriormente, do Master. Em uma dessas operações, descrita pela Polícia Federal, um fundo administrado pela Sefer comprou um terreno em Aracaju onde se propagandeava que seria construído um condomínio residencial. Nada foi construído, nem a empresa dona das terras, que recebeu investimentos do fundo, podia ser qualificada com segurança como proprietária do terreno. Isso porque a Justiça chegou a dar razão a um casal, que nada tinha a ver com a empresa, mas reivindicou ser dono daquela área desde os anos 1990.

A PF apontou que transações envolvendo esse terreno e empresas da família Vorcaro deram prejuízos milionários ao fundo da Sefer, que teve como investidores fundos de pensão. Este mesmo fundo foi usado, mais tarde, para capitalizar o Master quando os Vorcaro adquiriram o banco.

### **A 'holding ostentação' e a Fictor**

As digitais de Benjamim Botelho estão, também, na Titan, a famosa "holding ostentação" que Vorcaro usa para abrigar seus investimentos pessoais. A holding fica localizada em dois andares de um dos ícones da Faria Lima, o "prédio da baleia".

É um escritório de 4 mil metros quadrados, divididos em duas lajes e com apenas cerca de dez funcionários — sendo que empresas no mesmo prédio costumam colocar de 150 a 200 pessoas por andar. Um elevador privativo liga a Titan ao heliponto. Formalmente, a Titan é sediada em um prédio comercial em Georgetown, nas Ilhas Cayman. Ela também já se chamou Master Holding — Sefer Investimentos. Todos os seus contatos no Brasil são da gestora de fundos de Botelho.

A Titan e a Sefer foram os veículos de um primeiro negócio, no valor de R\$ 500 milhões, entre Vorcaro e a Fictor, empresa que era mais conhecida por patrocinar o Palmeiras e anunciou, em 17 de novembro de 2025, um dia antes da liquidação do Master, que compraria o banco.

No mês anterior à tentativa de compra do Master, a Fictor acertou a compra de R\$ 566 milhões em precatórios que pertenciam à Titan Holding. Os precatórios eram valores a serem recebidos por usinas de açúcar que quebraram nos anos 1980 em razão do congelamento de preços pelo governo federal e que obtiveram a condenação da União a indenizá-las em razão da política econômica.

Na prática, a Titan havia comprado dos autores da ação judicial e dos advogados que aguardavam o pagamento pelo governo o direito de receber essa indenização. E vendeu à Fictor esses recebíveis. O negócio envolveu um fundo de investimentos da Sefer, e o pagamento pela Fictor, por contrato, seria feito em uma conta da empresa de Botelho. O negócio foi revelado pelo Estadão. E detalhes do contrato foram revelados pelo ICL Notícias.

Depois da tentativa fracassada de comprar o Master, a Fictor pediu recuperação judicial, em janeiro deste ano. A empresa listou como uma de suas principais credoras a Sefer Investimentos.

A dívida de R\$ 430 milhões, segundo apurou o Estadão, na verdade, corresponde a valores que não haviam sido pagos ainda pela aquisição dos precatórios da Titan Holding. Como a Sefer administra o fundo de investimentos que foi usado na transação entre a Titan e a Fictor, ela foi listada de maneira equivocada como credora da empresa. Na verdade, esta é uma dívida da Fictor com a Titan.

Na condição de uma das maiores credoras da empresa, a holding de Vorcaro terá um importante peso na assembleia que vai aprovar, ou não, o plano de recuperação judicial proposto pela Fictor.

A lista de credores enviada pela Fictor à Justiça, na prática, escondeu o tamanho da influência que o próprio banqueiro investigado, e também o próprio negócio de mais de meio bilhão de reais às vésperas de a empresa tentar comprar o banco.

### Paraísos fiscais



**Vista de Oeiras, em Portugal Foto: Moedas1/Adobe Stock**

Em Portugal, onde reside ao lado de sua mulher, Botelho é dono de um cipoal de empresas. Uma delas, a Zeal Capital, fica em uma sala de um centro comercial em Cascais. Está em nome de sua mulher, que declara residir em uma rua bucólica na sofisticada cidade de Oeiras, espécie de Vale do Silício português, região com concentração de empresas de tecnologia, boa qualidade de vida e localizada a menos de 20 quilômetros da capital, Lisboa. O capital da empresa é equivalente a R\$ 3,8 milhões.

No mesmo escritório, ainda sedia outra empresa, a Drako, cuja controladora é uma empresa de Zug, na Suíça, onde vivem pouco mais de 20 mil habitantes e estão instaladas companhias que buscam impostos baixos e altíssima discrição.

A empresa suíça, por sua vez, tem a Hoag Investments, que tem a mulher de Botelho como conselheira, segundo documentos obtidos pelo Estadão. Seu capital é de R\$ 63 milhões, decorrente da aquisição de duas empresas em Delaware, Estado conhecido como um paraíso fiscal norte-americano.

### Defesas

A Sefer Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários Ltda. (Sefer DTVM) afirmou que “são inverídicas as informações que atribuem a determinadas pessoas físicas a condição de cotistas dos fundos de investimento por ela administrados”.

“A composição do quadro de cotistas de fundos de investimento é informação protegida por sigilo bancário e fiduciário, nos termos da legislação aplicável, razão pela qual não pode ser divulgada a terceiros, inclusive à imprensa. Todavia reafirmamos que as pessoas mencionadas na reportagem não constam como cotistas desses fundos ou ainda beneficiários finais”, afirmou.

A Sefer ainda diz que, “no que se refere à constituição de fundos de investimento e às operações de aquisição, cessão ou alienação de ativos realizadas no âmbito desses veículos, a Sefer DTVM destaca que todas as operações observam rigorosamente a legislação do mercado de capitais, os regulamentos dos respectivos fundos, bem como as normas emanadas dos órgãos reguladores e autorreguladores, sendo lícitas, regulares e pautadas por critérios técnicos e de mercado”.

“Por fim, a Sefer DTVM reafirma seu compromisso com a legalidade, a transparência regulatória e o cumprimento integral de seus deveres fiduciários, permanecendo à disposição das autoridades competentes para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários, nos canais apropriados”, afirma.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 07/04/2026*

## **FAZENDA ESTUDA USO DE FGTS PARA REFINANCIAR DÍVIDAS; PROGRAMA PREVÊ LIMITE A GASTO COM BETS**

Primeiro esboço das medidas para reduzir o endividamento das famílias foi apresentado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva em reunião no Palácio do Planalto

***Por Alvaro Gribel e Danielle Brant***

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta terça-feira, 7, que o governo estuda permitir o uso do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para ajudar as famílias a abater dívidas, além de limitar os gastos com bets para quem participar do programa de redução de endividamento que está sendo desenhado pela equipe econômica.



***Ministro da Fazenda, Dario Durigan, se reuniu com bancada do PT na Câmara para falar sobre medidas contra o endividamento Foto: Washington Costa/MF***

Durigan disse que apresentou um primeiro esboço das medidas ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em reunião no Palácio do Planalto, mas que ainda não há data para o anúncio oficial das propostas. As medidas foram elencadas em reunião do ministro com a bancada do PT na Câmara nesta terça-feira.

Sobre o FGTS, ele explicou que a pasta está em conversas com o Ministério do Trabalho e que ainda calcula impactos sobre o fundo.

“Nós estamos avaliando isso com o Ministério do Trabalho, que tem uma preocupação com a higidez do Fundo de Garantia. Então, ao se fazer uma análise, se a gente achar que for razoável uma utilização para refinanciamento de algumas dívidas, isso vai ser admitido, mas isso aqui é feito não só por mim, como pelo ministro Marinho, e nós estamos caminhando com essa avaliação do impacto que isso vai ter no FGTS.”



A limitação de despesas com as bets é outra preocupação da equipe econômica. Há o temor de que as famílias aumentem as despesas com jogos online, logo após conseguirem liberar um pedaço da renda que hoje é gasta com as dívidas.

“O que a gente tem discutido muito e pude ouvir aqui muito eco na bancada do PT é ter uma contrapartida em que a gente limite um posterior endividamento dessas pessoas, como, por exemplo, com bets, com apostas digitais, para que a gente não desafogue, não desenrole as pessoas, e no ato seguinte as pessoas voltem a se endividar, o que seria muito ruim”, disse.

“Então a gente tem discutido isso ainda enquanto uma diretriz mais geral, mas isso vai ser levado e considerado pelo presidente nos próximos passos”, ressaltou.

Durigan afirmou que levou a Lula o diagnóstico que a equipe econômica fez da correlação entre a taxa de juros e o endividamento das famílias e o que aconteceu depois do Desenrola — programa de renegociação de dívidas lançado em 2023. Também houve uma avaliação sobre as linhas de crédito mais caras no sistema financeiro, como cartão de crédito, cheque especial e o CDC, o crédito pessoal sem garantia.

O ministro explicou que a ideia é refinanciar as dívidas com desconto. Ele citou como alvo pessoas físicas, trabalhadores informais, pequenas empresas e Microempreendedores Individuais (MEIs).

“Oferecer saídas para essas pessoas com desconto. E hoje a gente ofereceu uma primeira perspectiva para o presidente do desenho. Eu não vou antecipar as medidas como um todo, mas, na linha do que eu tenho dito, vai ter mais de uma linha, seja para a família, seja para o trabalhador informal, seja para o MEI e para pequena empresa, em que a gente consiga reperfilhar, renegociar a dívida e oferecer uma condição melhor para essas pessoas.”

### **Unificação de dívidas**

O governo pretende abrir a possibilidade de unir todas as dívidas em atraso, independentemente do tipo — cartão, empréstimo direto etc — para renegociar com os bancos. A ideia é diminuir de forma abrangente a taxa de juros para que o montante devido seja mais fácil de ser pago.

Segundo pessoas a par da discussão ouvidas pela reportagem, o pacote ainda não está perto de ser fechado, mas que é um caminho a ser aprofundado.

Há a expectativa de que o modelo a ser desenhado poderá ser beneficiado pela expectativa de redução da taxa básica de juros pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central ao longo de 2026. Isso, apesar de o conflito no Oriente Médio ter colocado as projeções um pouco mais cautelosas para a Selic — atualmente, a taxa está em 14,75% ao ano.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 07/04/2026*

## **NOVO CHOQUE DO PETRÓLEO ACELERA RETORNO À ENERGIA NUCLEAR**

Choques no abastecimento de gás natural estão levando países da Ásia e de outras regiões a repensar rejeição à energia nuclear após o desastre de 2011 em Fukushima, no Japão  
**Por River Akira Davis (The New York Times) e Meaghan Tobin (The New York Times)**

Em 2011, um acidente nuclear em uma usina no Japão levou governos de todo o mundo, de Taiwan à Itália, a se afastar de forma decisiva e rápida da energia atômica. Quinze anos depois, um tipo diferente de crise energética está acelerando o retorno.

Prevê-se que a guerra no Oriente Médio prive o mundo de milhões de toneladas de gás natural liquefeito, um combustível amplamente utilizado para a geração de energia em toda a Ásia. Mesmo na Europa e em outras regiões com acesso contínuo ao gás, a diminuição da oferta de energia está provocando um aumento acentuado dos preços.

Em resposta, a energia nuclear, vista pelos países como uma fonte alternativa menos vulnerável a choques externos, está encontrando novo apoio até mesmo em alguns dos locais historicamente mais antinucleares.

Em Taiwan, onde o partido no poder se opõe à energia nuclear há décadas, o presidente Lai Ching-te afirmou no mês passado que a ilha deveria estar aberta à energia nuclear como forma de atender às suas crescentes demandas energéticas. A medida representou um rompimento abrupto com a estratégia energética anterior de Taiwan. Após o desastre de 2011 — quando um terremoto e um tsunami provocaram um triplo derretimento na província de Fukushima, no Japão —, Taipé se comprometeu com uma política de “pátria livre de energia nuclear”. A ilha desativou seu último reator em maio passado.



***Usina nuclear de Fukushima, em 2019; terremoto e tsunami provocaram um triplo derretimento do núcleo há 15 anos, afastando muitos governos da energia nuclear Foto: Ko Sasaki/The New York Times***

No mês passado, o abastecimento de energia de Taiwan foi pressionado pela guerra no Oriente Médio. A eliminação gradual da energia nuclear deixou a ilha precariamente dependente de importações para quase todas as suas necessidades energéticas, justamente quando sua vital indústria de semicondutores exige mais energia. Taiwan adquire cerca de um terço de seu gás do Catar, levando as autoridades a se esforçarem para conseguir remessas adicionais dos Estados Unidos.

Dias após as declarações de Lai, a empresa estatal de energia de Taiwan, a Taipower, apresentou um plano para reiniciar uma das usinas nucleares da ilha.

A decisão do presidente “surpreendeu muitas pessoas, incluindo membros de seu próprio partido”, disse Titus Chen, vice-diretor de um instituto de pesquisa da Universidade Nacional Chengchi, em Taipé. Dadas as décadas de preocupação com a construção de usinas nucleares e o armazenamento de combustível e resíduos em uma ilha propensa a terremotos, disse ele, a oposição do partido no poder à energia nuclear “tinha se tornado quase intocável”.

Mudanças semelhantes são visíveis em toda a Ásia, que compra cerca de 90% do gás natural liquefeito produzido pelo Oriente Médio.

No Japão, que desativou todo o seu parque nuclear após o desastre de 2011, os reguladores decidiram na semana passada alterar os requisitos antiterrorismo para impedir efetivamente o desligamento de alguns reatores operacionais e facilitar novas reinicializações. Na Coreia do Sul, o governo disse no mês passado que aceleraria os trabalhos em cinco das dez usinas nucleares em manutenção para que pudessem ser reiniciadas mais cedo.

Mesmo que a turbulência no Oriente Médio se acalme, o choque de oferta e o fato de que as entregas de gás provavelmente permanecerão interrompidas por anos estão dando aos países “mais um motivo para pressionar pela energia nuclear”, disse Tatsuya Terazawa, diretor executivo do Instituto de Economia Energética do Japão, um think tank.

As respostas do Japão e de Taiwan, cujas políticas energéticas foram reformuladas pelo desastre de Fukushima, são significativas, afirmou Terazawa, pois provavelmente influenciarão as posições de outros países em relação à energia nuclear. “Isso tem um contexto global”, acrescentou.

Em algumas partes do mundo, a crise energética está acelerando uma virada em direção à energia nuclear já em andamento, impulsionada pela demanda de energia da inteligência artificial e dos centros de dados.

Nos Estados Unidos, o governo apoiou o ressurgimento da indústria nuclear por meio de bilhões de dólares em garantias de empréstimos federais e créditos fiscais. Antes da guerra, especialistas estimavam que a energia nuclear nos Estados Unidos precisaria triplicar até 2050 para atender à crescente demanda energética. A China vem aumentando sua capacidade nuclear ainda mais rapidamente.

“O conflito no Oriente Médio terá implicações de longo prazo para a energia nuclear”, disse David Brown, diretor de pesquisa em transição energética da consultoria Wood Mackenzie. Interrupções prolongadas no abastecimento e preços elevados de energia “podem desencadear um novo nível de apoio político”. No entanto, disse ele, a energia nuclear terá um custo elevado: “A capacidade de financiar nova capacidade nuclear e ampliar novas políticas de cadeia de suprimentos são as respostas políticas a serem observadas nos próximos meses.”



***Quebra-mar em Fukushima em 2021: parte de um sistema de defesa costeira construído para proteger contra tsunamis Foto: James Whitlow Delano/NYT***

Para alguns, a aceleração do programa nuclear não é uma notícia bem-vinda. Em 11 de março, no 15º aniversário do desastre de Fukushima, o Centro de Informação Nuclear dos Cidadãos, uma organização de vigilância no Japão, divulgou uma declaração lamentando o que considerou ser uma política energética nacional que prioriza a expansão nuclear em detrimento da segurança pública.

No dia anterior, a 9.656 km a oeste de Tóquio, dezenas de países se reuniram em Paris para trabalhar no sentido de triplicar a capacidade global de energia nuclear até 2050, uma meta estabelecida em 2023. Um total de 38 países assinaram o acordo, incluindo quatro que endossaram a meta pela primeira vez no mês passado: Bélgica, Brasil, China e Itália.

A Itália, em particular, destacou-se.

Em 2011, poucos meses após o desastre de Fukushima, a Itália realizou um referendo nacional no qual mais de 90% dos eleitores rejeitaram um plano do governo para reiniciar o programa nuclear do país. A votação efetivamente paralisou as ambições nucleares da Itália por mais de uma década, consolidando sua dependência de eletricidade e gás natural importados.

Agora, o governo da primeira-ministra Giorgia Meloni propôs uma lei para desenvolver novas tecnologias nucleares com o objetivo de que a energia nuclear cubra de 11% a 22% da demanda de eletricidade até 2050. Esse plano está tramitando no Parlamento.

Na Suíça, que também adotou uma política para eliminar gradualmente a energia nuclear após o acidente de Fukushima, o Parlamento está discutindo uma proposta para suspender a proibição da construção de novas usinas nucleares. A proposta poderá, em última instância, ser submetida a um referendo nacional.

O principal obstáculo para muitos países é que a retomada das usinas nucleares paralisadas — sem falar na construção de novas usinas — é um processo demorado, improvável que alivie as atuais crises de abastecimento energético, pelo menos no curto prazo.

Em Taiwan, mesmo que a retomada das atividades nucleares fosse aprovada por todos os setores e passasse sem problemas pelo processo de inspeção e licenciamento exigido, especialistas afirmam que levaria anos para que os reatores fossem ligados novamente. Uma das usinas de Taiwan já está inativa há tempo demais para ser reativada.

Os prazos prolongados têm alimentado críticas de que os líderes deveriam, em vez disso, priorizar fontes de energia renováveis que, segundo seus defensores, são mais seguras, estão alinhadas com as metas climáticas de longo prazo existentes e podem ser implantadas mais rapidamente.

“Sempre que ocorre uma crise energética, o tema da energia nuclear surge sob a perspectiva da segurança energética”, disse Hajime Matsukubo, secretário-geral do Centro de Informação Nuclear dos Cidadãos. Levando em conta os altos custos das instalações nucleares e os longos prazos de construção, “não há solução imediata aqui”, disse Matsukubo. “É muito mais racional investir esse dinheiro em energia renovável.”

Outros observadores expressaram frustração com o fato de que os governos, ao se afastarem da energia nuclear após Fukushima, simplesmente trocaram um conjunto de riscos por outro, deixando as nações dependentes de combustíveis importados.

“Perdemos muito tempo”, disse Yang Chia-fa, um dos fundadores do grupo de defesa da energia limpa Climate Vanguard, que também trabalha para a empresa estatal de energia de Taiwan. Nos últimos anos, ele participou de manifestações por toda a ilha para protestar contra o fim da energia nuclear. “Se você sabia que precisava da energia nuclear”, disse Yang, “por que insistiu em uma pátria livre de energia nuclear desde o início?”

Em uma conferência sobre energia em Houston no mês passado, Katherina Reiche, ministra da Economia e Energia da Alemanha, surpreendeu os participantes do setor ao lamentar a decisão anterior da Alemanha de abandonar gradualmente a energia nuclear.

Após o desastre de Fukushima, a Alemanha foi um dos países que reagiram de forma mais enérgica, eliminando gradualmente o parque nuclear que antes fornecia um quarto da eletricidade do país.

Agora, a guerra no Oriente Médio está causando um aumento nos preços da gasolina, do diesel e do combustível de aviação, colocando pressão sobre a “frágil recuperação da economia alemã”, disse Reiche. “A eliminação gradual da energia nuclear foi um grande erro, um grande erro, e sentimos falta dessa energia”, acrescentou ela.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 07/04/2026*

## **PETROBRAS: LEILÃO DE GLP, QUE DESAGRADOU A LULA, FOI GOTA D'ÁGUA PARA A SAÍDA DE DIRETOR**

Às vésperas de completar 40 anos na companhia, Claudio Romeo Schlosser já vinha de desgaste com o aumento do diesel, no dia 14, apurou o 'Estadão/Broadcast' com pessoas a par do assunto, que a estatal não comenta

**Por Denise Luna (Broadcast)**

RIO - O leilão de GLP da Petrobras foi a gota d'água para a saída do diretor executivo de Logística, Comercialização e Mercados da estatal, Claudio Romeo Schlosser, antecipada pelo Estadão/Broadcast. Às vésperas de completar 40 anos na estatal, Schlosser já vinha de um desgaste com o aumento do diesel, no dia 14 de março, notícia não bem digerida em Brasília.

A estatal não comenta a questão. O Estadão/Broadcast também não conseguiu obter a manifestação do executivo, e o espaço segue aberto.

A Petrobras formalizou à noite a saída imediata de Schlosser, após aprovação pelo conselho de administração da estatal em reunião realizada nesta segunda-feira. Para o cargo, a companhia nomeou Angélica Laureano, que assume a diretoria a já nesta terça-feira, 7, com mandato previsto até abril de 2027.



**Executivo estava preocupado com a alta defasagem de preços nas refinarias da Petrobras em relação ao mercado internacional Foto: Geraldo Falcão/Petrobras**

Com a mudança, o diretor executivo de Processos Industriais e Produtos, William França, passa a acumular interinamente as funções da diretoria de Transição Energética e Sustentabilidade, posição anteriormente ocupada por Angélica

O leilão de GLP, realizado na semana passada, atingiu ágios elevados e desagradou ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que chegou a exigir o cancelamento do leilão. Segundo pessoas a par do assunto ouvidas pelo Estadão/Broadcast, desde o aumento do diesel, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, acusava a empresa de insubordinação e pedia a saída da presidente. A solução foi sacrificar o soldado.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a saída de Schlosser resolveu também um problema operacional. A diretoria de Transição Energética e Sustentabilidade, até esta segunda-feira ocupada pela diretora Angélica Laureano, mas criada sob medida para Maurício Tolmasquim, ex-diretor e ex-presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), perdeu o sentido no curto prazo, após o adiamento dos projetos para transformar a Petrobras em uma empresa de energia.

Com a chegada de Magda Chambriard, os elétrons que seriam gerados pelas usinas eólicas offshore foram substituídos pelas moléculas dos biocombustíveis, como o etanol e o diesel renovável. Com isso, a diretora Angélica Laureano estava com pouca margem de manobra, já que os projetos desse segmento passam necessariamente pelo setor de refino.

A decisão de colocar o diretor executivo de Processos Industriais e Produtos, William França, acumulando o comando da diretoria que era de Laureano, resolveu a situação. Segundo pessoas a par do assunto, porém, um nome para a diretoria de Transição Energética e de Sustentabilidade não está descartado — para não perder o cargo —, mas sem tanta pressão.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, Schlosser estava preocupado com a alta defasagem de preços nas refinarias da Petrobras, atualmente acima de 70% em relação aos preços praticados no mercado internacional, sem poder fazer qualquer novo movimento de alta.

No final do dia, era o diretor que carregava a responsabilidade de explicar a manutenção dos preços para os acionistas, o governo e o conselho de administração da companhia. E, em caso de questionamentos dos acionistas, ou mesmo do Tribunal de Contas da União (TCU), havia o risco de ser responsabilizado. /Com Amélia Alves

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 07/04/2026**

**Valor** ECONÔMICO  
Informação que vira dinheiro.

### **VALOR ECONÔMICO (SP)**

#### **ENTENDA POR QUE A ÁGUA POTÁVEL NO GOLFO ESTÁ EM RISCO COM AS AMEAÇAS DO IRÃ**

A dessalinização da água no Golfo é altamente concentrada, com um número reduzido de usinas produzindo a maior parte da água na região

**Por Valor Com Reuters — São Paulo**



**Usina de dessalinização de Dubai, capital dos Emirados Árabes Unidos — Foto: Wikimedia Commons**

O Exército iraniano alertou que lançaria ataques contra usinas de dessalinização da água e outras infraestruturas na região do Golfo Pérsico caso os Estados Unidos levem adiante a ameaça de atingir as instalações de energia iranianas devido ao fechamento do Estreito de Ormuz.

Nesta terça-feira, o presidente americano elevou o tom e ameaçou atacar a “civilização inteira” do Irã.

***“Uma civilização inteira morrerá esta noite, para nunca mais ser ressuscitada. Eu não quero que isso aconteça, mas provavelmente acontecerá. Contudo, agora que temos uma mudança de regime completa e total, onde mentes diferentes, mais inteligentes e menos radicalizadas prevalecem, talvez algo revolucionário e maravilhoso possa acontecer [...] Descobriremos esta noite”, afirmou Trump em uma publicação na sua rede social, Truth Social.***

### **O que é a dessalinização da água?**

A dessalinização é um processo de extração de sal da água do mar para produzir água potável, de acordo com o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma). O Pnuma indica que esse método requer alto consumo de energia e, às vezes, o uso de combustíveis fósseis.

No processo de dessalinização, para cada litro de água potável produzido, são gerados cerca de 1,5 litro de líquido residual contendo poluentes como cloro e cobre, de acordo com o Pnuma.

De acordo com um artigo da organização Fanack Water, especializada em recursos hídricos no Oriente Médio e no Norte da África, os países do Conselho de Cooperação do Golfo (CCG, na sigla em inglês) estão localizados em uma das regiões mais secas do mundo, com chuvas mínimas e praticamente sem rios perenes.

Segundo o Fanack Water, para impulsionar o rápido crescimento urbano desde o boom do petróleo nas décadas anteriores, os países dessa região recorreram à dessalinização para transformar água do mar em água potável.

### **Quão dependente são os países do Golfo da dessalinização da água?**

Bahrein, Kuwait, Omã, Catar, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos, juntos, produzem cerca de um terço da água dessalinizada do mundo e abrigam muitas das maiores usinas de dessalinização. Os seis países, que formam o Conselho de Cooperação do Golfo, têm uma população combinada estimada pela ONU em mais de 61 milhões de pessoas em 2025.

**Veja abaixo, em números, a dependência desses países em relação ao uso de água dessalinizada:**

- Nos Emirados Árabes Unidos, a água dessalinizada responde por mais de 80% da água potável;
- O Bahrein tornou-se totalmente dependente da água dessalinizada em 2016, com 100% das águas subterrâneas reservadas para planos de contingência, segundo autoridades;
- O Catar depende 100% de água dessalinizada;
- A dessalinização fornece 90% das necessidades de água potável do Kuwait;



- Omã depende em 86% da dessalinização da água para atender às necessidades de sua população;
- Na Arábia Saudita, uma nação muito maior, com maiores reservas naturais de água subterrânea, cerca de 50% do abastecimento de água distribuída vinha da dessalinização em 2023, segundo a Autoridade Geral de Estatísticas.

### **Quão vulneráveis são as usinas de dessalinização do Golfo?**

A dessalinização no Golfo é altamente concentrada, com um número reduzido de usinas produzindo a maior parte da água. Muitas delas são usinas de cogeração, o que significa que também produzem quantidades significativas de eletricidade para a rede nacional.

As usinas estão ao alcance de mísseis e ataques de drones, e ataques poderiam provocar choques humanitários e econômicos, segundo a organização Atlantic Council.

As consequências poderiam ser devastadoras, interrompendo o abastecimento de água para instalações públicas, empresas, residências e hotéis, ou desencadeando apagões em toda a cidade e pedidos de retirada completa da população, afirmou o Atlantic Council.

### **O que os países do Golfo estão fazendo frente a essa ameaça?**

Para mitigar o risco de interrupções no abastecimento da capital, o governo saudita encomendou o Reservatório Estratégico de Água de Riad, que em 2023 foi reconhecido pelo Guinness World Records como a maior instalação de armazenamento de água potável do mundo.

O Catar avaliou há alguns anos que corria o risco de ficar sem água potável em três dias caso o abastecimento fosse interrompido, disse o primeiro-ministro do país, Mohammed bin Abdul Rahman Al Thani, no ano passado.

O pequeno país peninsular — onde as temperaturas de verão podem chegar a 50 °C — concluiu, em 2018, 15 dos maiores reservatórios de água potável de concreto do mundo, cada um com capacidade de cerca de 100 milhões de galões imperiais, suficiente para encher aproximadamente 180 piscinas olímpicas.

O projeto rendeu ao Catar um recorde do Guinness para os maiores tanques individuais e a maior rede desse tipo, segundo a empresa estatal de serviços públicos Kahramaa.

### **Quais países possuem as maiores usinas de dessalinização?**

A Arábia Saudita lidera o setor de dessalinização em termos de capacidade, com os Emirados Árabes Unidos e Israel em segundo e terceiro lugares, respectivamente, segundo a consultoria Blackridge.

A maior usina é a instalação de Ras Al Khair, na Arábia Saudita, avaliada em US\$ 7,2 bilhões, capaz de processar 3 milhões de metros cúbicos de água por dia, seguida pela usina de Jubail, de US\$ 1 bilhão. Ras Al Khair fornece água potável para Riad, que tinha 7 milhões de habitantes em 2022, e para a cidade de Hafr Al-Batin.

Os Emirados Árabes Unidos abrigam quatro grandes usinas, com custo combinado de US\$ 5,3 bilhões, no porto industrial de Jebel Ali, em Dubai, em Taweelah, entre Abu Dhabi e Dubai, e nos emirados de Fujairah e Umm Al Quwain.

A usina de Sorek, em Israel, avaliada em US\$ 500 milhões, pode processar 640 mil metros cúbicos de água por dia e responde por 20% da demanda de água de Israel. Ela está localizada perto de Tel Aviv e foi construída com a ajuda da empresa Hutchison Water, sediada em Singapura, parte do conglomerado CK Hutchison Holdings, de Hong Kong.

A maioria das usinas na Arábia Saudita e nos Emirados Árabes Unidos não envolve investidores dos EUA. As usinas sauditas foram construídas com a ajuda da alemã Siemens e da francesa Engie,

enquanto as dos Emirados contaram com a participação da espanhola Acciona Energia e do grupo belga Besix.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 07/04/2026

## É COMO COMPARAR O FILHO DE PELÉ COM O PRÓPRIO PELÉ, DIZ FLÁVIO BOLSONARO SOBRE SER 'SOMBRA' DO PAI

Senador recebe visitantes no escritório que o ex-presidente usava, mas se recusa a sentar na cadeira atrás da mesa, informou o Financial Times

Por Ana Beatriz Bartolo, Valor — São Paulo



**Flávio Bolsonaro — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo**

A família Bolsonaro está orquestrando um “rápido retorno” para o topo da política brasileira com o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), que “de temperamento mais moderado, emerge como um candidato altamente competitivo” às eleições presidenciais de 2026, avalia o Financial Times em reportagem publicada nesta terça-feira (07).

O jornal comenta que “a família Bolsonaro parecia estar politicamente acabada” no fim do ano passado, uma vez que o patriarca, o ex-presidente Jair Bolsonaro, foi preso por tentativa de golpe de Estado e o filho visto até então como herdeiro político, Eduardo Bolsonaro, “foi expulso do Congresso e vive em exílio autoimposto nos Estados Unidos”.

Já Flávio Bolsonaro busca ser uma personalidade mais moderada e assume a frente dos interesses políticos da família, tentando captar as pautas de economia e segurança pública para a sua campanha eleitoral, segundo o jornal.

***“A plataforma é semelhante à de seu pai: uma mistura de posições de extrema-direita em questões sociais e criminalidade com visões de centro-direita sobre a economia e uma crença fervorosa de que Bolsonaro pai foi injustamente condenado”, descreve o Financial Times.***

Ainda assim, Flávio “Bolsonaro também terá que lidar com a sombra do pai. Embora queira manter a base do ex-presidente, outros eleitores podem buscar evidências de que ele consegue ser independente”.

O Financial Times afirmou que, em Brasília, Flávio Bolsonaro recebe visitantes no escritório que seu pai usava, mas se recusa a sentar na cadeira atrás da mesa. “Eu nunca vou chegar perto dele”, disse o senador ao jornal. “Seria como comparar o filho de Pelé com o próprio Pelé”, acrescentou.

Sobre o plano econômico, o Financial Times diz que há pouco detalhes disponíveis, mas que Bolsonaro quer impostos mais baixos e algumas privatizações. “Cortes de gastos reduziram as taxas de juros, diz ele, embora muitos no meio empresarial não estejam convencidos de sua disposição para tomar decisões orçamentárias difíceis.”

### Críticas a Lula

Além disso, Flávio Bolsonaro, com 44 anos, tenta criar um perfil mais jovem em comparação com o atual presidente, Luiz Inácio Lula da Silva, que tem 80 anos e busca o seu quarto mandato.

***“O Brasil precisa urgentemente de mudanças, de um governo mais jovem, moderno e com mais energia”, disse Flávio Bolsonaro ao Financial Times. “O problema não é a idade de Lula, mas sim o fato de suas ideias estarem ultrapassadas.”***

Em entrevista ao jornal, durante a conferência conservadora CPAC em Dallas, Bolsonaro disse que Lula era muito hostil aos Estados Unidos e muito favorável à China. “O presidente Lula está errado em fechar as portas para os Estados Unidos e simplesmente abrir o Brasil como se fosse uma colônia chinesa”, disse ele.

Ao jornal, ele também defendeu a redução da maioria penal para 16 anos para crimes gerais e para 14 anos para crimes como homicídio e estupro.

### **Campanha eleitoral**

O Financial Times afirma que a campanha de Lula deve investir contra o passado de Flávio Bolsonaro durante a campanha eleitoral.

Jornal lembra que o atual senador é envolvido no "escândalo das rachadinhas", em que supostos pagamentos irregulares ocorreram em seu gabinete quando era deputado estadual no Rio. O caso foi arquivado pelos tribunais.

Flávio Bolsonaro, ainda segundo a reportagem do Financial Times, também enfrentou escrutínio por supostas ligações com indivíduos ligados a milícias, fundadas por ex-policiais, que comandam esquemas de extorsão na cidade. Flávio Bolsonaro nega as acusações.

***“Os apoiadores de Lula dizem que [Flávio] Bolsonaro não representa uma forma moderada de bolsonarismo, mas sim um membro de um movimento de extrema direita que era a favor de um golpe. ‘Ele é um lobo tentando se disfarçar para enganar as galinhas’, disse Wellington Dias, ministro do Desenvolvimento Social, que será um dos coordenadores da campanha de Lula”, escreveu o Financial Times.***

O jornal também comentou sobre a campanha eleitoral de Flávio Bolsonaro pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 2016, a qual classifica como “um desastre”, após ele quase desmaiar em um debate.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/04/2026

## **PAQUISTÃO SEGUE MEDIANDO NEGOCIAÇÃO ENTRE EUA E IRÃ, MAS ATAQUES À ARÁBIA SAUDITA ATRAPALHAM ESFORÇOS**

Ataque iraniano à Arábia Saudita ameaça inviabilizar negociações; Irã exige fim dos ataques e compensação antes de dialogar

**Por Asif Shahzad e Ariba Shahid, Em Reuters — Islamabad**



***Uma imagem de satélite mostra um terminal petrolífero na ilha de Kharg, que sofreu ataques nesta terça-feira — Foto: Planet Labs PBC/Divulgação via Reuters***

As negociações entre Estados Unidos e Irã correm o risco de descarrilar após os ataques de Teerã a instalações industriais da Arábia Saudita, disseram duas fontes paquistanesas com conhecimento das discussões à Reuters nesta terça-feira, conforme se esgotavam as horas que antecedem a ameaça do presidente Donald Trump de desencadear “o inferno” contra o país, que

postou também que “uma civilização inteira vai desaparecer” esta noite caso o Irã não reabra o Estreito de Ormuz.



As próximas horas de conversações são críticas, disse uma das fontes. Trump deu ao Irã até às 20h em Washington (21h em Brasília e 3h30 em Teerã) para acabar com o bloqueio ao petróleo do Golfo Pérsico ou ver os EUA destruírem todas as pontes e usinas de energia iranianas.

O Irã prometeu retaliar os aliados dos EUA no Golfo, cujas cidades no deserto ficariam inabitáveis sem energia ou água. O Irã intensificou seus ataques durante a noite, atingindo um complexo petroquímico saudita, na mais recente evidência da capacidade do país de revidar os ataques israelenses e norte-americanos.

A guerra, que já dura cinco semanas, matou milhares de pessoas em toda a região, principalmente no Irã e no Líbano, e resultou na pior interrupção do fornecimento de energia da história, devido ao fechamento do Estreito de Ormuz, a principal artéria usada para o trânsito de um quinto do petróleo e do gás do mundo.

O Paquistão tem sido o principal intermediário para as propostas compartilhadas por ambos os lados, mas não há sinal de um compromisso.

No entanto, uma das fontes, uma autoridade graduada de segurança, disse que os ataques noturnos do Irã às instalações industriais da Arábia Saudita ligadas a empresas norte-americanas ameaçaram inviabilizar as negociações.

Se a Arábia Saudita retaliar, as negociações estariam encerradas, disse a fonte, acrescentando que isso poderia atrair o Paquistão para o conflito, de acordo com seu pacto de defesa com Riad, que vincula as duas nações a lutar uma pela outra em caso de guerra.

Em uma ligação telefônica com o príncipe herdeiro saudita Mohammed bin Salman, o primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif, condenou os ataques às instalações sauditas, dizendo que o Paquistão estaria ao lado de seus irmãos e irmãs sauditas.

"Estamos em contato com os iranianos. Ultimamente, eles têm demonstrado flexibilidade para participar das conversações, mas, ao mesmo tempo, estão adotando linhas duras como pré-requisito para qualquer negociação", disse a fonte de segurança paquistanesa.

Ele acrescentou que Islamabad está tentando persuadir Teerã a entrar em negociações sem condições prévias.

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã disse na segunda-feira que as mensagens ainda estão sendo trocadas entre o Irã e os EUA por meio de mediadores.

Uma fonte iraniana graduada disse que Teerã havia rejeitado uma proposta de cessar-fogo temporário com negociações dependentes do fim dos ataques israelenses e norte-americanos e da compensação por danos.

O Ministério das Relações Exteriores do Paquistão disse nesta terça-feira que os ataques à Arábia Saudita constituem uma escalada perigosa.

"Essas agressões injustificadas têm sérias repercussões, estragando as opções pacíficas em andamento e o ambiente propício", acrescentou uma declaração do Exército paquistanês após os principais comandantes se reunirem com o chefe do Exército Asim Munir.

O Paquistão quer evitar ser arrastado para a guerra, o que poderia causar estragos ao longo de sua fronteira ocidental compartilhada com o Irã e provocar descontentamento entre sua grande população xiita, a segunda maior do mundo depois do Irã.

Os analistas dizem que o acordo de defesa pode não desencadear uma ação militar imediata, mas pode ser ativado se o conflito se agravar.

A disposição do Irã de correr o risco de constranger o Paquistão em um momento em que "é crucial para a intermediação de um cessar-fogo revela o quanto Teerã está comprometido com uma estratégia de retaliação que pune o Golfo Pérsico pelos ataques dos EUA e de Israel", disse Adam Weinstein, especialista em Paquistão, Afeganistão e política dos EUA no Quincy Institute.

### Troca de mensagens

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã afirmou na segunda-feira que mensagens estavam sendo trocadas entre o Irã e os Estados Unidos por meio de mediadores. Uma fonte iraniana de alto escalão disse que Teerã rejeitou uma proposta de cessar-fogo temporário, condicionando as negociações ao fim dos ataques dos EUA e de Israel e ao pagamento de compensações pelos danos.

O Ministério das Relações Exteriores do Paquistão afirmou na terça-feira que os ataques à Arábia Saudita constituem uma escalada perigosa.

"Essas agressões injustificadas têm sérias repercussões, prejudicando as opções pacíficas em andamento e o ambiente propício", acrescentou um comunicado do exército paquistanês após os principais comandantes se reunirem com o chefe do exército, Asim Munir.

O Paquistão quer evitar ser arrastado para a guerra, o que poderia causar caos ao longo de sua fronteira ocidental compartilhada com o Irã e aumentar o descontentamento entre sua grande população xiita, a segunda maior do mundo depois do Irã.

Analistas dizem que o acordo de defesa pode não desencadear uma ação militar imediata, mas pode ser ativado se o conflito se intensificar.

A disposição do Irã de correr o risco de constranger o Paquistão em um momento em que "é crucial para mediar um cessar-fogo revela o quanto comprometido Teerã está com uma estratégia de retaliação que pune o Golfo pelos ataques dos EUA e de Israel", disse Adam Weinstein, especialista em Paquistão, Afeganistão e política dos EUA no Instituto Quincy.

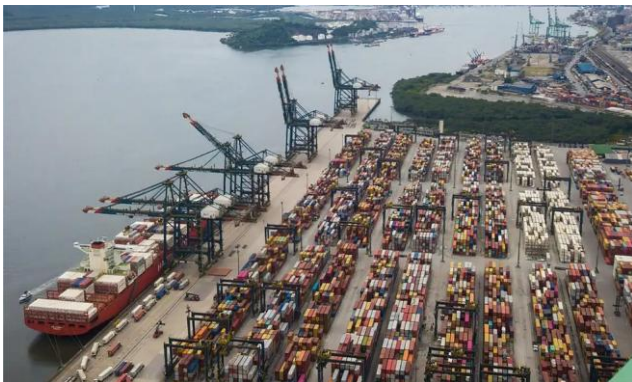
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 07/04/2026*

## CERCA DE 86% DOS EXPORTADORES DO BRASIL QUE VENDEM PARA OS EUA TEMEM NOVAS TARIFAS, DIZ AMCHAM

De acordo com a pesquisa, mais de 90% defendem o diálogo entre os governos como principal caminho para avançar na relação bilateral entre Brasil e EUA

**Por Vinícius Lucena, Valor — São Paulo**



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

Cerca de 86% dos exportadores brasileiros que fazem negócios com os Estados Unidos apontam preocupação com novos aumentos tarifários por parte do governo de Donald Trump, afirma uma pesquisa feita pela Amcham Brasil (American Chamber of Commerce) e divulgada nesta terça-feira (7), durante a 4ª edição do Encontro Empresarial Brasil-USA.

Além do temor por novas tarifas, 76% citam incerteza regulatória e comercial e 46% destacam os riscos associados à investigação da Seção 301, que é um processo do governo americano para apurar se diversas políticas e práticas comerciais brasileiras são "injustas" ou prejudicam o comércio dos EUA.

Na sequência, estão as preocupações relacionadas à taxa de câmbio (15,9%) e dificuldades logísticas ou custo de transporte (9,5%). O levantamento foi feito com as respostas de cerca de 90 empresas exportadoras, segundo a Amcham.

De acordo com a pesquisa, mais de 90% das empresas defendem o diálogo entre os governos como principal caminho para avançar na relação bilateral entre Brasil e EUA; na sequência, 71,4% esperam que o governo busque uma solução negociada para evitar novas medidas comerciais e ainda 30,2% defendem a ampliação de medidas para apoiar empresas brasileiras afetadas, como por exemplo o programa Brasil Soberano.

A pesquisa mostra que a relação entre Brasil e Estados Unidos vive um momento de transição, com melhora nas condições de acesso ao mercado americano, mas ainda cercada por incertezas regulatórias e comerciais. Todos os produtos brasileiros são atualmente submetidos a uma tarifa de 10%, mas cerca de 45% das exportações já entram nos Estados Unidos sem sobretaxas, o equivalente a aproximadamente US\$ 14 bilhões em produtos, entre alimentos, insumos e componentes industriais.

O levantamento também questionou os empresários a respeito da estratégia após a decisão da Suprema Corte americana que derrubou as "tarifas recíprocas" impostas por Trump no "Dia da Libertação", em 2 de abril. A maioria responde que ainda é cedo para avaliar os impactos (39,7%), 33,3% pretendem manter o nível atual de exportações, 30,2% avaliam ampliar exportações para os EUA e 25,4% buscam redirecionar as exportações para outros mercados ou para o mercado interno devido às incertezas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 07/04/2026*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### EÓLICAS OFFSHORE ATRAIRÃO INVESTIMENTOS PARA INDÚSTRIA E SISTEMA PORTUÁRIO, AVALIAM AGENTES

*Por Nelson Moreira Offshore 07/04/2026 - 16:42*



Participantes de audiência pública no Senado alertaram que, para começar a produzir nessas instalações, daqui a oito ou 10 anos, é preciso iniciar logo cessão de áreas, para que sejam estudadas condições das regiões de oceano, a fim de planejar e desenvolver esses projetos

A produção de energia eólica em usinas offshore no Brasil vai atrair investimentos, gerar milhares de empregos, beneficiar vários segmentos da indústria, incluindo a siderúrgica e a naval, e levar à modernização e ampliação do sistema portuário do Brasil, sem necessidade de grandes recursos públicos. A avaliação é

de representantes de diferentes segmentos envolvidos com a exploração de energias alternativas e do governo que participaram nesta terça-feira (7) de audiência pública na Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado. A reunião foi convocada pelo senador Astronauta Marcos Pontes (PL-SP) para debater a regulamentação da Lei 15.097/2025, que trata do aproveitamento de potencial energético offshore, e teve como objetivo recolher subsídios para embasar a definição de normas para regular o setor, que ainda não é explorado no país.

Uma das mais enfáticas em defender os benefícios da exploração da energia eólica no mar brasileiro foi a diretora de políticas para o Brasil no Conselho Global de Energia Eólica (GWEC) e membro da recém-criada Coalizão Eólica Marinha (CEM), Roberta Cox. Ela ressaltou que o cenário global, diante



da necessidade de transição energética e de geração de energias limpas e menos agressivas, é amplamente favorável ao setor e que o país é um dos que mais podem ser beneficiados e atrair investimentos. “Temos muitos interessados, nacionais e estrangeiros, em investir em energia eólica no Brasil”, garantiu.

Ela listou entre os fatores que favorecem o Brasil, além da existência de ventos perenes em praticamente toda a costa brasileira e de mar mais tranquilo que em outras áreas do planeta, o domínio que o país tem em exploração de estruturas offshore decorrente de anos de investimentos em estruturas para exploração de óleo e gás em plataformas marítimas. “O Brasil tem engenharia muito desenvolvida em exploração de recursos no mar, e a eólica é menos complexa do que o país já explora no mar”, assegurou.

Roberta Cox avaliou como positivas tanto a proposta de lei para regular o setor quanto as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) para garantir segurança jurídica para os que desejarem investir em eólica offshore, que demanda recursos volumosos e pesquisas detalhadas para definir as áreas apropriadas para instalar as usinas de produção de energia no mar. Mas ressaltou que, para começar a produzir daqui a oito ou 10 anos, é preciso iniciar logo a cessão de áreas para que sejam estudadas as condições das regiões de oceano para planejar e desenvolver os projetos.

Ela informou que o uso da energia eólica, por ser alternativa eficiente para a transição energética, tem crescido em várias partes do mundo, o que, na sua avaliação, a médio prazo, vai reduzir os custos de instalação e de produção. Além disso, previu que o início da exploração em estruturas offshore no Brasil vai representar um salto para a indústria brasileira, inclusive a naval, na fabricação das estruturas necessárias para as usinas. “O Brasil ainda não fabrica os componentes porque ainda não tem eólica offshore”, avaliou.

A expectativa dos agentes e especialistas que participam da audiência pública é que a exploração da energia gerada pelos ventos terá impacto positivo também no sistema portuário brasileiro, já que, por serem estruturas de grandes dimensões e pesos, os equipamentos usados nas usinas offshores não podem ser transportados por caminhões por estradas, o que demandará sua fabricação em áreas próximas ou dentro de espaços de portos.

O diretor do Programa de políticas setoriais, planejamento e inovação, da Secretaria-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Tetsuo Koike, informou que, diante dessa perspectiva, já há planejamento para atender a demanda que será gerada para a movimentação das peças. “O sistema portuário já está estudando o uso da energia eólica”, garantiu Koike.

Segundo o representante do MPor, o país já tem um sistema preparado para atender as demandas, incluindo o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), criado para apoiar segmento ligados à produção de energias limpas e gerido pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Koike disse ainda acreditar que uma das tendências será a opção pelo modelo de complexos industriais portuários, com as fábricas ocupando áreas dentro do espaço dos portos.

Ele citou ainda que a expectativa é de que haverá impactos também na indústria naval e na navegação do país, com as necessidades de produzir e usar embarcações específicas para o transporte dos equipamentos e de apoio marítimo voltadas para as estruturas eólicas offshore, com características diferentes das usadas no atendimento a plataforma de produção de óleo e de gás. Koike explicou que é preciso investir desde já nesses segmentos para que o país e as empresas estejam preparados para atender ao que será demandado. “Se a energia eólica offshore será produzida daqui a oito ou 10 anos, o momento de planejar é agora. Temos que planejar o futuro da indústria naval e do apoio marítimo”, considerou.

Outro que foi enfático na defesa da exploração de energia eólica offshore foi o diretor de novos negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Marcello Cabral. Ele enfatizou que o potencial de gerar energia em estruturas marítimas é muito maior que a das usinas em terra e que cada turbina offshore pode gerar cinco vezes a quantidade de energia da de

uma terrestre. “Quando falamos em exploração offshore, estamos falando de uma possibilidade maior que a onshore”, disse.

Cabral também ressaltou o impacto positivo que esse modelo de exploração terá sobre a indústria brasileira, lembrando que, apesar da experiência exitosa do Brasil em exploração de petróleo e gás no mar, não serão usados os mesmos tipos de equipamentos e que será necessário produzir os específicos para as eólicas. “Teremos que desenvolver uma nova indústria”, assegurou.

Ele previu que a exploração de energia a partir do vento em estruturas no mar dará ao país a possibilidade de criar indústrias, gerar milhares de empregos, modernizar os portos e colocar o Brasil na dianteira da transição energética. Por isso, defendeu a aprovação da lei que regulamenta o setor e as diretrizes definidas pelo CNPE como fatores de atração de investimentos. “É preciso uma regulamentação que garanta a previsibilidade e a segurança jurídica”, disse Cabral.

O diretor da ABEEólica explicou ainda que outra vantagem da lei proposta para o setor é não prever subsídios para os empreendimentos. Segundo ele, o modelo garante a segurança jurídica para os investidores, que serão os responsáveis pelo aporte de recursos para as pesquisas de avaliação e por decidir se vale a pena produzir. “A lei não prevê nenhum centavo de incentivo. O contribuinte não vai pagar nada”, comentou Cabral.

O mesmo ponto foi ressaltado por Roberta Cox, do Conselho Global de Energia Eólica e da Coalizão Eólica Marinha, que explicou que os investidores têm interesse em entrar no setor de produção de energia eólico offshore mesmo sem expectativa de receber subsídios do governo. “Quem vai arcar com os custos da implantação é o empreendedor”, afirmou.

A definição de áreas onde poderão ser instaladas as usinas para a exploração das usinas eólicas precisará passar pela avaliação da Marinha do Brasil, que é a agência reguladora de todas as atividades marinhas no mar territorial brasileiro, como explicou o almirante de esquadra Sílvio Luís dos Santos, diretor-geral de Navegação da força naval. Por isso, ele destacou a importância da realização do Planejamento Especial Marinho (PEM), que está sendo feito para identificar os pontos onde será permitido instalar as estruturas.

O oficial explicou que a exploração de energia e a instalação de prismas não pode ser feita em rotas marinhas, nas consideradas de seguranças ou onde prejudiquem o trabalho portuário, incluindo a movimentação dos navios para atracação e desatracação. Além disso, informou que é preciso avaliar se o campo eletromagnético gerado pelas usinas pode influenciar na operação de sistemas de navegação e de comunicação de embarcações, o que poderia causar acidentes. “O planejamento e o equilíbrio nas decisões são fundamentais para garantir a exploração com segurança”, explicou Santos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/04/2026*

## **PL DAS QUOTAS ADICIONAIS DE DEPRECIÇÃO TEM 5 DIAS DE PRAZO PARA EMENDAS**

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 07/04/2026 - 17:33*



Medida abrange navios-tanque e barcos de apoio que utilizarem biodiesel e etanol como combustível. Texto tramita na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado e depois será apreciado na Comissão de Infraestrutura da casa revisora

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado abriu, nesta terça-feira (7), o prazo de cinco dias úteis para envio de emendas ao projeto de lei 1.402/2026, que concede quotas adicionais de depreciação acelerada para navios-tanque (NTs) e embarcações de apoio

marítimo que utilizam biodiesel, etanol ou suas misturas como combustível.

Os parlamentares podem encaminhar propostas de alteração do texto até a próxima segunda-feira (13), conforme previsto no regimento. Após aprovação na CAE, o texto seguirá para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) da casa revisora. O PL, que altera a Lei 14.871/2024, é de autoria do senador Fernando Farias (MDB/AL).

A redação proposta prevê que NTs e barcos de apoio offshore que sejam originalmente projetados ou posteriormente adaptados para o uso de biodiesel, etanol ou suas misturas em sistemas de propulsão ou de geração auxiliar terão direito a quotas adicionais de depreciação acelerada, conforme critérios estabelecidos em regulamento.

Em 2023, a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou uma estratégia para redução de emissões com a ambição de atingir emissões líquidas zero por volta de 2050, estabelecendo pontos intermediários de redução de, pelo menos, 20% até 2030 e de, pelo menos, 70% até 2040, em relação a 2008. No ano de 2025, a estratégia da agência das Nações Unidas evoluiu para um arcabouço regulatório que combina: padrão obrigatório de combustível e precificação de gases de efeito estufa (GEE).

Na justificativa do projeto de lei, Farias mencionou que esse modelo eleva o custo regulatório da inação, valorizando, no caso de países proativos, soluções de menor intensidade de carbono. “Embora a estratégia da IMO incida primariamente sobre o tráfego internacional, seus efeitos transbordam para o segmento doméstico, induzindo padrões tecnológicos e de gestão de carbono também na cabotagem e no apoio marítimo”, apontou o parlamentar.

Ele acrescentou que as estimativas e análises recentes da organização sobre navegação doméstica indicam a clara interdependência entre as trajetórias de descarbonização internacional e doméstica, reforçando a oportunidade de calibrar incentivos para esta última.

O autor do PL alega que a proposta promove o alinhamento internacional, a redução dos custos de transição, o desenvolvimento de competências nacionais, a integração com a política de biocombustíveis e a segurança jurídica, preservando as salvaguardas de conteúdo local e a arquitetura fiscal existente.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2026

## PETROBRAS RECEBE R\$ 3 BILHÕES REFERENTES À ALTERAÇÃO DE SUA PARTICIPAÇÃO NA JAZIDA COMPARTILHADA DE TUPI

Da Redação Offshore 07/04/2026 - 17:34



A Petrobras informou que recebeu, no último dia 31 de março, aproximadamente de R\$ 3 bilhões das empresas que partilham com ela a Jazida Compartilhada de Tupi, na Bacia de Campos, e pagou à União aproximadamente 600 milhões, através da Pré-Sal Petróleo (PPSA). A companhia explicou que os pagamentos foram consequência da aprovação do quarto termo aditivo ao Acordo de Individualização da Produção (AIP) da Jazida, que alterou a participação da Petrobras de 67,216% para 67,457% a partir de 1º de dezembro de 2025.

De acordo com a empresa, a compensação financeira compreende os gastos feitos e as receitas referentes aos volumes produzidos até a data efetiva de entrada em vigência do novo aditivo do AIP e segue o que determina o Acordo de Equalização de

Gastos e Volumes (AEGV) firmado entra as empresas que compartilham a jazida. E informou que o Contrato de Concessão BM-S-11, referente ao campo de Tupi, é operado por ela, que tem participação de 65%, e partilhado com a Shell, que tem 25%, e com a Petrogal, com 10%.

Já no Bloco Sul de Tupi, também operado por ela, a Petrobras detém 100% de participação, enquanto a área não contratada pertence à União, que é representada pela PPSA no Acordo de Individualização da Produção (AIP). A empresa esclareceu que o AIP de Tupi não abrange a jazida de Iracema.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 07/04/2026*

## COM NOVOS EQUIPAMENTOS, PORTO ITAPOÁ DISCUTE 5ª FASE DE EXPANSÃO

*Por Danilo Oliveira Portos e logística 06/04/2026 - 22:26*



*Planejamento abrange ampliação de pátio e do píer do terminal privado, que investiu R\$ 300 milhões na aquisição de equipamentos na quarta etapa*

A administração do Porto Itapoá (SC) discute a quinta fase de expansão do terminal, que envolve a ampliação de pátio e do píer do terminal privado, que em 2025 movimentou cerca de 1,5 milhão de TEUs, 25% a mais do que no ano anterior, quando o terminal movimentou 1,2 milhão de TEUs. A expectativa é que, quando confirmada, essa etapa demande a aquisição de novos equipamentos para sustentar a operação nessas áreas

expandidas. Também estão nos planos da empresa mais extensão de pátio e mais 400 metros lineares de cais.

Na quarta fase de expansão, o Porto Itapoá investiu R\$ 300 milhões em equipamentos — valor que não inclui obras de construção civil como pátio e gates. A compra dos guindastes contou com o benefício do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Em janeiro, Itapoá recebeu seu oitavo portêiner, entrando para um grupo de três terminais no país que possuem oito ou mais portêineres. Em 2025, haviam chegado sete novos terminal tractors (TTs) elétricos, somados aos outros 20 TTs elétricos. Outros dois TTs chegarão em breve e, além de elétricos, serão totalmente autônomos.

O terminal de uso privado (TUP) também recebeu 12 novos RTGs controlados remotamente, que se juntam a outros 10 desse modelo. “Somos o primeiro terminal da América do Sul a operar esse tipo de equipamento, além de outros 27 convencionais”, destacou à Portos e Navios o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten. Os portêineres e RTGs são da empresa chinesa ZPMC.

A empresa destaca que, logo após a chegada do sétimo portêiner em 2024, o terminal registrou um incremento de produtividade no cais de 15%. Com o oitavo portêiner, a expectativa em Itapoá é de mais 10% a 15% de produtividade. Itapoá já tem em operação mais três reach stackers e uma empilhadeira de vazios, todos elétricos. Arten adiantou que, ainda no primeiro semestre de 2026, o Porto Itapoá receberá seu terceiro scanner.

“Vamos inaugurar, neste semestre, nosso novo gate, com mais oito entradas e tecnologia embarcada, que vai dobrar nossa capacidade de fluidez para caminhões. Além dos equipamentos, o terminal terá mais 120 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>) de pátio ainda em 2026. Com isso, ampliaremos nossas áreas, dos atuais 455 mil m<sup>2</sup>, para 575 mil m<sup>2</sup>”, projetou Arten. “Desde o início de suas atividades, há 15 anos, o terminal investiu R\$ 3 bilhões em infraestrutura, acreditando no potencial de crescimento do mercado nacional”, ressaltou o executivo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*

### ABEEÓLICA APROVA DIRETRIZES DO CNPE PARA MARCO LEGAL DA EXPLORAÇÃO DE EÓLICAS OFFSHORE

Por Nelson Moreira Offshore 06/04/2026 - 19:10



Associação considera que medidas representam passo importante para reduzir incertezas regulatórias e dar previsibilidade aos interessados em investir em projetos de geração de energia no mar. Regulamentação será discutida, nesta terça-feira (7), na Comissão de Infraestrutura do Senado

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado fará, nesta terça-feira (7), audiência pública para discutir a regulamentação do marco legal para exploração de energia eólica offshore. O evento será realizado menos de uma

semana depois de o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) ter aprovado, no último dia 1<sup>a</sup> de abril, diretrizes para exploração de usinas eólicas no mar e tem como finalidade receber informações, incluindo contribuições de segmentos interessados na exploração desse tipo de energia.

O diretor de novos negócios da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Marcello Cabral, aprovou as iniciativas e disse à Portos e Navios que a avaliação da entidade “é bastante positiva”. Segundo Cabral, as diretrizes aprovadas pelo CNPE representam passo importante para reduzir incertezas regulatórias e dar previsibilidade aos interessados em investir em energia eólica. “Isso é essencial em um setor intensivo em capital como o offshore”, comentou.

Cabral informou que a proposta da entidade é avançar rapidamente na regulamentação infralegal, com regras claras para cessão de áreas, licenciamento ambiental e conexão à rede, para que o Ministério de Minas e Energia (MME) esteja preparado para fazer leilões de áreas para os primeiros projetos. “Também defendemos a integração com políticas industriais e o fortalecimento de uma cadeia de valor capaz de suprir as necessidades dessa indústria nascente”, afirmou.

Ele comentou que a expectativa anunciada pelo ministério de geração de 1.200 gigawatts (GW) a partir de usinas eólicas offshore não se refere a projetos já contratados, mas sim ao potencial técnico total de geração eólica offshore ao longo de toda a costa brasileira. Segundo o diretor da ABEEólica, esse volume equivale a cerca de cinco vezes toda a capacidade instalada atual do sistema elétrico nacional. “Na prática, o desenvolvimento será gradual e orientado por condições de mercado, regulação e infraestrutura”, explicou.

No momento, informou Cabral, o interesse mais concreto é na implantação de unidades capazes de gerar cerca de 130 GW. Nesse sentido, já há pedidos de licenciamento ambiental apresentados ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), principalmente nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul, com destaque para o Nordeste, que reúne condições de vento consideradas excepcionais, além da proximidade com polos industriais e portuários.

Ainda não há previsão do volume de investimentos que serão necessários para a geração de 130 GW, porque a avaliação do setor é de que o volume dependerá do ritmo de contratação dos projetos, da regulamentação e dos modelos de negócio. Mas, com base em referências internacionais, sabe-se que a exploração da energia eólica offshore é intensiva em capital e que o desenvolvimento do montante de energia citado pode demandar investimentos da ordem de centenas de bilhões de dólares ao longo de várias décadas.

De acordo com Marcello Cabral, esses investimentos devem abranger não apenas a geração, mas também a expansão da rede de transmissão, a infraestrutura portuária e a cadeia industrial associada. “Trata-se de um potencial de longo prazo, com implantação progressiva e investimentos distribuídos ao longo do tempo, à medida que o mercado brasileiro de eólicas offshore amadurece”, explicou.

O diretor da ABEEólica informou que é muito grande o interesse da iniciativa privada, como comprovam os pedidos de licenciamento feitos ao Ibama, mas ressaltou que, como em outros mercados, o financiamento tende a ser híbrido, com participação de recursos oriundos de órgãos públicos. “O capital privado lidera, mas instrumentos públicos são fundamentais para reduzir riscos, especialmente no início”, disse.

Na avaliação de Cabral, instituições como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco do Nordeste e o Banco do Brasil podem desempenhar papel relevante. Além disso, há a possibilidade de participação de organismos multilaterais.

Uma das principais preocupações quando se trata de exploração de energia eólica, principalmente em projetos offshore, é com possíveis danos ao meio ambiente. Por isso, a questão foi avaliada em estudos nacionais e internacionais. Cabral disse que exemplos da experiência europeia, especialmente em países como o Reino Unido e a Dinamarca, mostram que é possível compatibilizar a expansão dessa fonte com a preservação ambiental, desde que haja planejamento adequado, monitoramento contínuo e uso de melhores práticas.

Cabral explicou que, no Brasil, o tema vem sendo tratado de forma estruturada por instituições como o Ibama e a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que vêm desenvolvendo estudos, mapeamentos e diretrizes para orientar a implantação dos projetos. Além disso, a própria Lei 15.097/2025 incorpora diretrizes ambientais relevantes, ao estabelecer que os empreendimentos deverão passar por processo de licenciamento ambiental rigoroso, com avaliação prévia de impactos, análise de sensibilidade das áreas e compatibilização com outros usos do mar, como pesca, navegação e biodiversidade.

A lei reforça a necessidade de coordenação entre órgãos como Ibama, Marinha e demais entidades envolvidas, além de estimular a realização de estudos técnicos prévios e o uso de dados integrados. “Isso tende a aumentar a previsibilidade, reduzir conflitos e garantir maior segurança ambiental e jurídica”, explicou o diretor da ABEEólica.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*

## **EUA ASSOCIAM RETENÇÕES DE NAVIOS NA CHINA A RETALIAÇÃO POR SUSPENSÃO DE CONCESSÕES A EMPRESA CHINESA NO PANAMÁ**

*Da Redação Portos e Logística 06/04/2026 - 19:30*



O secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, disse acreditar que o recente aumento na detenção em portos da China de navios com bandeira panamenha pode estar relacionado ao uso de instrumentos econômicos em represália a decisões judiciais no Panamá que anularam uma concessão portuária no Canal do Panamá a um grupo chinês. De acordo com dados da Lloyd's List Intelligence, esses casos chegaram a quase 70 desde 8 de março, ultrapassando os níveis usuais para esse tipo de operação.

Segundo Rubio, essas medidas poderiam afetar o Estado de Direito no país centro-americano. A Comissão Marítima Federal dos Estados Unidos também informou que está monitorando o aumento na detenção em portos chineses de embarcações registradas no Panamá

Em janeiro, a Suprema Corte do Panamá declarou inconstitucional o marco legal que sustentava a concessão outorgada em 1997 à Panama Ports Company, subsidiária do grupo chinês CK Hutchison, com sede em Hong Kong, para operar os terminais de Balboa e Cristóbal, um na costa do Pacífico e outro na do Atlântico do canal. A decisão foi tomada após pressão dos Estados Unidos para limitar a

influência chinesa em torno do Canal do Panamá, por onde passam aproximadamente 5% das mercadorias do comércio marítimo global.

As autoridades chinesas rejeitaram as acusações feitas por Washington, e um porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China classificou as alegações como infundadas e parte da tentativa americana de exercer controle sobre o canal. Além disso, o governo chinês chamou a decisão do tribunal panamenho de ação de má-fé.

A operadora portuária chinesa CK Hutchison, que administrou os terminais por quase três décadas, contestou a decisão judicial, argumentando que ela constituiu expropriação ilegal. A empresa iniciou processo de arbitragem internacional buscando indenização superior a dois bilhões de dólares.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*

## FUGRO FARÁ PESQUISA GEOTÉCNICA DE PILOTO DE EÓLICA OFFSHORE DA PETROBRAS

*Da Redação Offshore 06/04/2026 - 19:18*



A Fugro foi escolhida pela Petrobras para fazer a pesquisa geotécnica visando a instalação do primeiro projeto eólico offshore na América do Sul. A empresa será a responsável pela avaliação do melhor local para o Projeto Piloto de Energia Eólica Offshore do Rio de Janeiro, apontado como o primeiro empreendimento eólico offshore da região a avançar em um processo formal de licenciamento ambiental.

O projeto piloto, de produção de 18 megawatts (MW), é visto como passo essencial para a diversificação energética, em momento em que países da região começam a buscar caminhos regulamentados para o desenvolvimento responsável da energia eólica offshore. A Fugro coletará em área de estudo próximo à costa de São João da Barra, no norte fluminense, os dados geológicos para embasar o empreendimento.

As atividades incluem recolhimento de amostragem de solo, ensaios no local e análises laboratoriais em quatro locais costeiros e de águas rasas, além de investigações em terra para apoiar a chegada e o traçado dos cabos. As operações e análises de campo começarão em abril e continuarão até o terceiro trimestre de 2026, com o relatório final previsto para 2027.

O projeto levanta em conta o trabalho da Fugro em estágios iniciais de desenvolvimento de energia eólica offshore em mercados emergentes ao redor do mundo, desde estudos piloto iniciais até a caracterização completa do local. Para isso, as equipes da empresa no Brasil liderarão a execução, combinando operações próximo a Rio das Ostras com análises laboratoriais em suas instalações em Pinhais, no Paraná.

De acordo com a empresa, a combinação de conhecimento local e experiência global ajudará a garantir dados consistentes e prontos para a tomada de decisões pela Petrobras. Céline Gerson, presidente do Grupo Fugro nas Américas, disse que os dados geoespaciais iniciais são uma das ferramentas mais importantes para reduzir a incerteza e preparar os projetos para o sucesso a longo prazo. “Ao firmarmos parceria com a Petrobras nesta fase inicial, estamos ajudando a estabelecer a base técnica necessária para o avanço responsável da energia eólica offshore e para a expansão das opções energéticas futuras no Brasil e em toda a região”, afirmou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*

### MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM PORTOS PÚBLICOS DO NORDESTE CRESCE 17% EM JANEIRO E ATINGE 6,3 MILHÕES DE TONELADAS

*Da Redação Portos e logística 06/04/2026 - 19:25*



A movimentação nos portos públicos do Nordeste fechou janeiro de 2026 com 6,3 milhões de toneladas e alta de 17% em relação ao primeiro mês do ano anterior, informou o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base em dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo a pasta, os portos de Suape (PE) e de Itaqui (MA) apresentaram os maiores crescimentos, com 2,2 milhões de toneladas e 38,5% e 2,1 milhões de toneladas e 44%, respectivamente. Somados, os dois portos responderam por 20% de todas as mercadorias transportadas pelo setor portuário da região.

De acordo com o MPor, o crescimento da movimentação em Suape foi impulsionado pelo maior número de atracções e pelo desempenho nos segmentos de granéis líquidos e de contêineres. Já em Itaqui, a alta foi puxada pelos granéis líquidos e sólidos, com destaque para fertilizantes, milho e soja.

Em janeiro de 2026, de acordo com o Estatístico da Antaq, as cargas mais movimentadas nos portos públicos do Nordeste foram petróleo e derivados, contêineres, fertilizantes e sal. Na navegação de longo curso, a movimentação registrada foi de 3,7 milhões de toneladas, com alta de 13,8%, enquanto na cabotagem foi movimentada 1,6 milhão de toneladas, o que representou crescimento de 22%.

O Terminal Portuário do Pecém, no Ceará, também apresentou alta no mês, de 0,3%, com volume de 1,5 milhão de toneladas movimentadas. Já pelo Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão, passaram 9,9 milhões de toneladas de cargas, e no Aquaviário de Madre de Deus, na Bahia, 1,5 milhão de toneladas.

No total, 21,5 milhões de toneladas de mercadorias passaram por portos e terminais nordestinos em janeiro. A maior parte corresponde a granéis sólidos, que movimentaram 14,5 milhões de toneladas, enquanto a carga containerizada registrou 1,7 milhão de toneladas, com queda em relação ao mesmo período do ano anterior, enquanto os granéis líquidos apresentaram alta de 8%, com volumes de petróleo e derivados somados chegando a 4,1 milhões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*

### PÍER DE GRANÉIS LÍQUIDOS DE PARANAGUÁ TERÁ R\$ 100 MILHÕES DE APORTES EM 2ª ETAPA DE MODERNIZAÇÃO

*Da Redação Portos e logística 06/04/2026 - 15:39*



A Portos do Paraná informou que foi publicado, na última quarta-feira (1º), no Diário Oficial do estado, o resultado da seleção e contratação da companhia que será responsável pela segunda etapa do projeto de ampliação e modernização do Píer de Granéis Líquidos (PPGL) do Porto de Paranaguá. O investimento previsto é de R\$ 100,3 milhões, com prazo de término de 13 meses a partir da emissão da ordem de serviço.

De acordo com a autoridade portuária, as obras terão como objetivo permitir a atracção de navios maiores, ampliando a capacidade operacional do píer, hoje limitada ao recebimento de embarcações com até 190 metros de comprimento e calado de 11,60 metros, e aproveitar o potencial adquirido com as atualizações das Normas de Tráfego Marítimo e Permanência, em 2025, que permitiram ao Porto de Paranaguá receber navios com até 13,30 metros de calado.

O projeto de modernização prevê ainda a instalação de dolfim, uma estrutura marítima fixa e isolada, construída com estacas e concreto armado para amarração de navios fora do cais, além de dois dolphins de atracação, para absorver o impacto inicial das embarcações, e uma nova plataforma de operação. Além disso, segundo a Portos do Paraná, a reforma vai melhorar a conexão do píer de granéis líquidos com os terminais retroportuários.

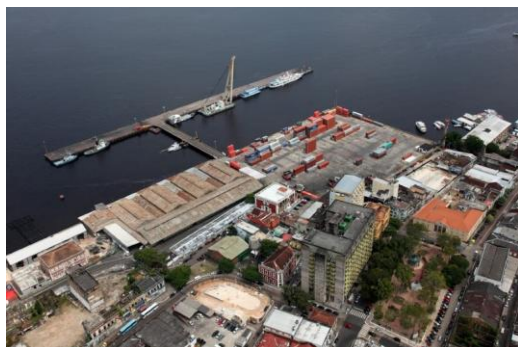
A companhia informou que as obras de readequação do PPGL foram iniciadas em 2025, com investimentos de R\$ 29 milhões. Os trabalhos, que estão em andamento, preveem a construção de um dolfim, substituição das defensas, instalação de sistema de monitoramento e atracação a laser, adequação da iluminação e das instalações elétricas, reestruturação do pavimento e implantação de nova estrutura de elevação de mangotes.

De acordo com a Portos do Paraná, em 2025 os granéis líquidos corresponderam a 12,75% da movimentação anual nos portos paranaenses. Os principais produtos no fluxo de exportação foram óleo de soja, com 848.253 toneladas, e óleo combustível, com 461.692 toneladas. Na importação, os maior movimento foi de óleo diesel, com 3.245.872 toneladas, e metanol, com 1.383.673 toneladas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 06/04/2026*

## FMM PRIORIZA R\$ 410 MILHÕES PARA INDÚSTRIA NAVAL NO AMAZONAS

*Da Redação Indústria naval 06/04/2026 - 15:15*



O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou, em reunião no último dia 18 de março, R\$ 409,7 milhões em prioridades de financiamento destinadas a 41 projetos de construção de embarcações e serviços de manutenção, reparo e docagem no estado do Amazonas. De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), gestor do fundo setorial, os recursos serão principalmente para projetos ligados à navegação interior.

Do total, R\$ 380,3 milhões serão para a construção de 35 embarcações para a GDE Transportes, R\$ 23,4 milhões para a construir cinco para a Companhia de Navegação da Amazônia e R\$ 6 milhões para serviços de manutenção, reparo e docagem da Camorim Serviços Marítimos. A previsão é de que os projetos ampliem a atividade de estaleiros, fornecedores e serviços especializados e gerem cerca de 600 empregos diretos.

De acordo com o ministério, o objetivo é fortalecer a indústria naval e a navegação interior na região Norte, com impactos na logística e no desenvolvimento regional do Amazonas. “Cada nova embarcação amplia a capacidade logística, especialmente na região Norte, e contribui para uma operação mais eficiente e sustentável”, disse o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 06/04/2026*

## EMGEPRON COTA OBRAS PARA CARREIRAS E INSTALAÇÕES NO AMRJ

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/04/2026 - 15:07*

Edital do pedido de cotação visa melhorias em instalações para possibilitar construção de embarcações do porte de navios-patrolha oceânico de 1.800 toneladas, em licitação a ser lançada futuramente. Propostas devem ser encaminhadas até 17 de abril



A Empresa Gerencial de Projetos Navais publicou, na última semana, uma solicitação de cotação (request for quotation) para a reforma e/ou ampliação das carreiras 1 e 2 e do Edifício 19, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). De acordo com a Emgepron, a RFQ 001/2026 tem objetivo de obter subsídios técnicos e comerciais para a futura contratação da elaboração de anteprojeto de engenharia, reforçando a infraestrutura naval do complexo, localizado na Baía de Guanabara.

O anteprojeto deve considerar a reforma e/ou ampliação com o fim de estar apto para subsidiar a licitação da futura obra que viabilizará a construção de Navios-Patrolha Oceânico de 1.800 toneladas, que tem como principais dimensões: 90,5 metros de comprimento total, 83m de comprimento na linha d'água, 13,5m de boca moldada, 7,5m de calado moldado (convés principal) 7,5m e 3,8m de calado de projeto.

As carreiras 1 e 2 deverão ser recuperadas para operar, no mínimo, com as cargas e demais requisitos para a construção de NaPa 1.800t. O edifício 19 deverá ser reformado observando, no mínimo, os requisitos de espaços livres e passagens, logística de montagem, cargas estruturais, demandas elétricas e de aguada, atividades de pontes rolantes e demais requisitos de projeto para a construção desses meios navais. O serviço de engenharia requer conhecimentos específicos tanto de engenharia civil, quanto conhecimentos nos ramos da engenharia elétrica, engenharia naval e engenharia portuária.

O edital está disponível neste link. As propostas devem ser encaminhadas para [licitacao@emgepron.gov.br](mailto:licitacao@emgepron.gov.br), preferencialmente, até o próximo dia 17 de abril. As dúvidas e esclarecimentos podem ser enviados para o mesmo e-mail ou pelos telefones (21) 3907-1835 / (21) 3907-1839. A Emgepron ressaltou que essa RFQ não constitui uma proposta ou o início de um processo licitatório, não obrigando a empresa a contratar a empresa.

O edital pontua que a carreira 2 manterá a sua básica estrutura atual, com porta-batel, e será reformada, considerando também a revitalização das facilidades de apoio. O Edifício 19 deverá ser reformado para receber a construção de NaPa 1800t, devendo ser consideradas a passagem da estrutura do corpo do casco do navio pela porta — que se encontra localizada em frente à Carreira 1 — todos os seus equipamentos internos, como as pontes rolantes e equipamentos e espaços para deslocamentos e montagens das partes, bem como equipamentos externos, como subestação de energia e capacidade de produção em face das disponibilidades água, esgoto e energia.

“Deve-se considerar que a Carreira nº 1 e Carreira nº 2 se encontram em estado avançado de deterioração (estrutural e de suas facilidades) e que possuem uma parte submersa que necessitará de investigação estrutural para que se conheça o assoreamento e integridade das estacas e sua estabilidade e da estrutura da base. Também deverão ser levantados o estado das facilidades das carreiras e dos equipamentos existentes no Edifício 19”, diz o edital.

O estudo prévio, conforme as regras, poderá incluir testes básicos para aferir se a infraestrutura portuária pode ou não ser submetida à nova carga que será imposta para a construção do NaPa 1800t e para a atracação de embarcações de apoio ao transporte da embarcação para o futuro lançamento ao mar ou, simplesmente, para o transbordo de materiais/equipamentos durante a obra, cujo fundo de casco não poderá colidir com a base existente.

A carreira I foi utilizada em inúmeras construções de navios no AMRJ, dentre as quais destacam-se: as Fragatas Independência e União; as Corvetas Inhaúma e Jaceguai; o Navio-Escola Brasil; a Corveta Barroso; e as Embarcações de Desembarque de Viaturas e Materiais (EDVM). Já a carreira II foi historicamente utilizada na construção e, principalmente, na docagem de embarcações de menor porte. No período de 2007 a 2009, foi utilizada para a manobra de encalhe do dique flutuante Alte. Schieck, durante seu período de manutenção. Uma grua na área a ser cedida que pode atender às duas carreiras.



A carreira I possui as seguintes especificações técnicas: comprimento de 224 m, largura de 40m e 6 % de inclinação, incluindo uma Grua de capacidade nominal de içamento de 5 t. Já a carreira II possui comprimento de 116 m, largura de 25 m e 6 % de inclinação, além de possuir porta batel. No momento, tanto a porta batel quanto a casa de bombas, que esgota a carreira II, necessitam de manutenção.

O edifício 19 abrigou por muitos anos a Divisão de Oficinas Estruturais do Arsenal de Marinha, com oficinas de corte de chapas e perfis, montagem de painéis e blocos estruturais de aço e alumínio, soldagem, serralheria, funilaria (chapas finas), isolamento térmico e velame, com maquinário, pontes rolantes e facilidades apropriadas à época para as atividades citadas. Em função de sua proximidade com as carreiras I e II, foi utilizado nas construções e reparos que ocorreram nas duas estruturas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*

## RECOMEÇA DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE ITAJAÍ

*Da Redação Portos e logística 06/04/2026 - 15:21*



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, nesta segunda-feira (6), que foi reiniciada no último sábado (4) a dragagem de manutenção no canal de acesso ao Porto de Itajaí (SC), na qual serão investidos R\$ 63,8 milhões, com contrato com prazo inicial de 12 meses, com possibilidade de prorrogação por até 48 meses. Segundo a pasta, são usados equipamentos especializados para retirada de sedimentos e recuperação da profundidade do canal, com objetivo de garantir a regularidade das operações portuárias pelos próximos anos.

De acordo com o ministério, o reinício da dragagem faz parte do processo de reestruturação do Porto de Itajaí, com vistas a sua concessão. A gestão do terminal foi assumida pelo governo federal em 2023, após a paralisação das atividades no ano anterior, repassada à Autoridade Portuária de Santos (APS) e, em 2025, transferida para a Companhia Docas da Bahia (Codeba) em parceria com a Superintendência do Porto de Itajaí.

### Concessão

O MPor informou ainda que o projeto de concessão do complexo encontra-se em fase final de análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU), com previsão de deliberação ainda em abril e que a expectativa é de que o leilão do porto seja realizado no primeiro semestre de 2026. Segundo a pasta, a proposta prevê investimentos diretos e estabelece um modelo que assegura dragagens regulares, manutenção da profundidade operacional e maior previsibilidade na gestão da infraestrutura aquaviária

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/04/2026*



## MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPIING.COM](http://MERCOSHIPPIING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 07/04/2026*