

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 059/2026
Data: 08/04/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ANTAQ ESTABELECE DIRETRIZES EM AÇÕES COM POLÍTICA DE DIVERSIDADE	4
PORTO DE ITAJAÍ RETOMA DRAGAGEM COM CONTRATO DE R\$ 63,8 MILHÕES	4
NAVIO QUE TOMBOU NO PARQUE VALONGO, EM SANTOS, TEM PREVISÃO DE IR PARA ESTALEIRO EM MAIO; CUSTO PASSA DE R\$ 8 MILHÕES.....	5
SANTOS BRASIL ABRE ESCRITÓRIO PARA AMPLIAR PRESENÇA NO SUL DO BRASIL.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE ANTAQ E ANPD FORTALECE PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR AQUAVIÁRIO	7
DIVULGADA PAUTA DA 607ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA DIRETORIA COLEGIADA	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	8
TRANSPORTE ENTRE PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTOU 1,85 MILHÃO DE TONELADAS NA REGIÃO NORTE EM JANEIRO	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	9
CONTRAN ANUNCIA REGIME DE TRANSIÇÃO DO PEDÁGIO ELETRÔNICO (FREE FLOW), NA PRÓXIMA TERÇA (14)	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – O PACTO DO DIESEL	10
INSIGHT – DIREITO - MANIFESTO PELA PROFISSIONALIZAÇÃO DO ESTADO PORTUÁRIO	11
POLÍTICA - CPI DO CRIME ORGANIZADO NÃO SERÁ PRORROGADA	15
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>Efeitos da guerra</i>	16
<i>Impacto no agronegócio</i>	16
<i>Acordo com a Turquia</i>	17
<i>Petróleo em alta</i>	17
<i>Déficit com os EUA</i>	17
<i>Resultado</i>	17
POLÍTICA - GOVERNO DESISTE DE PL EM REGIME DE URGÊNCIA	17
POLÍTICA - SENADO RECONHECE ESTÁGIO COMO EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL	18
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO SE REÚNE COM POSSÍVEL VICE	19
POLÍTICA - SE CALADO TIVER 15% DOS VOTOS, “ESTÁ ÓTIMO”, DIZ KASSAB.....	20
TRANSPORTES - PORTOS – UNIÃO GARANTE FINANCIAMENTO E VIABILIZA APORTE ESTADUAL NO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	20
TRANSPORTES - PORTOS – APS PREVÊ REFLUTUAR PROF. W. BESNARD AINDA ESTE MÊS.....	22
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - CABOTAGEM NO BRASIL: ENTRE ENTRAVES OPERACIONAIS E OPORTUNIDADES ESTRUTURAIS	23
TRANSPORTES - RODOVIAS – AUTONOMIA FINANCEIRA DAS AGÊNCIAS DOMINA DEBATE NA ANT	24
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - VOO DE TIME ARGENTINO INAUGURA OPERAÇÕES INTERNACIONAIS EM RIO PRETO	26
MINERAÇÃO - POR MAIORIA, STJ RETOMA AÇÕES PENAIAS CONTRA EX-PRESIDENTE DA VALE.....	27
MINERAÇÃO - PANAMÁ AUTORIZA PROCESSAR MINÉRIO ESTOCADO EM MINA FECHADA DESDE 2023	28
ENERGIA - MME DEFENDE COMPARTILHAMENTO DE POSTES	28
ENERGIA - ANEEL ABRE CONSULTA PARA LEILÃO DE TRANSMISSÃO	29
ENERGIA – ENEL SP ENFRENTARÁ PROCEDIMENTO SOBRE CADUCIDADE.....	29
PETRÓLEO E GÁS - SENACON NOTIFICA 329 DISTRIBUIDORAS.....	30
PETRÓLEO E GÁS - SUBVENÇÕES NÃO REDUZEM INCERTEZAS, DIZEM ESPECIALISTAS	30
SUSTENTABILIDADE - OPINIÃO – ESG - O EU CIRCULAR ECONOMY ACT: QUANDO A CIRCULARIDADE VIRA	31
BRASIL EXPORT - BAÍA DE TODOS OS SANTOS ENTRA NO DEBATE SOBRE DESENVOLVIMENTO E PROJEÇÃO	33
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026	34
BRASIL EXPORT - SANTOS EXPORT COLOCA ACESSOS AO PORTO NO TOPO DA AGENDA	34
INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - ARTEMIS II REGISTRA “PÔR DA TERRA” APÓS HISTÓRICO SOBREVOO LUNAR	36
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES PARA O ORIENTE MÉDIO CAEM 26%	37
COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO PROJETA SUPERÁVIT DE US\$ 72,1 BI EM 2026	38
FINANÇAS - DÓLAR REDUZ ALTA E FECHA COTADO A R\$ 5,1550.....	38
FINANÇAS - IBOVESPA REAGE NO FIM, DEFENDE OS 188 MIL E SOBE PELA 6ª SESSÃO.....	39
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - COMUNICAÇÃO INTERNA & CLIMA: O ÓBVIO QUE NÃO ESTÁ SENDO DITO	40
JUSTIÇA - CASO MASTER: MINISTRO DO STJ SE DECLARA IMPEDIDO	42



JUSTIÇA – STF DECIDIRÁ DIA 17 SOBRE APOSENTADORIA COMPULSÓRIA AOS 75 ANOS	43
INTERNACIONAL - EUA E IRÃ ANUNCIAM CESSAR-FOGO	43
INTERNACIONAL - PASSAGEM PELO ESTREITO DE ORMUZ TERÁ COBRANÇA DE TAXAS	45
JORNAL O GLOBO – RJ.....	45
REFINARIA IRANIANA FOI ATACADA HORAS APÓS ANÚNCIO DE CESSAR-FOGO, DIZ TV ESTATAL.....	45
PACOTE DO GOVERNO VAI CONTER O PREÇO DAS PASSAGENS AÉREAS? ENTENDA	46
TRÉGUA TRAZ ALÍVIO, EXPÕE FRAGILIDADE DE TRUMP E MANTÉM INCERTEZA NO MERCADO DE PETRÓLEO	48
PETRÓLEO DESPENCA E BOLSAS SOBEM COM FORÇA APÓS ANÚNCIO DE CESSAR-FOGO DE EUA E IRÃ	49
COTAÇÃO DO PETRÓLEO DESPENCA E AÇÕES SOBEM APÓS TRUMP ANUNCIAR CESSAR-FOGO NO IRÃ	50
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	51
SENADO TEM O DEVER DE REJEITAR MESSIAS	51
O QUE VOCÊ PRECISA SABER SOBRE O CESSAR-FOGO ENTRE OS EUA E O IRÃ	52
NAVIOS VOLTAM A ATRAVESSAR O ESTREITO DE ORMUZ APÓS ACORDO.....	54
EMPRESA DE MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO A SECO SE APROXIMA DE R\$ 1 BI EM FATURAMENTO	54
COM ALTA DO OURO, JAGUAR MINING REABRE MINAS E BUSCA AQUISIÇÕES.....	55
VALOR ECONÔMICO (SP).....	57
GUERRA NO IRÃ FAZ PREÇO DE FERTILIZANTES DISPARAR 50%, AMEAÇANDO PRODUÇÃO GLOBAL DE ALIMENTOS.....	57
BRASIL VENDEU US\$ 700 MILHÕES À UE EM PRODUTOS DO AGRO COM ISENÇÃO IMEDIATA	59
COMÉRCIO GLOBAL CRESCE CERCA DE 7,5% EM 2025, MAS INCERTEZAS DEVEM FREAR AVANÇOS NESTE ANO	59
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	61
O GIGANTE QUE IGNORA SEUS RIOS	61
ATUAL CONCESSIONÁRIA PARTICIPARÁ DE NOVO LEILÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA	62
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	64
ARTIGO - O INVESTIMENTO EM LANCHAS ESCOLARES PEQUENAS COMO SUGESTÃO PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE ESCOLAR EM ZONAS INSULARES	64
DECISÃO DA ANP GARANTE R\$ 237 MILHÕES EM ROYALTIES RETROATIVOS PARA MUNICÍPIOS DO NORTE FLUMINENSE	65
ENQUADRAMENTO DE EMBARCAÇÕES É UM DOS DESAFIOS PARA EÓLICAS NO MAR, APONTA ESTUDO	65
GOVERNO FEDERAL CONCEDE GARANTIA A EMPRÉSTIMO DO BB AO ESTADO DE SP PARA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	66
PETROBRAS ESTENDE CONTRATO PARA USO NO BRASIL DE PLATAFORMA DE PERFURAÇÃO DA VALARIS	67
ANP CELEBRA 31 TACS RELATIVOS AO USO DE CONTEÚDO LOCAL	67
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANTAQ ESTABELECE DIRETRIZES EM AÇÕES COM POLÍTICA DE DIVERSIDADE

Agência é a primeira reguladora federal a formalizar iniciativa estruturada sobre o tema e reforçar agenda

Da A Tribuna.com.br 7 de abril de 2026



A Antaq é a primeira agência reguladora federal a formalizar uma política estruturada com esse enfoque (Divulgação/Antaq)

Com a Política de Diversidade, Equidade e Acessibilidade (DEA), criada na semana passada, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estabeleceu diretrizes para ações institucionais centradas no respeito à diversidade, na promoção da equidade e na garantia de acessibilidade no ambiente organizacional. Os princípios incluem o alinhamento a normas nacionais e internacionais de direitos humanos, o

fortalecimento de uma cultura baseada no respeito mútuo e a adoção de práticas acessíveis e atuação inovadora.

A Antaq é a primeira agência reguladora federal a formalizar uma política estruturada com esse enfoque. A iniciativa está inserida em um conjunto de ações planejadas para as comemorações dos 25 anos da agência, a serem celebrados em fevereiro de 2027.

“A Antaq tem sido pioneira na condução desse tema no setor aquaviário. A aprovação da política interna coloca a diversidade como parte da estratégia de uma agência que pretende se manter relevante e precisa encontrar soluções inovadoras para temas cada vez mais complexos. A iniciativa, nesse contexto, também pode servir como referência para outras agências reguladoras na incorporação dessa agenda”, afirmou o diretor-geral da agência, Frederico Dias.

No plano prático, a política prevê capacitações periódicas sobre diversidade e prevenção à discriminação, desenvolvimento de campanhas institucionais, revisão de normas e processos sob a ótica da inclusão, além de ações voltadas ao bem-estar e à saúde mental de servidores e colaboradores.

Ponto central da iniciativa é a criação do Grupo de Trabalho de Diversidade, Equidade e Acessibilidade (GTDEA), instância responsável por propor, promover e monitorar as ações previstas, elaborar planos anuais e relatórios de resultados. O grupo também atuará no estímulo ao diálogo permanente sobre o tema e na articulação com outros órgãos e entidades para a troca de boas práticas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/04/2026

PORTO DE ITAJAÍ RETOMA DRAGAGEM COM CONTRATO DE R\$ 63,8 MILHÕES

A operação marca o restabelecimento dos serviços

Da A Tribuna.com.br 7 de abril de 2026

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.



Dragagem de manutenção no canal de acesso ao Porto de Itajaí (SC) foi retomada e marca o restabelecimento dos serviços (Maurício Martins/AT)

A retomada dos serviços ocorre a partir da atuação 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.

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 retomada da dragagem se insere em um processo de reestruturação do Porto de Itajaí, conduzido pelo Governo Federal desde a retomada da gestão do complexo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/04/2026

NAVIO QUE TOMBOU NO PARQUE VALONGO, EM SANTOS, TEM PREVISÃO DE IR PARA ESTALEIRO EM MAIO; CUSTO PASSA DE R\$ 8 MILHÕES

Operação, que começou na última semana, prevê que reflutuação aconteça ainda neste mês
Por Ted Sartori 7 de abril de 2026



Navio Professor W. Besnard tombou no Parque Valongo, em Santos, no mês de março (Ted Sartori/AT)

A reflutuação do navio oceanográfico Professor W. Besnard está prevista para ser feita ainda neste mês. A previsão é da Marfort Serviços Marítimos Ltda, responsável pelo serviço, que está orçado em R\$ 8,6 milhões e foi contratado sem licitação, de maneira emergencial, pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A expectativa é que ele seja rebocado em maio. A embarcação adernou (virou) em 13 de março e está parcialmente submersa, em frente ao Parque Valongo, onde estava atracada.

"Trabalhamos com esse cronograma, embora o imponderável possa acontecer. Isso envolve também parte ambiental e de segurança. Após a reflutuação, haverá uma inspeção técnica para saber as condições do navio. O plano é rebocar o navio para a base (marítima da Marfort, na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá) em maio", afirma o diretor da Marfort Serviços Marítimos, Alexandre Salamoni.

A mobilização de equipamentos e o início dos mergulhos começaram no fim da semana passada. Estão envolvidos em torno de 60 profissionais em todas as áreas do processo. "Eles estão fazendo uma grande faxina, vendo o que há de interferência dentro do navio para ser retirado e não interferir na sucção da bomba. Depois disso, é o mapeamento e o tamponamento de todas as janelas. Aí sim começa a sucção para que o navio possa reflutuar", detalha Salamoni.

O presidente da APS, Anderson Pomini, aproveitou para convocar o empresariado e a comunidade para participarem da futura restauração do navio Professor W. Besnard. Estão previstas reuniões e audiências públicas. "Convoco a todos para que possam colaborar com o Instituto do Mar (proprietário do navio) e possamos recuperar, no todo ou em parte, para que ele fique aqui no Parque Valongo, justamente homenageando a importante história desse navio e, principalmente, para o Porto de Santos".

História

A embarcação foi usada durante 40 anos pelo Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP) em mais de 150 viagens à Antártica, entre outras missões oceanográficas. Está sem uso, porém, desde 2008.

Em 2016, a Prefeitura de Ilhabela recebeu a titularidade da embarcação da USP, mas não teve dinheiro para a reforma, dando início a uma batalha judicial. Em julho de 2023 a Justiça determinou que a Administração da cidade do Litoral Norte desmontasse o navio por oferecer risco ambiental e não ter condições de navegabilidade.

Uma audiência conciliatória, com a anuência do Ministério Público de São Paulo (MPSP), realizada em novembro de 2023, suspendeu as obrigações impostas à Ilhabela e o navio ficou com o Instituto do Mar.

Sem sair de Santos, ele foi atracado em 2024 no Parque Valongo e recebeu reparos na parte externa. O Instituto do Mar buscava recursos para a completa restauração.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/04/2026

SANTOS BRASIL ABRE ESCRITÓRIO PARA AMPLIAR PRESENÇA NO SUL DO BRASIL

Empresa busca proximidade com a região

Da A Tribuna.com.br 7 de abril de 2026



Tecon Imbituba vem ganhando protagonismo como alternativa logística competitiva no Sul do País (Divulgação/Santos Brasil)

A Santos Brasil, que possui o maior terminal do Porto de Santos, busca ampliar a presença no Sul do País e se posicionar como parceira direta dos embarcadores gaúchos. Com esse objetivo, inaugurou um escritório em Caxias do Sul (RS), na Serra Gaúcha. A empresa também opera o Terminal de Contêineres (Tecon) Imbituba, no Porto de Imbituba, no sul de Santa Catarina.

O novo escritório, localizada no W Tower Mall, foi criado para encurtar não só distâncias físicas, como também comerciais. "Ao estabelecer presença local, a companhia passa a atuar lado a lado com os empresários e executivos do norte do Rio Grande do Sul, aprofundando o entendimento das suas demandas, desenvolvendo soluções sob medida para cada operação e apresentando possibilidades para o enfrentamento aos gargalos logísticos da região", diz a empresa, em nota.

O Tecon Imbituba vem ganhando protagonismo como alternativa logística competitiva. No mês passado, o terminal bateu recorde histórico na movimentação de contêineres, com 17.459 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Localizado a uma distância menor de Caxias do Sul (350 Km) do que qualquer outro terminal de contêineres da região Sul do Brasil, o Tecon Imbituba se apresenta como uma resposta eficaz aos desafios de custo, tempo e previsibilidade enfrentados pelas empresas gaúchas.

Nos últimos dois anos, o Tecon Imbituba expandiu a capacidade operacional, modernizou a infraestrutura e aumentou o quadro de funcionários. Foram investidos aproximadamente R\$ 75 milhões entre 2024 e 2025, incluindo equipamentos e implementação de novos sistemas operacionais. Hoje, o Tecon Imbituba conta com três serviços marítimos semanais, garantindo regularidade operacional e alternativas logísticas com previsibilidade para os clientes.

“A estratégia da companhia se fortalece ainda mais pela integração com o Tecon Santos, um dos maiores e mais eficientes terminais de contêineres da América Latina, operado pela Santos Brasil no Porto de Santos. Na prática, isso significa que cargas movimentadas por Imbituba podem acessar uma ampla rede de rotas internacionais via Santos, conectando a produção do Sul do País aos principais mercados globais”, finaliza a empresa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/04/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ENTRE ANTAQ E ANPD FORTALECE PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR AQUAVIÁRIO

Iniciativa motiva troca de informações, além da realização de ações educativas com o objetivo de identificar desafios regulatórios e promover melhorias normativas



Brasília, 07/04/2026 - Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Agência Nacional de Proteção de Dados (ANPD) assinaram, nessa segunda-feira (6), Acordo de Cooperação Técnica voltado ao fortalecimento da proteção de dados pessoais no setor aquaviário. A iniciativa marca o início de uma atuação coordenada entre as duas instituições para promover maior convergência regulatória e aprimorar as práticas de segurança no tratamento dessas informações.

A assinatura contou com a participação do diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, e do diretor-presidente da Autoridade Nacional de Proteção de Dados, Waldemar Gonçalves, que destacaram a relevância da cooperação interinstitucional para o fortalecimento da proteção de dados no país e o alinhamento de práticas regulatórias entre os setores.

“Este acordo reflete a atenção da ANTAQ com o uso e o tratamento responsável de dados no setor aquaviário, além de reforçar a atuação coordenada entre as agências para o aprimoramento regulatório e a segurança no uso dessas informações”, disse Frederico Dias, diretor-geral da Agência.

Com a ação, as agências firmam apoio na promoção de atividades educativas e intercâmbio de informações a fim de identificar problemas e propor inovações - tanto em questões normativas quanto procedimentais relacionadas à proteção de dados pessoais do setor aquaviário.

Esse compromisso destaca o desenvolvimento de estudos técnicos e relatórios sobre temas de interesse comum. Além disso, institui métodos ágeis de comunicação entre as autarquias, visando a harmonia entre as melhores práticas de segurança da informação e a proteção de dados no transporte aquaviário.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 08/04/2026

DIVULGADA PAUTA DA 607ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA DIRETORIA COLEGIADA

Sessão telepresencial ocorrerá 09 de abril, às 9h, com participação de interessados mediante solicitação prévia

Brasília, 07/04/2026 - A 607ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada (ROD) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) terá início dia 09 de abril, quinta-feira, às 9h. A reunião acontecerá no modelo telepresencial, no auditório da Agência - localizado no Edifício Sede, SEPN Quadra 514 Conjunto E, Asa Norte, Brasília (DF).

Durante a ROD, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões. A Agência enfatiza que tais participações precisam ser solicitadas, impreterivelmente, pelos advogados/representantes da empresa.

Vale lembrar que o preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo serão desconsideradas.

Confira a pauta da 607ª ROD - <https://www.gov.br/antaq/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 08/04/2026



Cabotagem garante o escoamento da produção em larga escala, além de garantir o abastecimento de combustíveis, alimentos e insumos industriais

Movimentação nos portos do Norte em janeiro: Amazonas liderou volume transportado, com 1,29 milhão de toneladas - Foto: Divulgação

A cabotagem desempenha papel central no abastecimento da Região Norte do Brasil, ao reduzir custos logísticos e ampliar a conexão da produção regional com os principais mercados do país. Em janeiro deste ano, o transporte entre portos brasileiros movimentou 1,85 milhão de toneladas na região, resultado 5,8% superior ao registrado no mesmo período de 2025, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



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

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, esse é um cenário de fortalecimento das políticas voltadas ao setor. “A cabotagem segue ganhando espaço como uma solução eficiente para o transporte de cargas no país. Esse desempenho mostra que estamos avançando na integração logística e fortalecendo a competitividade da economia brasileira”, afirmou.

Fluxo de cargas

A movimentação na Região Norte se concentra principalmente no Amazonas, que liderou o volume transportado, com 1,29 milhão de toneladas, e no Pará, com 552,3 mil toneladas. A partir desses estados, as cargas são distribuídas principalmente para portos das regiões Nordeste e Sudeste, que funcionam como polos de consumo e redistribuição.

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

Cargas movimentadas

A diversidade de cargas transportadas reflete a importância do modal para diferentes segmentos da economia. Entre os destaques estão os contêineres, que somaram 576,9 mil toneladas, além da bauxita, com 875,1 mil toneladas, principal produto individual transportado e insumo relevante para a indústria.

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

Regulação

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

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, esse cenário favorece a expansão do modal. “Com regras mais claras e previsibilidade, o setor ganha confiança para investir, ampliar rotas e aumentar a eficiência das operações. Isso contribui diretamente para o desenvolvimento regional e para a integração do país”, concluiu.

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

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 08/04/2026*



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, na próxima terça-feira (14), 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, da próxima segunda-feira (13), pelo e-mail aescom@transportes.gov.br.

Serviço

Anúncio do regime de transição do free flow

Data: Terça-feira, 14 de abril

Horário: 10h

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

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

Data: 08/04/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PACTO DO DIESEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente articulação entre o Ministério da Fazenda e os governos estaduais, para a criação da subvenção do ICMS sobre o diesel, é mais do que uma medida emergencial de contenção de preços. É um exercício de maturidade federativa. Ao anunciar a divisão da conta de R\$ 4 bilhões entre a União e os Estados, o ministro Dario Durigan sinaliza que o Brasil aprendeu a lição sobre a volatilidade energética: em tempos de conflitos globais e pressões inflacionárias, o isolacionismo fiscal é o caminho mais curto para o desabastecimento. Defender esse acordo é defender a fluidez da safra, a viabilidade do transporte público e a tranquilidade de quem move o País sobre rodas.

A importância estratégica desta subvenção de R\$ 1,20 por litro de diesel importado reside na manutenção do ritmo de crescimento da economia brasileira. Com o barril de petróleo pressionado pelas tensões entre Irã, Estados Unidos e Israel, o custo logístico nacional — historicamente dependente do modal rodoviário — corria o risco de colapsar. O “gesto bonito” citado por Durigan, de dividir o subsídio (R\$ 0,60 da União e R\$ 0,60 dos Estados), é a blindagem necessária para que o caminhoneiro e o produtor rural não sejam as únicas vítimas de uma crise que nasce a milhares de quilômetros de distância.

Neste episódio, deve ser destacado principalmente o método adotado: a construção política. O Governo Federal acertou ao não impor uma solução goela abaixo dos governadores, optando por uma mesa de negociação que atraiu 25 das 27 unidades da federação. Esse consenso é o mesmo combustível que alimentou a aprovação da Reforma Tributária. Como destacou o ministro, o “impossível” torna-se realidade por meio do diálogo técnico. A implementação do split payment e a isenção da cesta básica são frutos dessa mesma árvore da negociação que agora protege o preço do combustível.

Entretanto, o desafio não termina na assinatura da medida provisória. A resistência de Rondônia e a cautela do Rio de Janeiro mostram que a harmonia federativa é um cristal delicado. A transparência

na aplicação desses R\$ 4 bilhões e o monitoramento diário da situação internacional, como prometido por Durigan, são fundamentais para que o subsídio cumpra seu papel sem gerar distorções fiscais permanentes. O Brasil precisa de um Estado menos burocrático e mais ágil, capaz de encarar reformas e crises de “peito aberto”.

O pacto do diesel prova que a economia brasileira está ganhando anticorpos contra choques externos por meio da política institucionalizada. Ao garantir o abastecimento e a estabilidade de preços nos meses de abril e maio, o Governo ganha tempo para avançar na agenda estruturante da Reforma Tributária. O momento exige que o debate comunicacional não nos leve “cada um para um lado”, mas sim para o centro, onde o interesse público de manter o País rodando deve prevalecer sobre divergências partidárias ou regionais

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

INSIGHT – DIREITO - MANIFESTO PELA PROFISSIONALIZAÇÃO DO ESTADO PORTUÁRIO



THIAGO BENITO ROBLES

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

opinio@portalbenews.com.br

Manifesto, inicialmente, minha convicção de que o Estado portuário brasileiro precisa, urgentemente, completar sua travessia em direção à plena profissionalização.

Este manifesto nasce do entendimento de que a infraestrutura portuária é mais do que um ativo logístico, é um patrimônio estratégico da Nação, cuja eficiência e integridade condicionam o desenvolvimento econômico, a soberania e a inserção internacional do Brasil.

Diante da persistente contaminação político-partidária nas estruturas decisórias e da lentidão na consolidação de uma cultura de Estado orientada por mérito, técnica e continuidade, proponho a reafirmação pública dos princípios que devem reger o futuro da governança portuária nacional.

O setor portuário brasileiro consolidou-se como um dos pilares estruturantes da economia nacional. Em 2025, os portos do País movimentaram mais de 1,4 bilhão de toneladas de carga, cifra que corresponde a aproximadamente 95% do comércio exterior brasileiro.

Deste total de movimentação portuária, 497,0 milhões de toneladas foram movimentadas em portos públicos, o que representa crescimento de 6,1% no total de carga movimentada. Tal desempenho evidencia que a infraestrutura portuária não é mero aparelho logístico, mas o eixo em torno do qual gravitam o comércio internacional, a arrecadação fiscal e o desenvolvimento regional. O porto é, em essência, o ponto de contato entre o Brasil e o mundo, uma fronteira produtiva onde a eficiência do Estado se traduz diretamente em competitividade econômica e em soberania nacional.

Os portos brasileiros exercem papel sistêmico na integração territorial e no escoamento de riquezas. Bens agrícolas, minerais e manufaturados convergem às zonas portuárias, fazendo dessas áreas o coração do comércio internacional. Essa centralidade impõe um dever de Estado, calcado em planejar, gerir e fiscalizar com profissionalismo. Contudo, a despeito dos avanços obtidos em legislações, que já estão completando quase 10 anos, o Estado ainda não logrou separar de modo definitivo o “institucional” do “político”. A cada ciclo eleitoral, a instabilidade nos comandos e a substituição abrupta de diretrizes minam a continuidade administrativa e comprometem o amadurecimento técnico das estruturas portuárias.

O resultado é uma espécie de limbo institucional, em que a política, legítima em sua esfera, se imiscui indevidamente na gestão executiva. Esse descompasso entre o tempo da política e o tempo da infraestrutura impede que o porto seja conduzido com horizonte de Estado. A gestão portuária, quando subordinada a interesses episódicos, torna-se refém da improvisação, e não da estratégia. É



justamente contra essa cultura de descontinuidade que este manifesto se ergue, em defesa de um Estado portuário profissionalizado, capaz de pensar, decidir e agir com racionalidade técnica e visão de longo prazo.

Um exemplo que ilustra vividamente a deficiência institucional provocada pela politização das empresas estatais é o caso dos Correios. Tradicional reduto de indicações partidárias, a empresa tem, ao longo de sucessivas gestões, dirigentes nomeados com base predominantemente em fidelidade política e não em competência técnica, desafiando as diretrizes de governança da Lei das Estatais. A estatal acumula prejuízos bilionários recorrentes e vive uma rotatividade elevada no topo da gestão. Essa combinação de nomeações políticas, instabilidade nos comandos e performance financeira comprometida põe em evidência o que este manifesto considera um sintoma grave, a falta de profissionalização e de uma cultura de Estado em uma empresa pública que deveria ser referência de eficiência.

Da governança pública à governança corporativa

O marco da Lei nº 13.303/2016, a chamada Lei das Estatais, representa um divisor de águas na transição entre a administração pública tradicional e um modelo de gestão orientado pela governança corporativa. A norma não apenas estabeleceu regras para licitações e nomeações, mas também introduziu um novo ethos institucional, centrado em transparência, integridade, controle interno e accountability. Inspirada nas Diretrizes da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) sobre governança de empresas estatais, a lei consagrou princípios que visam blindar as estatais contra a captura política e promover decisões baseadas em critérios técnicos e de interesse público.

Essa legislação inaugurou um sistema de pesos e contrapesos dentro das próprias empresas públicas, criando conselhos de administração fortalecidos, comitês de auditoria e integridade, critérios técnicos para dirigentes, quarentena política, políticas de gestão de riscos e auditorias independentes. Ao exigir tais mecanismos, o legislador reconheceu que governança não é formalidade, mas instrumento de legitimidade. E, no contexto portuário, significa resgatar a autoridade do Estado como ente estratégico, não como ator partidário, mas como guardião de um interesse nacional que transcende governos.

O paradoxo está em que a norma existe, mas o sistema não se cumpre plenamente porque ainda falta institucionalidade real. A Lei das Estatais instituiu uma arquitetura robusta de governança, porém, sem a devida cultura de Estado que a sustente, seus dispositivos tornam-se dependentes da vontade política do momento. As descontinuidades administrativas decorrem menos de lacunas normativas e mais da fragilidade de execução e controle interno, em que nomeações políticas, interferências ministeriais e ausência de responsabilização pelos resultados corroem o princípio da impessoalidade. Em síntese, o Brasil construiu a estrutura formal da governança, mas ainda não consolidou totalmente os alicerces comportamentais que lhe dão vida, o ethos da profissionalização pública, que é cultural antes de jurídico.

Isso demonstra que, embora o País tenha desenvolvido uma estrutura de governança formal, a autonomia técnica ainda carece de estabilidade institucional.

O desafio da gestão pública de resultados

Governança e gestão são faces complementares do mesmo imperativo, que é de entregar valor público. Se a governança estabelece a forma e os limites do poder decisório, a gestão confere efetividade às políticas e converte estratégia em resultado. A administração pública brasileira, historicamente marcada por controles formais e cultura burocrática, tem tentado avançar para um modelo de gestão por desempenho, no qual o foco se desloca do processo para o resultado.

É preciso compreender que as metas e remunerações variáveis previstas na Lei nº 13.303/2016 não são enfeites administrativos, mas instrumentos de competitividade e atração de talentos capazes de dirigir empresas estatais com a mesma sofisticação da iniciativa privada. Ocorre que, em muitas estatais portuárias, esse mecanismo foi mal compreendido ou jamais implementado de modo sistemático. Sem meritocracia verdadeira, a avaliação de desempenho se converte em formalidade

documental, e a gestão permanece vulnerável a critérios subjetivos. A profissionalização requer um sistema de metas genuíno, mensurável, transparente e atrelado ao desempenho institucional, não a interesses de curto prazo.

Ferramentas como o Balanced Scorecard, o Modelo de Excelência em Gestão Pública (MEG-Tr) e o Referencial Básico de Governança do Tribunal de Contas da União (TCU) orientam essa transformação, convertendo metas em indicadores mensuráveis e decisões em aprendizado organizacional. O pensamento de Mark Moore, em *Creating Public Value*, reforça que a legitimidade do Estado não se esgota no cumprimento da lei, mas se realiza na geração de valor tangível à sociedade, o já mencionado valor público. No setor portuário, esse valor se manifesta na fluidez logística, na previsibilidade regulatória e na segurança jurídica. Um Estado que planeja e mensura seu desempenho substitui a improvisação pela previsibilidade e cria um ciclo virtuoso de eficiência e confiança.

Moore ensina que a gestão pública eficaz depende da intersecção entre legitimidade política, capacidade operacional e valor público gerado.

No caso do Estado portuário, essa tríade exige não apenas métricas de eficiência, mas também narrativas de propósito, ou seja, um senso compartilhado de que a política portuária serve ao desenvolvimento nacional e não a arranjos episódicos. Modelos como o Balanced Scorecard ou o MEG-Tr só se tornam efetivos quando internalizados como instrumentos de aprendizado organizacional, e não como exigência formal.

O desafio, portanto, não é de método, mas de mentalidade, o gestor público precisa enxergar-se como agente de criação de valor, e não mero executor de rotinas.

Integridade, risco e compliance como fundamentos da credibilidade estatal

A profissionalização do Estado portuário exige que integridade e gestão de riscos deixem de ser obrigações acessórias e passem a integrar o núcleo estratégico da administração. O Decreto nº 11.129/2022, que atualizou o marco da Lei Anticorrupção (Lei nº 12.846/2013), consolidou a noção de que programas de integridade são políticas de Estado, e não meros protocolos de conformidade. O modelo das Três Linhas de Defesa, gestão operacional, compliance e auditoria independente, traduz esse princípio onde cada camada protege a outra e reforça a legitimidade institucional.

No ambiente portuário, onde contratos de arrendamento, concessões e grandes obras públicas envolvem cifras bilionárias, o compliance não é retórica moralizante, é salvaguarda do interesse público e condição de sustentabilidade institucional. A previsibilidade decisória, a mitigação de riscos e a rastreabilidade dos processos são elementos que formam a credibilidade estatal, e esta, por sua vez, é o ativo mais valioso de qualquer Estado que pretende governar com autoridade moral e técnica.

Ainda que o arcabouço normativo seja sofisticado, a prática revela entraves culturais e estruturais. Programas de integridade frequentemente são vistos como exigências documentais, e não como pilares de gestão.

Muitas estatais carecem de equipes técnicas especializadas, sistemas de monitoramento contínuo e canais efetivos de responsabilização. A ausência de proteção institucional para denunciante e a dificuldade de integração entre compliance, auditoria e gestão operacional geram o chamado “compliance de vitrine”. Assim, a integridade permanece no papel, um ideal que só se concretizará quando o controle for entendido como instrumento de aprendizado e não de punição.

Transparência e accountability: o elo entre o Estado e a sociedade

Nenhuma governança é legítima se não for visível e verificável. A transparência, consolidada na Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), é a tradução prática da responsabilidade pública. Ela converte o poder estatal em algo auditável, permitindo à sociedade acompanhar decisões, fiscalizar contratos e compreender prioridades. No campo portuário, onde o interesse público e o privado coexistem de forma intensa, a transparência é também instrumento de mercado, pois aumenta a confiança dos investidores e reduz o custo do capital.

A accountability, conceito que vai além da mera prestação de contas, impõe ao Estado o dever de explicar, justificar e corrigir seus atos. Relatórios de governança, cartas anuais de políticas públicas, demonstrações financeiras auditadas e indicadores de desempenho não são burocracias acessórias, mas expressões concretas de maturidade institucional. Quanto mais o Estado presta contas, mais autoridade conquista para agir.

É nesse ponto que reside um equívoco recorrente: confundir governança com burocracia. Os conselhos de administração e comitês técnicos não são estruturas de lentidão decisória, mas mecanismos de elevada qualificação técnica e de continuidade institucional. Quando bem compostos, atuam como instâncias de reflexão estratégica, capazes de equilibrar o ritmo da execução com a prudência do planejamento. A sua efetividade depende menos da quantidade de reuniões e mais da qualidade da interlocução entre gestores e conselheiros. Portanto, o desafio não é reduzir controles, mas transformá-los em instrumentos de inteligência organizacional, alinhando governança e resultado.

Maturidade institucional e liderança pública

Nenhum aparato normativo será eficaz sem liderança técnica e cultura ética. O amadurecimento institucional depende de dirigentes que compreendam o porto como vetor de soberania e desenvolvimento, e não como ativo político. Profissionalizar o Estado portuário significa construir carreiras sólidas, valorizar o mérito, assegurar estabilidade técnica e investir em capacitação contínua. É substituir o personalismo pela institucionalidade, o voluntarismo pela gestão e a retórica pela entrega. Essa dimensão de maturidade também envolve repensar as instâncias deliberativas locais, tema hoje em debate no Projeto de Lei (PL) nº 733/2025, que propõe um novo marco para o sistema portuário nacional. O PL defende o retorno das competências deliberativas do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), órgão colegiado que, ao longo dos anos, teve sua relevância reduzida.

A restauração de suas atribuições representará avanço significativo na consolidação de uma governança participativa e técnica. Ao fortalecer o CAP como instância deliberativa e transparente, o Estado corrigirá distorções de centralização excessiva e aproxima as decisões do ambiente real de operação, sem romper com a unidade regulatória nacional. Trata-se, portanto, de mais um passo rumo à profissionalização descentralizada do Estado portuário, um Estado que confia na técnica, no colegiado e na institucionalidade como pilares da legitimidade.

A liderança pública madura é aquela que harmoniza legalidade, eficiência e propósito. Ela sabe que o porto não é um fim em si mesmo, mas parte de uma engrenagem maior que conecta a infraestrutura nacional à inserção global do Brasil. Por isso, a profissionalização da administração portuária deve ser vista como etapa essencial da própria consolidação do Estado moderno, um Estado que não teme ser avaliado, que se aperfeiçoa com o tempo e que encontra na governança o caminho da perenidade.

Compromissos pela profissionalização do Estado portuário

1. Autonomia técnica e estabilidade institucional – garantir que as decisões portuárias sejam guiadas por critérios técnicos e protegidas de interferências conjunturais.
2. Meritocracia e qualificação de dirigentes – assegurar que os cargos de direção e conselhos sejam ocupados por profissionais de reconhecida experiência e competência.
3. Planejamento e continuidade – consolidar estratégias de longo prazo que transcendam ciclos eleitorais, com metas auditáveis e indicadores públicos.
4. Integridade e transparência – transformar o compliance em cultura organizacional e o controle em instrumento de aprendizado e confiança.
5. Participação e corresponsabilidade – fortalecer o papel deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP) e o diálogo permanente e institucional entre Estado, operadores, trabalhadores e sociedade civil.

6. Governança orientada ao valor público – adotar práticas de gestão que mensurem não apenas resultados econômicos, mas também impactos sociais e institucionais.

7. Liderança ética e exemplo público – reafirmar que autoridade técnica se conquista pela conduta e pela entrega de resultados, e não pela proximidade política.

O manifesto

Este manifesto não se dirige a governos, mas a um projeto de Estado. Profissionalizar o Estado portuário é libertá-lo da dependência da política episódica e devolvê-lo ao domínio da razão pública. É defender uma gestão fundada em técnica, em planejamento e em responsabilidade, um Estado que planeja com o país e não apenas para o país.

Se o Estado portuário ainda não alcançou o patamar de profissionalização que sua legislação permite, é porque a transição da “forma” para a “substância” institucional ainda está em curso. As leis criaram o arcabouço, mas ainda falta consolidar a cultura de responsabilização e de continuidade administrativa. A cada ruptura política, perde-se memória, estratégia e aprendizado. A profissionalização plena exigirá, portanto, mais do que novas normas, exigirá resiliência institucional, estabilidade regulatória e confiança pública. Só então os portos brasileiros refletirão, em sua gestão, a grandeza que já possui em sua economia.

A profissionalização do Estado portuário é, portanto, um ato de soberania e afirmação de que o Brasil, para crescer de modo sustentável, precisa de instituições capazes de pensar o futuro com técnica, integridade e visão de nação.

Este é o chamamento de quem acredita que a maturidade administrativa é condição de soberania.

Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

EM SÍNTESE, O BRASIL CONSTRUIU A ESTRUTURA FORMAL DA GOVERNANÇA, MAS AINDA NÃO CONSOLIDOU TOTALMENTE OS ALICERCES COMPORTAMENTAIS QUE LHE DÃO VIDA, O ETHOS DA PROFISSIONALIZAÇÃO PÚBLICA, QUE É CULTURAL ANTES DE JURÍDICO.

NO AMBIENTE PORTUÁRIO, ONDE CONTRATOS DE ARRENDAMENTO, CONCESSÕES E GRANDES OBRAS PÚBLICAS ENVOLVEM CIFRAS BILIONÁRIAS, O COMPLIANCE NÃO É RETÓRICA MORALIZANTE, É SALVAGUARDA DO INTERESSE PÚBLICO E CONDIÇÃO DE SUSTENTABILIDADE INSTITUCIONAL

A PROFISSIONALIZAÇÃO DO ESTADO PORTUÁRIO É, PORTANTO, UM ATO DE SOBERANIA E AFIRMAÇÃO DE QUE O BRASIL, PARA CRESCER DE MODO SUSTENTÁVEL, PRECISA DE INSTITUIÇÕES CAPAZES DE PENSAR O FUTURO COM TÉCNICA, INTEGRIDADE E VISÃO DE NAÇÃO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

POLÍTICA - CPI DO CRIME ORGANIZADO NÃO SERÁ PRORROGADA

Com a decisão do presidente do Senado, Davi Alcolumbre, os trabalhos da Comissão serão encerrados no próximo dia 14

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre, decidiu não prorrogar a CPI do Crime Organizado, que, com isso, será encerrada na próxima terça-feira, 14. Segundo o relator, Alessandro Vieira (MDB-SE), a decisão se deve aos possíveis desgastes que o colegiado poderia gerar a políticos em ano eleitoral. Ele havia protocolado um requerimento com pedido de prorrogação dos trabalhos, que foi negado por Alcolumbre.



Segundo o relator, Alessandro Vieira (foto), a decisão de Alcolumbre se deve aos possíveis desgastes que a CPI poderia gerar a políticos em ano eleitoral

“Ele justifica dizendo que se trata de um ano eleitoral e que, na visão dele, não é bom ter uma CPI tramitando. É óbvio que a gente não concorda com esse posicionamento. Eu entendo que o presidente Davi Alcolumbre presta um grande desserviço para a nação”, disse Vieira em entrevista coletiva no Senado.

A comissão estava em funcionamento desde novembro do ano passado quando foi instalada com o objetivo de investigar facções como o Primeiro Comando da Capital e o Comando Vermelho.

O colegiado foi criado após operação policial que deixou mais de cem mortos no Rio de Janeiro, mas mudou o foco dos trabalhos para apurar o escândalo do Banco Master, de Daniel Vorcaro.

No âmbito da CPI, foram quebrados os sigilos da instituição financeira e da Reag DTVM, gestora que administrava parte dos ativos de Vorcaro.

Nesta terça-feira, o ex-governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha (MDB) não compareceu à CPI para depor, como estava programado.

A CPI havia aprovado a convocação de Ibaneis na terça-feira, 31. Mas o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça liberou o ex-governador de comparecer, em uma decisão da última sexta-feira, 3.

“Trata-se de importante decisão que resguarda o direito constitucional à não autoincriminação”, disse o escritório Almeida Castro, Castro e Turbay advogados, que representa Ibaneis, em nota. “O insubsistente requerimento de depoimento em questão buscava a criminalização da advocacia, a qual é fundamental para a administração da justiça, nos termos da Constituição Federal.”

Os parlamentares queriam ouvir Ibaneis sobre as fraudes do Banco Master. Entre 2024 e 2025, no mandato do então governador, o Banco de Brasília (BRB), instituição controlada pelo DF, comprou R\$ 12,2 bilhões de créditos falsos do Master. O prejuízo vai requerer uma capitalização do BRB.

Alessandro Vieira criticou essa e outras decisões do STF que, segundo ele, têm inviabilizado os trabalhos da comissão. Ele afirmou ainda que o ministro Alexandre de Moraes “ameaça” o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) para evitar a obtenção de informações pela comissão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EFEITOS DA GUERRA

Os primeiros sintomas da instabilidade global provocada pela guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã ficaram evidentes na balança comercial brasileira de março de 2026. Enquanto o agronegócio sofreu um revés direto devido à retração do consumo e aos entraves logísticos no Oriente Médio, o setor de energia registrou números recordes, impulsionado pela busca global por fontes alternativas ao petróleo do Golfo Pérsico. O valor exportado para os quinze países da região recuou de US\$ 1,2 bilhão para US\$ 882 milhões, o que representa uma queda de 26% no período.

IMPACTO NO AGRONEGÓCIO

Dentro do agronegócio, as proteínas animais foram as mais atingidas pela escalada do conflito. A carne suína registrou um recuo expressivo de 59%, enquanto o frango, que é o principal item da pauta

de exportações para o mercado árabe, apresentou uma queda de 22%. A soja também não passou ilesa, com uma diminuição de 25% nas vendas para a região, refletindo as dificuldades operacionais em portos próximos às zonas de combate.

ACORDO COM A TURQUIA

Para tentar mitigar esses prejuízos, o governo brasileiro selou um acordo estratégico com a Turquia, que passará a funcionar como um entreposto logístico para o armazenamento e a redistribuição de mercadorias para a Ásia Central e o Oriente Médio.

PETRÓLEO EM ALTA

Já o petróleo bruto sustentou o saldo comercial ao aproveitar o vácuo deixado pelas restrições de oferta no Estreito de Ormuz. As exportações de óleo bruto saltaram 70,4% em valor, alcançando US\$ 4,7 bilhões. No entanto, o futuro deste setor enfrenta incertezas, já que o Governo Federal introduziu uma alíquota de 12% sobre a exportação de petróleo para custear subsídios ao diesel internamente, o que deve reduzir o ritmo das vendas externas nos próximos meses.

DÉFICIT COM OS EUA

O xadrez geopolítico também alterou o comportamento dos principais parceiros comerciais, acentuando a dependência do mercado chinês, cujas compras cresceram 17,8%, enquanto as relações com o bloco liderado pelos Estados Unidos esfriaram, resultando em uma queda de 9,1% nas exportações e um déficit comercial de US\$ 500 milhões com os americanos.

RESULTADO

Apesar dos desafios regionais e setoriais, o Brasil conseguiu encerrar o mês com um superávit geral de US\$ 6,4 bilhões de dólares, impulsionado por exportações totais de 31,7 bilhões de dólares, embora as importações também tenham crescido 20,1% devido ao encarecimento global de insumos energéticos e fertilizantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

POLÍTICA - GOVERNO DESISTE DE PL EM REGIME DE URGÊNCIA

Presidente da Câmara, Hugo Motta, diz que fim da escala 6x1 será debatido por meio de PEC e espera levar o tema ao Plenário em meados de maio

Por Estadão Conteúdo



Motta disse que, após a aprovação na CCJ, encaminhará a criação de uma comissão especial para debater a matéria, antes de levar ao Plenário

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), disse nesta terça-feira (7) que o governo não vai mais encaminhar um projeto de lei com urgência para tratar do fim da escala de trabalho 6X1.

Segundo ele, o debate ocorrerá por meio de uma proposta de Emenda à Constituição (PEC) que, atualmente, está em análise na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa.

“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 Motta após reunião de líderes na residência oficial.



Atualmente, a Constituição estabelece que a carga horária de trabalho será de até oito horas diárias e até 44 horas semanais. A CCJ analisa os textos das PECs apresentadas pela deputada Érika Hilton (PSOL-SP) e pelo deputado Reginaldo Lopes (PT-MG). A expectativa é que a colegiada analise a admissibilidade da matéria na próxima semana.

O primeiro acaba com a escala 6x1, de seis dias de trabalho e um de descanso e limita a duração do trabalho normal a 36 horas semanais. O texto ainda faculta a compensação de horas e a redução de jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho. Pela proposta, a nova jornada entra em vigor 360 dias após a data da sua publicação.

O segundo projeto também reduz a jornada de trabalho para 36 horas semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, nos mesmos termos da proposta anterior. A matéria, entretanto, prevê que a nova jornada entre em vigor 10 anos após a data de sua publicação.

O governo avaliava enviar um projeto de lei com urgência para o Congresso Nacional, caso as discussões que tratam sobre a jornada de trabalho consideradas como prioritárias não caminhassem com a “velocidade desejada”.

A urgência impõe que tanto a Câmara dos Deputados quanto o Senado tenham 45 dias para deliberar o tema, sob pena de trancamento da pauta.

Motta disse que após a aprovação na CCJ, encaminhará a criação de uma comissão especial para debater e deliberar sobre a matéria. Segundo o presidente da Câmara, a intenção é que o texto seja votado nessa comissão especial ainda em maio para posteriormente ser levado para o plenário.

“Imediatamente [após a aprovação na CCJ] criaremos a Comissão Especial para trabalharmos a votação em plenário até o final do mês de maio, dando a oportunidade de que todos os setores possam se manifestar acerca dessa proposta que é importante para a classe trabalhadora do país, pois nós estamos tratando da redução da jornada de trabalho sem prejuízo salarial”, afirmou.

Votações

Motta disse ainda que a Câmara deve votar na próxima semana o projeto de lei que regulamenta o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativo.

“Esse projeto de lei é importante. Ele atende mais de 2 milhões de trabalhadores no país, que trabalham para essas plataformas. Com essa aprovação, esses trabalhadores passarão a ter previdência, seguro saúde, seguro de vida e garantias que hoje eles não têm”, apontou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

POLÍTICA - SENADO RECONHECE ESTÁGIO COMO EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Proposta aprovada nesta terça visa facilitar a busca por empregos que pedem experiência

Da Agência Brasil

O Senado aprovou nesta terça-feira (7) o Projeto de Lei (PL) 2762/2019 que determina que o estágio realizado pelo estudante será contado como experiência profissional. A proposta, que altera a Lei de Estágio, de 2008, segue agora para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Caberá ao poder público regulamentar as hipóteses em que o período de experiência profissional de estágio valerá para provas de concursos públicos.

O autor da proposta, deputado Flávio Nogueira (PT-PI), argumenta que a dificuldade de obtenção de emprego, especialmente dos jovens de 18 a 24 anos, é devido à falta de experiência profissional, e que o projeto vai preencher essa lacuna.

“O jovem não consegue trabalhar porque não teve um emprego anterior e não adquire experiência pelo fato de antes não ter trabalhado”, diz o deputado ao justificar a iniciativa.

A relatora da matéria, senadora Damares Alves (Republicanos-DF) também ressaltou o desafio da comprovação de experiência profissional para conseguir um emprego. “O estágio, embora seja uma atividade educacional supervisionada, já ocorre no ambiente de trabalho, onde o estudante desempenha atividades profissionais, com vistas à sua preparação para o mercado de trabalho”, avalia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/04/2026

POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO SE REÚNE COM POSSÍVEL VICE



Pré-candidato à presidência busca uma mulher para ser sua vice e se interessou pelo perfil da deputada Simone Marquetto, que trocou o MDB pelo PP

Da Agência Brasil

A deputada, que se encontrou com Flávio em São Paulo, se apresenta como um nome de centro-direita, com atuação voltada à defesa de pautas religiosas

O senador e pré-candidato à Presidência da República Flávio Bolsonaro (PL-RJ) se reuniu nesta terça-feira, 7, em São Paulo, com a deputada federal Simone Marquetto, nome defendido pela ala paulista do PP para compor a vice em sua chapa.

O encontro ocorreu no Palácio Tangará, a pedido do próprio Flávio, que busca uma mulher para a vice e se interessou pelo perfil da deputada, que trocou o MDB pelo PP na janela partidária, afirmou ao Estadão o presidente do PP-SP, Maurício Neves.

Ligada ao Frei Gilson e a outras lideranças religiosas, Simone Marquetto se consolidou como uma das principais representantes da Igreja Católica no Congresso. Nas redes sociais, ela atua como uma espécie de influenciadora religiosa, divulgando sua participação em eventos pelo País ligados à imagem peregrina de Nos sa Senhora Aparecida.

A deputada se apresenta como um nome de centro-direita, com atuação voltada à defesa de pautas religiosas. Ela é autora da lei que criou o Dia Nacional do Rosário da Virgem Maria e também da sessão solene em homenagem à visita da imagem peregrina de São Miguel Arcanjo, vinda do Monte Gargano, na Itália, ao Brasil.

“Flávio começou a seguir Simone nas redes, gostou do perfil dela e, na última sexta- -feira, marcou uma reunião para conhecê-la”, contou Maurício Neves. Segundo ele, tudo caminha para que o PP, em federação com o União Brasil, indique o vice na chapa de Flávio Bolsonaro. O presidente da sigla, Ciro Nogueira, deve se reunir na quarta-feira com o senador para discutir o tema.

Simone chegou a ser ventilada como possível nome do MDB para disputar a Presidência da República e, posteriormente, como opção para compor uma eventual chapa com o PSD, conforme mostrou o Estadão. O cenário, no entanto, não avançou diante da tendência do MDB de caminhar para a neutralidade.

Tereza Cristina

No PP, outra cotada para a vice de Flávio Bolsonaro é a senadora Tereza Cristina. Defensores de Simone, porém, argumentam que a ex- -ministra da Agricultura do governo Jair Bolsonaro (PL) pertence a um estado de menor expressão eleitoral - Mato Grosso do Sul - e tem apelo junto a um eleitorado que já tende a caminhar com Flávio: o agronegócio.



Simone, por sua vez, agregaria em outros aspectos, avaliam aliados. “Ela foi prefeita de Itapetininga por dois mandatos, ou seja, tem experiência administrativa e conhece os problemas reais da população. É de São Paulo, maior colégio eleitoral do país, e pode ajudar a atrair o voto de centro, que tende a decidir a eleição, além de buscar o eleitorado católico que hoje em parte, vota na esquerda”, diz Maurício Neves.

A deputada federal disse ao Estadão que a conversa com Flávio foi positiva e que está à disposição do partido para uma eventual composição. “Falamos sobre o que entendemos ser o melhor para o Brasil. É preciso uma proposta moderada; não é falar em tirar o Bolsa Família, mas mostrar o que vai ser feito para gerar emprego e ampliar vagas em creches”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

POLÍTICA - SE CAIADO TIVER 15% DOS VOTOS, “ESTÁ ÓTIMO”, DIZ KASSAB

Para o presidente nacional do PSD, essa votação mostraria que o Brasil tem alternativa

Do Estadão Conteúdo

O presidente nacional do PSD, Gilberto Kassab, afirmou nesta terça-feira, 7, que se a candidatura presidencial da chamada “terceira via” encampada pelo go vernador de Goiás, Ronaldo Caiado (PSD), atingir 15% “está ótimo”.

Durante participação em painel do 12º Fórum Anual de Investimentos do banco Bradesco BBI Kassab também destacou que é muito importante para o País que tenha essa alternativa, “nem que fosse para perder”.

“Acho que é muito importante para o Brasil que tenha essa alternativa, nem que fosse para perder. Porque o Brasil, os brasileiros, precisam mostrar que existe alternativa”, disse o dirigente partidário.

“Vão falar: ‘mas não vai para o segundo turno’. Bom, mas se não for para o segundo turno - e eu acho que pode ir - e se tiver 15%, ótimo. São 15% com os quais nós vamos chamar alguém, porque essa alternativa é séria, e dizer: ‘olha, nós vamos apoiar porque nós queremos isso, isso, isso’.”

Caiado foi escolhido como pré-candidato do PSD após disputar a indicação com os governadores do Paraná, Ratinho Júnior, e do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite. Em declarações recentes, Kassab afirma que seu candidato será “a melhor via” da disputa.

Ao anunciar a pré-candidatura, o goiano destacou que seu primeiro ato será conceder anistia aos condenados por atos golpistas, incluindo o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – UNIÃO GARANTE FINANCIAMENTO E VIABILIZA APOORTE ESTADUAL NO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Aval da Fazenda cobre empréstimo de R\$ 2,6 bilhões ao Estado, enquanto repasse da APS segue condicionado a exigências do TCU

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A autorização do governo federal para garantir o financiamento da obra do túnel Santos-Guarujá viabiliza a participação do Governo do Estado de São Paulo no projeto e representa um avanço na sua estruturação financeira. Despacho do Ministério da Fazenda publicado no Diário Oficial da União nesta segunda-feira (6) permite à União conceder garantia a um empréstimo de R\$ 2,6 bilhões a ser contratado pelo Estado junto ao Banco do Brasil.



O projeto do túnel é apontado pela APS como uma intervenção voltada à melhoria da ligação entre as duas margens do estuário e à redução de limitações operacionais na região

O valor corresponde à parcela estadual no empreendimento, que prevê divisão de investimentos com a Autoridade Portuária de Santos (APS). A estatal federal afirma já ter destinado outros R\$ 2,6 bilhões para a obra, conforme estabelecido no Acordo de

Cooperação Técnica (ACT) firmado entre a União, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, e o governo paulista, representado pela Secretaria de Parcerias em Investimentos.

Segundo o presidente da APS, Anderson Pomini, a garantia da União traz maior segurança em relação ao andamento do projeto. “O túnel Santos-Guarujá já está acontecendo, por meio desta boa parceria, inédita, entre União, APS e governo do estado”, afirmou. De acordo com ele, a empresa contratada já realiza sondagens de solo e outros levantamentos técnicos. “Com os recursos da APS já reserva dos e, agora, com a parte do estado garantida pelo empréstimo do Banco do Brasil, terá tranquilidade para tocar a obra”, declarou.

Apesar da sinalização de recursos por parte das duas esferas de governo, a liberação dos valores da APS ainda depende do atendimento a exigências do Tribunal de Contas da União (TCU). O repasse ao governo estadual está condicionado à formalização de mecanismos de governança e controle que assegurem a fiscalização dos recursos públicos federais envolvidos no projeto.

Essa condição já havia sido apontada pela própria autoridade portuária em março. Na ocasião, Pomini informou que a APS dispõe dos R\$ 2,6 bilhões em caixa para sua participação no túnel, mas que a transferência dos recursos depende da estruturação dos instrumentos exigidos pelo TCU. Segundo ele, o órgão orientou que o repasse só pode ocorrer mediante garantias formais de acompanhamento e controle.

Ainda de acordo com a APS, as tratativas com o tribunal seguem em andamento. A companhia informou ter apresentado propostas de governança e solicitado autorização para realizar o depósito dos recursos em conta vinculada ao projeto antes mesmo da análise final dessas medidas. “Junto com este documento, pedimos que o TCU já autorize o depósito em conta-garantia, antes mesmo da resposta sobre nossas medidas de governança. Ou seja, faríamos o depósito já, atendendo cronograma previsto na ACT, até porque o dispêndio só ocorrerá entre fevereiro e março de 2027”, afirmou Pomini.

O modelo de financiamento e execução do túnel foi estruturado por meio do ACT, que define a participação conjunta da União e do Estado de São Paulo. O acordo tem como intervenientes a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), responsáveis por acompanhar aspectos regulatórios do projeto.

Comitê

A APS também informou a criação de um Comitê de Impactos Ambientais para acompanhar a implantação da obra. Segundo a estatal, o grupo tem como objetivo monitorar os efeitos do empreendimento sobre as comunidades do entorno e sobre a circulação de pessoas na região do Porto de Santos ao longo da execução.

O projeto do túnel Santos-Guarujá é apontado pela autoridade portuária como uma intervenção voltada à melhoria da ligação entre as duas margens do estuário e à redução de limitações operacionais na região. A evolução das próximas etapas, no entanto, permanece condicionada à conclusão das análises do TCU e à formalização dos instrumentos de governança necessários para a liberação dos recursos.

A iniciativa integra um conjunto de projetos considerados prioritários por diferentes esferas de governo para ampliar a infraestrutura logística na Baixada Santista. No caso do túnel, a expectativa apresentada pela APS é de que a obra contribua para melhorar a mobilidade entre Santos e Guarujá, atualmente dependente do sistema de balsas e de rotas rodoviárias alternativas, além de apoiar a operação do Porto de Santos ao reduzir interferências no fluxo de cargas e de passageiros na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – APS PREVÊ REFLUTUAR PROF. W. BESNARD AINDA ESTE MÊS

Embarcação adernada será rebocada no mês seguinte para avaliação técnica após operação no Porto de Santos

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



Após a contratação emergencial de uma empresa, está prevista, em abril, a reflutuação da embarcação. Na etapa seguinte, em maio, o navio será rebocado para um estaleiro

ESSE NAVIO NÃO PERTENCE AO PORTO DE SANTOS, MAS, A PARTIR DO MOMENTO EM QUE ADERNOU, A RESPONSABILIDADE PASSA A SER DO PORTO”

ANDERSON POMINI
presidente da APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) detalhou nesta terça-feira (7) o plano de recuperação do navio oceanográfico Professor W. Besnard, que adernou no Porto de Santos (SP) no mês passado. Após a contratação emergencial de uma empresa especializada, está prevista, ainda neste mês, a reflutuação da embarcação. Na etapa seguinte, já no mês que vem, o navio será rebocado para um estaleiro, onde passará por perícia e avaliação técnica mais aprofundada de sua estrutura.

A empresa contratada foi a Marfort Serviços Marítimos, que iniciou os trabalhos no dia 2 de abril, com a atuação de mergulhadores desde as primeiras fases da operação. Ao todo, pelo menos 60 profissionais participam da ação, entre equipes de mergulho, técnicos e operadores de equipamentos.

Conforme o diretor da empresa, Alexandre Salamoni, o plano inicial envolve a retirada da água do interior da embarcação, com o objetivo de preservar ao máximo a estrutura ainda existente até a reflutuação completa do navio. “Foi uma mobilização bem complexa. Nossa primeira questão envolveu a segurança e fazer esse salvamento buscando preservar a história do navio. Começamos com o mergulho, justamente para mapear o que está submerso, identificar pontos de entrada de água e vedar essas áreas, para que possamos avançar para a reflutuação. Vamos utilizar bombas de alta performance de sucção para que ele possa, gradualmente, voltar a flutuar. Isso demanda técnica, tempo e segurança”, explicou o executivo.

Desde o incidente, ocorrido no dia 13 de março, a Autoridade Portuária monitora continuamente a situação da embarcação, com o objetivo de garantir que ela não ofereça riscos às operações portuárias nem ao tráfego de navios no Porto de Santos. Segundo a APS, o acompanhamento inclui avaliação das condições de estabilidade do navio e da sua posição no estuário.

“Esse navio não pertence ao Porto de Santos, mas, a partir do momento em que adernou, a responsabilidade passa a ser do porto. A Capitania dos Portos nos acionou, principalmente no tema que envolve a segurança da navegação. Por exemplo, se a amarração do navio arrebenta e ele para no meio do canal, isso poderia causar a interrupção da navegação, gerando um prejuízo gigantesco. O

cronograma da empresa segue um rigor bastante técnico e de ampla segurança”, declarou o diretor-presidente da APS, Anderson Pomini.

O contrato firmado entre a empresa e a autoridade portuária prevê a reflutuação do navio Professor Besnard ainda neste mês de abril. Após essa etapa, a embarcação será rebocada até a base da empresa, localizada na margem esquerda do Porto de Santos, onde será realizada uma avaliação técnica detalhada para determinar as condições estruturais do navio e os próximos passos do processo.

Cautela

Segundo Salamoni, o estado de conservação da embarcação exige cautela na condução dos trabalhos. “O navio não está em suas perfeitas condições de manutenção preventiva e corretiva, e isso demanda muito cuidado da nossa parte. Temos equipamentos de içamento no local, mas não adianta simplesmente içar o navio se ele não tiver estrutura para suportar. A ideia é que, com essa reflutuação escalonada, a gente consiga preservar isso também”, afirmou.

A contratação emergencial da empresa teve custo de R\$ 8,6 milhões. Já o valor necessário para um eventual restauro completo do navio ainda não foi definido e dependerá do resultado das análises técnicas a serem realizadas após a retirada da embarcação da água.

“Criamos uma comissão que contempla todos aqueles que queiram participar da recuperação do navio Besnard. Hoje não temos um custo definido; saberemos somente depois da perícia técnica no estaleiro. Os peritos vão dizer se o casco do navio pode ser recuperado, se a recuperação será apenas para mantê-lo flutuando ou se há condições de ele voltar a navegar plenamente. Somente a perícia vai definir se o navio poderá ser restaurado de forma integral ou parcial”, acrescentou Pomini.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - CABOTAGEM NO BRASIL: ENTRE ENTRAVES OPERACIONAIS E OPORTUNIDADES ESTRUTURAIS



PATRÍCIA LIA BRENTANO

Fundadora do Instituto PORTa

opinio@portalbenews.com.br

A cabotagem, transporte marítimo de cargas entre portos de um mesmo país, ainda enfrenta entraves que limitam seu pleno desenvolvimento no Brasil. Em um país com mais de 8 mil quilômetros de costa, o modal deveria ser protagonista na logística nacional. No entanto, a operação segue marcada por custos elevados, burocracia excessiva e falta de integração sistêmica com os demais modais.

Em mercados mais maduros, a cabotagem é tratada como parte essencial da estratégia logística. Não se trata apenas de incentivo econômico, mas de remoção de barreiras operacionais. A lógica é simples: se a carga é doméstica, ela deve circular com a mesma fluidez de um transporte rodoviário — e não ser tratada como uma operação internacional.

No Brasil, porém, ainda há distorções relevantes. Um exemplo emblemático é a exigência de escaneamento de contêineres em operações de cabotagem, procedimento que encarece e retarda o fluxo logístico mesmo quando se trata de carga nacional, sem qualquer alteração de jurisdição aduaneira. Soma-se a isso a multiplicidade de documentos, sistemas não integrados e exigências redundantes, que aumentam o custo operacional e reduzem a competitividade do modal.

Em diferentes regiões do mundo, o caminho adotado foi outro.

A simplificação documental é um dos pilares mais relevantes. Processos digitais integrados, eliminação de exigências duplicadas e tratamento diferenciado para cargas domésticas permitem que



a cabotagem opere com previsibilidade e eficiência. Em muitos casos, o fluxo documental se aproxima mais de uma operação rodoviária do que de um embarque internacional.

Outro fator determinante é a previsibilidade operacional. Portos eficientes reconhecem que a cabotagem, especialmente quando estruturada em linhas regulares, depende de confiabilidade.

Por isso, organizam janelas operacionais compatíveis com essa necessidade, garantindo que atrasos não comprometam toda a cadeia logística.

Nesse ponto, cabe uma reflexão importante no contexto brasileiro. O sistema portuário nacional já admite, na prática, prioridades operacionais diferenciadas quando há interesse público claramente identificado. Navios de passageiros, por exemplo, frequentemente possuem prioridade de atracação em relação a outras embarcações, em razão do impacto direto sobre pessoas, turismo e logística urbana. Trata-se de uma escolha operacional legítima, baseada em critérios de política pública.

A cabotagem poderia ser analisada sob lógica semelhante. Ainda que não envolva transporte de pessoas, seu impacto econômico e logístico é significativo: redução de custos, menor emissão de poluentes e alívio da infraestrutura rodoviária. A discussão, portanto, não deveria ser se a cabotagem deve ou não competir com o longo curso por berço, mas sim se faz sentido estruturar o sistema portuário para garantir sua previsibilidade operacional. Um ou dois dias de atraso na atracação podem inviabilizar o transporte da carga na navegação de cabotagem, já no longo curso, diluído em viagens que podem chegar a quarenta dias, esse mesmo atraso é praticamente irrelevante.

Isso não significa criar privilégios indiscriminados, mas reconhecer que determinados serviços — especialmente os regulares — exigem estabilidade para funcionar. A previsibilidade, nesse contexto, pode ser tão ou mais relevante do que a prioridade formal.

Além disso, há incentivos econômicos e ambientais amplamente adotados no cenário internacional. Redução de tarifas portuárias, simplificação regulatória, estímulos fiscais e políticas voltadas à descarbonização são instrumentos recorrentes. A cabotagem é vista como aliada estratégica na transição energética e na eficiência logística.

No Brasil, o avanço da cabotagem passa, necessariamente, por essa agenda de transformação. Reduzir a burocracia, revisar exigências que não agregam valor à segurança da operação, integrar sistemas e criar condições de previsibilidade são medidas mais eficazes do que simplesmente discutir prioridade formal de atracação de forma isolada.

A cabotagem não precisa de privilégios — precisa de racionalidade operacional. Quando tratada como parte da solução logística, e não como exceção regulatória, ela deixa de ser uma alternativa e passa a ocupar o papel que sempre deveria ter tido: o de eixo estruturante da competitividade do País.

Patrícia Lia Brentano escreve para o BE News quinzenalmente

PORTOS EFICIENTES RECONHECEM QUE A CABOTAGEM, ESPECIALMENTE QUANDO ESTRUTURADA EM LINHAS REGULARES, DEPENDE DE CONFIABILIDADE. POR ISSO ORGANIZAM JANELAS OPERACIONAIS COMPATÍVEIS COM ESSA NECESSIDADE, GARANTINDO QUE ATRASOS NÃO COMPROMETAM TODA A CADEIA LOGÍSTICA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS – AUTONOMIA FINANCEIRA DAS AGÊNCIAS DOMINA DEBATE NA ANT

Evento reúne TCU, ANA e FGV e aponta impacto direto de restrições orçamentárias na regulação e na qualidade dos serviços

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Durante o encontro realizado em Brasília, os participantes destacaram a necessidade de equilibrar autonomia com mecanismos de controle, transparência e responsabilidade fiscal

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sediou, nesta terça-feira (7), o evento Diálogos em Regulação, organizado pela FGV Direito Rio, um debate sobre a autonomia financeira das agências reguladoras e seus impactos na qualidade dos serviços prestados à sociedade. O evento integra uma agenda contínua de debates sobre o aperfeiçoamento do ambiente regulatório brasileiro.

Realizado no auditório Eliseu Resende, na sede da agência em Brasília, o encontro foi conduzido pelo professor da FGV Direito Rio, Péricles Gonçalves, e contou com a participação do diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, a diretora da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), Larissa Oliveira Rêgo, e o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas. Participaram do evento representantes do setor público, da academia e de outras instituições para discutir caminhos de fortalecimento institucional e aprimoramento da regulação no Brasil.

Em sua apresentação, Péricles Gonçalves destacou o desafio crescente enfrentado pelas agências: a ampliação de atribuições acompanhada da redução de recursos ao longo dos últimos anos. Guilherme Sampaio reforçou a importância da autonomia financeira como pilar para garantir independência técnica, previsibilidade e eficiência na atuação regulatória.

“Temos autonomia decisória, mas a autonomia financeira tem sido constantemente restringida”, afirmou. Segundo ele, a limitação orçamentária tem impactos diretos na capacidade das agências de executar suas funções, especialmente na fiscalização e na implementação de políticas públicas.

“Se não implementarmos a autonomia financeira no curto prazo, corremos o risco de comprometer a própria autonomia regulatória e a qualidade dos serviços prestados à população”, acrescentou.

Durante o encontro, os participantes destacaram a necessidade de equilibrar autonomia com mecanismos de controle, transparência e responsabilidade fiscal. O ministro do TCU, Bruno Dantas, ressaltou o papel estratégico das agências no modelo econômico brasileiro e defendeu o fortalecimento institucional como condição para garantir serviços públicos de qualidade.

“Não é possível exigir mais das agências sem garantir os meios necessários para sua atuação. A autonomia financeira é o que assegura a independência em relação ao Poder Executivo”, afirmou.

Ele também destacou que o Tribunal de Contas da União tem atuado como parceiro das agências, buscando soluções que preservem sua capacidade operacional, especialmente nas atividades de fiscalização. “A verba de fiscalização precisa ser tratada como sagrada”, completou.

Já a diretora da ANA, Larissa Oliveira Rêgo, chamou atenção para o aumento das responsabilidades das agências, especialmente diante de desafios como as mudanças climáticas e a universalização do

saneamento básico. “As atribuições das agências vêm aumentando, enquanto os recursos e o número de servidores permanecem limitados”, afirmou.

Ela destacou ainda a complexidade da atuação da ANA, que envolve desde a gestão de recursos hídricos até a regulação do saneamento em todo o país. “Não há como pensar em uma regulação eficiente, ágil e integrada sem orçamento adequado, especialmente diante de um cenário de riscos crescentes e demandas cada vez mais complexas”, pontuou.

Impactos para o cidadão

No entendimento da ANTT, o debate evidenciou que a autonomia financeira das agências reguladoras está diretamente relacionada à melhoria dos serviços públicos concedidos, como transporte, energia e saneamento. Com maior capacidade de planejamento e execução, as agências conseguem intensificar a fiscalização, aprimorar contratos e garantir mais segurança jurídica para usuários e investidores, fatores essenciais para a qualidade e a continuidade dos serviços.

Para a ANTT, o fortalecimento institucional contribui diretamente para entregas mais eficientes no setor de transportes terrestres, com impacto na qualidade das rodovias, na segurança dos usuários e na atração de investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - VOO DE TIME ARGENTINO INAUGURA OPERAÇÕES INTERNACIONAIS EM RIO PRETO

Chegada de delegação do Lanús marca operação especial liberada pela Anac para jogos do Mirassol na Copa Libertadores

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



A aeronave da Aerolíneas Argentinas escolhida para a viagem é um Embraer E190, com capacidade para 96 passageiros, divididos entre classe econômica e econômica premium

O Aeroporto Estadual Eriberto Manoel Reino, em São José do Rio Preto (SP), recebeu nesta segunda-feira (6), pela primeira vez, um voo vindo do exterior. A operação marcou a chegada da delegação do Club Atlético Lanús, que enfrenta o Mirassol na quarta-feira (8), pela

fase de grupos da Copa Libertadores da América 2026.

O voo fretado, que pousou no aeroporto brasileiro por volta das 17h, foi operado pela Aerolíneas Argentinas, principal companhia aérea do país vizinho.

A aeronave escolhida para a viagem é um Embraer E190, com capacidade para 96 passageiros, divididos entre classe econômica e econômica premium.

A operação internacional, no entanto, ocorre em caráter excepcional. Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o aeroporto está autorizado a receber apenas voos ligados às delegações de clubes que enfrentarão o Mirassol em competições da Confederação Sul-Americana de Futebol (Conmebol). A permissão é válida até o dia 28 de maio.

A medida atende a uma exigência da entidade esportiva, que determina que partidas da Libertadores sejam realizadas a, no máximo, 150 quilômetros de um aeroporto internacional. Sem a autorização especial, o Mirassol não poderia mandar seus jogos em casa, já que os aeroportos internacionais mais próximos — como os de Campinas e Guarulhos — ficam a mais de 300 quilômetros de distância.

Caso o clube avance para as próximas fases do torneio ou seja transferido para a Copa Sul-Americana, será necessária uma nova autorização para manter a operação internacional no terminal paulista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/04/2026

MINERAÇÃO - POR MAIORIA, STJ RETOMA AÇÕES PENAIS CONTRA EX-PRESIDENTE DA VALE

Ministros consideram que há indícios de autoria e que análise do TRF6 avançou sobre competência do júri

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Schvartsman foi acusado de homicídio qualificado e de crimes ambientais decorrentes do rompimento da barragem da Mina Córrego do Feijão, desastre

Em julgamento finalizado nesta terça-feira (7), a Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou a reabertura das ações penais contra Fábio Schvartsman, ex-presidente da Vale, pelo rompimento da barragem de Brumadinho (MG), em 2019. Por maioria de votos, o colegiado acolheu recurso do Ministério Público Federal (MPF) e considerou que há indícios mínimos de autoria e descrição suficiente da conduta do ex-dirigente, de

modo a permitir o prosseguimento dos processos criminais.

Schvartsman foi acusado de homicídio qualificado e de crimes ambientais decorrentes do rompimento da barragem da Mina Córrego do Feijão, desastre que resultou em 270 mortes. Por meio de habeas corpus, a defesa do ex-presidente da mineradora pediu o trancamento das ações penais, o que foi acolhido pelo Tribunal Regional Federal da 6ª Região (TRF6).

Para o TRF6, não havia indícios mínimos de autoria que justificassem a persecução penal, especialmente porque, em seu entendimento, não foram apresentadas evidências que relacionassem diretamente a conduta do ex-presidente da Vale às mortes causadas pelo rompimento da barragem.

Ainda segundo a corte regional, houve interrupção injustificada da cadeia causal da denúncia, pois o diretor-executivo da Vale, Peter Poppinga, responsável por manter o presidente da companhia informado sobre questões atinentes à segurança, nem sequer foi denunciado pelo MPF.

No voto que prevaleceu no julgamento, o relator, ministro Sebastião Reis Júnior, enfatizou que, para verificar a existência de justa causa na ação penal, é necessário um exame aprofundado dos fatos e das provas que fundamentaram a denúncia.

Segundo o ministro, ao tomar tal providência, o TRF6 violou o artigo 413 do Código de Processo Penal (CPP), dada a profundidade da análise realizada no julgamento do habeas corpus. Assim — prosseguiu o relator —, sob o pretexto de controlar a legalidade da imputação penal, a corte regional avançou de forma indevida sobre matéria que é de competência do tribunal do júri.

“Para trancar as ações penais relativas às condutas de homicídio qualificado e de crimes ambientais por falta de justa causa, foi necessária a análise pormenorizada dos fatos e das provas que acompanharam a inicial acusatória, ensejando procedimento incompatível com o rito do habeas

corpus e a usurpação da competência do juiz natural da causa, isto é, do juízo da 2ª Vara Federal Criminal da Subseção Judiciária de Belo Horizonte”, declarou.

O ministro disse que a denúncia não é genérica, pois descreve de forma detalhada os fatos que resultaram na morte das vítimas e causaram danos ao meio ambiente, demonstrando de forma suficiente o vínculo do denunciado com os crimes. O relator lembrou que, para o MPF, a posição de liderança de Schvartsman como presidente da Vale, aliada às decisões e falhas na gestão de riscos que contribuíram diretamente para a tragédia, caracterizam sua responsabilidade penal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

MINERAÇÃO - PANAMÁ AUTORIZA PROCESSAR MINÉRIO ESTOCADO EM MINA FECHADA DESDE 2023

Medida permite remoção e exportação de cerca de 38 milhões de toneladas de material, sem reabertura da mina nem realização de novas atividades de extração

Do Estadão Conteúdo

A First Quantum Mineral informou nesta terça-feira, 7, que o governo do Panamá aprovou a remoção, o processamento e a exportação de minério estocado na mina Cobre Panamá. A empresa afirmou que a medida não significa a reabertura da mina e não envolverá novas perfurações ou detonações.

Segundo a First Quantum, o processamento do minério estocado tem como objetivo reduzir riscos ambientais e operacionais decorrentes do armazenamento prolongado no local.

O estoque é estimado em cerca de 38 milhões de toneladas de minério mineralizado, com aproximadamente 70 mil toneladas de cobre recuperável. A companhia disse que espera que a preparação leve cerca de três meses, até o início do processamento.

Em janeiro, a First Quantum havia anunciado que o governo do Panamá autorizaria a remoção e o processamento de determinados materiais na mina Cobre Panamá. A mina foi fechada em 2023 após protestos generalizados, motivados por preocupações com seu impacto ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

ENERGIA - MME DEFENDE COMPARTILHAMENTO DE POSTES

Ministro Alexandre Silveira apoia o avanço do uso compartilhado dos postes pelos setores de energia e de telecomunicações

Da Agência Brasil



A regulamentação do compartilhamento de postes é discutida entre a Anatel e a Aneel, em meio a divergências sobre critérios técnicos e econômicos

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), defendeu nesta terça-feira, 7, o avanço da Política Nacional de Compartilhamento de Postes, em articulação com o setor de telecomunicações e órgãos reguladores, como forma de “destravar a agenda regulatória e ampliar a eficiência no uso da infraestrutura”.



Em reunião com o ministro das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho, Silveira afirmou que a atuação integrada entre os setores de energia e telecomunicações dará celeridade à definição de regras sobre o uso compartilhado dos postes de distribuição.

“O compartilhamento de postes é uma agenda estratégica para o País, que exige coordenação entre energia e telecomunicações. Estamos trabalhando de forma conjunta para avançar com segurança jurídica, organização do setor e benefícios diretos para a população”, afirmou em nota.

A regulamentação do compartilhamento de postes é discutida entre a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) e a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em meio a divergências sobre critérios técnicos e econômicos. A falta de uma norma consolidada tem sido apontada por agentes do setor como entrave à expansão e à organização da infraestrutura. Um ponto de divergência envolve o valor cobrado pelo uso dos postes.

O ministro manifestou apoio à consolidação de uma regulamentação que traga maior organização ao uso da infraestrutura e segurança jurídica ao processo. A expectativa é que uma resolução conjunta seja publicada após avaliação final da Anatel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2026

ENERGIA - ANEEL ABRE CONSULTA PARA LEILÃO DE TRANSMISSÃO

Investimentos na rede do SIN chegará a R\$ 11,3 bilhões, com 2.069 km de novas linhas
Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou nesta terça-feira, 7, que abriu consulta pública sobre o edital do leilão de transmissão nº 4 de 2026, que contará com investimentos de R\$ 11,3 bilhões na expansão e reforço da rede básica do Sistema Interligado Nacional (SIN).

O certame contempla a implantação de 2.069 quilômetros de novas linhas de transmissão e seccionamentos, além da instalação de 13.564 megavolt-ampère (MVA) em capacidade de transformação, incluindo equipamentos que, segundo a reguladora, aumentam a confiabilidade e a estabilidade do sistema elétrico.

Os ativos estão distribuídos por Estados como Bahia, Goiás, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Paraná, Rondônia e São Paulo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2026

ENERGIA – ENEL SP ENFRENTARÁ PROCEDIMENTO SOBRE CADUCIDADE

Concessionária tem 30 dias para se manifestar e tentar evitar extinção do contrato
Do Estadão Conteúdo

A diretoria da Aneel decidiu nesta terça-feira, por unanimidade, instaurar procedimento sobre caducidade do contrato da Enel São Paulo (Enel SP). A concessionária terá 30 dias para manifestação sobre essa pena de extinção do contrato. A diretora Agnes da Costa continua como relatora.

Ela vai receber os argumentos e, após avaliação, o caso será submetido à votação da diretoria colegiada. Em tese, Agnes pode pedir diligências adicionais durante sua análise, antes da submissão do voto.

O diretor-geral, Sandoval Feitosa, havia defendido a necessidade de um plano para possível intervenção administrativa na área de concessão da Enel SP. A proposta de elaboração de planejamento foi negada pela maioria.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - SENACON NOTIFICA 329 DISTRIBUIDORAS

A fiscalização tenta coibir o aumento indevido nos preços dos combustíveis. Cerca de 6.600 postos também estiveram na mira dos Procons no último mês

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O valor atual das multas para coibir práticas irregulares pode chegar a cerca de R\$ 14 milhões

O secretário nacional do consumidor da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), Ricardo Morishita, afirmou nesta terça-feira, 7, que 329 distribuidoras de combustíveis foram notificadas por suspeitas de aumento indevido de preços em pouco mais de um mês.

Segundo ele, a atuação ocorre após a análise de indícios de reajustes sem justificativa baseada em custos. “Todas as vezes que houver elevação de preços, ela precisa se justificar e ter comprovação de necessidade. Cerca de 6.600 postos de gasolina foram fiscalizados pelos Procons e 329 distribuidoras foram notificadas pela Senacon por aumento indevido de preços”, afirmou ele durante debate sobre a formação de preços no mercado de combustíveis, na Câmara dos Deputados.

De acordo com o órgão, além das notificações às distribuidoras, já foram emitidas 4.170 notificações que podem evoluir para autos de infração caso sejam confirmadas irregularidades. As ações de fiscalização ocorrem em meio a um cenário de volatilidade nos preços dos combustíveis, influenciado por oscilações no mercado internacional de petróleo e pela taxa de câmbio causadas pelos conflitos no Oriente Médio.

Morishita afirmou que a liberdade econômica não pode ser confundida com liberdade para praticar preços abusivos. O secretário também afirmou que o valor atual das multas, que pode chegar a cerca de R\$ 14 milhões, é considerado “muito baixo” para coibir práticas irregulares.

Por isso, afirma que a Senacon pretende buscar apoio do Congresso Nacional para elevar o teto das penalidades e reforçar o caráter punitivo das atuações. As multas podem variar conforme a gravidade da infração, o porte econômico da empresa e a reincidência, podendo chegar ao teto de R\$ 14 milhões.

Após a notificação, as empresas têm direito à ampla defesa e podem apresentar justificativas para os aumentos praticados. Caso as explicações não sejam consideradas suficientes, o processo evolui para auto de infração, com aplicação de multa e possibilidade de recurso na esfera administrativa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - SUBVENÇÕES NÃO REDUZEM INCERTEZAS, DIZEM ESPECIALISTAS

O entendimento é de que faltam informações para reduzir as incertezas de ponta a ponta.

Do Estadão Conteúdo

O mercado adotou um tom de cautela diante do novo pacote do governo federal para conter o repasse da alta internacional do petróleo associada à guerra no Irã.

Apesar de o ministro da Fazenda afirmar que a ampliação de subsídios ao diesel, a criação de subvenção para o gás liquefeito de petróleo (GLP) e as medidas para o setor aéreo foram

“milimetricamente calculadas”, a leitura é que faltam informações para reduzir as incertezas de ponta a ponta.

Em relação ao óleo diesel, foram criadas duas novas subvenções, ambas complementares à de R\$ 0,32 por litro instituída pela Medida Provisória nº 1.340. A primeira, de R\$ 1,20 por litro, incide sobre o diesel importado e conta com a participação dos estados. Em relatório, o Itaú BBA diz que a solução para a oferta de diesel importado segue incerta. Para o banco, as medidas anunciadas não são suficientes para fechar completamente a diferença entre o preço doméstico e a paridade de importação, e importadores independentes devem continuar achando pouco atrativo trazer combustível ao país.

O presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo, diz que a falta de mais detalhes sobre o funcionamento da subvenção e a divisão de custos entre governo federal e estaduais mantém os importadores inseguros. Os associados demonstram receio em desembarçar navios e pagar tributos sem saber se terão que vender com desconto enquanto aguardam ressarcimento.

“O mercado está paralisado”, afirmou. “Tem muita informação que precisa de detalhe”. O governo defende que a MP é necessária para reduzir oscilações de preços e evitar aumentos bruscos.

Na avaliação do economista-chefe da Ativa Investimentos, Étore Sanchez, os subsídios e desonerações não devem ser integralmente repassados ao consumidor final, o que reduziria o efeito prático das medidas.

“Apesar de o governo alegar que se trata de algo neutro em termos fiscais, tenta neutralizar o impacto com novas medidas arrecadatórias, como a elevação dos preços dos cigarros”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

SUSTENTABILIDADE - OPINIÃO – ESG - O EU CIRCULAR ECONOMY ACT: QUANDO A CIRCULARIDADE VIRA estratégia industrial



JOÃO EDUARDO DE VILLEMOR AMARAL AYRES

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

REBECCA ALONSO NASCIMENTO

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

opinioao@portalbenews.com.br

A pauta da economia circular deixou há muito tempo de ser um “assunto de nicho” para ambientalistas. Na União Europeia, ela vem ganhando status de eixo estruturante de competitividade, segurança de suprimentos e política industrial.

É nesse contexto que surge o chamado EU Circular Economy Act, um pacote regulatório em preparação pela Comissão Europeia que deve ser apresentado formalmente no terceiro trimestre deste ano, e que tem uma ambição clara: dobrar a taxa de circularidade da economia europeia até 2030, levando a participação de materiais circulares para algo em torno de 24% do total utilizado no bloco.

Mais do que uma nova lei isolada, o EU Circular Economy Act tende a funcionar como um guarda-chuva estratégico que integra e dá coerência a diferentes peças regulatórias já aprovadas ou em fase final de discussão na União Europeia. Entre elas, destacam-se o regulamento de ecodesign para produtos sustentáveis (ESPR), que eleva as exigências de durabilidade, reparabilidade e reciclabilidade em uma ampla gama de produtos; a diretiva de direito ao reparo, que obriga fabricantes a oferecer peças, informação técnica e condições reais para o reparo de bens de consumo; e o novo regulamento de embalagens e resíduos de embalagens, que estabelece metas mais rigorosas de redução, reutilização e reciclagem para setores como alimentação, e-commerce, logística e varejo.



Especialistas como Vojtech Vosecky vêm chamando atenção para um ponto central: sob a lógica do Circular Economy Act, circularidade deixa de ser tratada apenas como política ambiental e passa a ser política industrial e de competitividade.

A Comissão Europeia aponta, em seus briefings, para três movimentos principais. Em primeiro lugar, a criação de um verdadeiro mercado único europeu para matérias-primas secundárias, com critérios harmonizados de qualidade, rastreabilidade e certificação, reduzindo barreiras ao comércio de reciclados e aumentando a segurança de suprimento de materiais críticos.

Em segundo lugar, o reforço de requisitos de design circular em setores-chave – eletrônicos, baterias, têxteis, construção, plásticos e embalagens –, com metas específicas de conteúdo reciclado, proibição de obsolescência planejada e obrigação de disponibilizar informações claras ao consumidor sobre reparabilidade e pegada ambiental.

Em terceiro lugar, o uso da economia circular como vetor de geração de empregos qualificados, inovação e reindustrialização verde, por meio de compras públicas circulares, incentivos a modelos de negócio baseados em serviços (product-as-a-service), reuso e remanufatura, e apoio a hubs regionais de reciclagem avançada.

Do ponto de vista da gestão de resíduos e da infraestrutura, o EU Circular Economy Act dialoga diretamente com instrumentos como a responsabilidade estendida do produtor e as metas nacionais e locais de preparação para reutilização e reciclagem. Na prática, a implementação desse pacote regulatório exigirá redesenhar sistemas de coleta, triagem e valorização de resíduos em escala, com ênfase em fluxos hoje críticos, como têxteis, resíduos de construção e demolição, embalagens complexas e equipamentos elétricos e eletrônicos. Isso significa investir em infraestrutura logística inteligente, centros de reuso e reparo, plantas de reciclagem mecânica e química, plataformas digitais de rastreamento de materiais e, não menos importante, em capacitação de mão de obra para as novas funções da economia circular.

Para empresas europeias – e para todas aquelas que exportam para o mercado europeu –, o recado é claro: a partir de 2026, a combinação de ESPR, direito ao reparo, regulamento de embalagens e, em seguida, do próprio Circular Economy Act tornará cada vez mais difícil operar modelos de negócios baseados em produtos descartáveis e cadeias lineares de “extrair–produzir–descartar”.

Fabricantes terão de provar que seus produtos foram concebidos para durar mais, ser reparados e reaproveitados, que utilizam uma proporção crescente de materiais reciclados e que podem ser reinseridos em ciclos produtivos ao final da vida útil. Varejistas e plataformas de e-commerce, por sua vez, passam a conviver com metas de redução e reutilização de embalagens, esquemas de logística reversa e responsabilidades ampliadas na gestão de resíduos gerados por suas operações.

Para nós, na América Latina e no Brasil em particular, o EU Circular Economy Act não é apenas “legislação estrangeira”, mas um sinal de rota. Primeiro, porque parte relevante das nossas exportações industriais e agroindustriais tem como destino a União Europeia, o que significa que cadeias de valor conectadas a esse mercado passarão a ser avaliadas também pela lente da circularidade – desde o design de produtos até o destino de resíduos e subprodutos. Segundo, porque o esforço europeu de consolidar um mercado de matérias-primas secundárias aponta para uma tendência global: países capazes de estruturar cadeias circulares competitivas em setores como construção, têxteis, eletrônicos, embalagens e bioeconomia terão vantagens na atração de investimento, na negociação de acordos comerciais e no acesso a instrumentos de finanças sustentáveis.

Por fim, há uma lição de governança. O EU Circular Economy Act nasce como síntese de anos de construção de políticas setoriais, pilotos locais, estratégias nacionais e iniciativas empresariais em economia circular. Em vez de tratar cada setor de forma isolada, a União Europeia caminha para um arcabouço integrado, com metas numéricas de circularidade, instrumentos econômicos e fiscais alinhados, regulações técnicas coerentes e mecanismos de monitoramento e reporte que permitam acompanhar o progresso de forma transparente.

Para países que buscam desenhar suas próprias rotas de transição, a mensagem é inspiradora: mais do que um conjunto de leis dispersas, a economia circular exige visão sistêmica, continuidade e a coragem de reconhecer que competitividade, segurança de recursos e proteção ambiental estão, cada vez mais, no mesmo lado da mesa.

João Eduardo de Villemor Amaral Ayres e Rebecca Alonso Nascimento escrevem quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras

PARA NÓS, NA AMÉRICA LATINA E NO BRASIL EM PARTICULAR, O EU CIRCULAR ECONOMY ACT NÃO É APENAS “LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA”, MAS UM SINAL DE ROTA. PRIMEIRO, PORQUE PARTE RELEVANTE DAS NOSSAS EXPORTAÇÕES INDUSTRIAIS E AGROINDUSTRIAS TEM COMO DESTINO A UNIÃO EUROPEIA, O QUE SIGNIFICA QUE CADEIAS DE VALOR CONECTADAS A ESSE MERCADO PASSARÃO A SER AVALIADAS TAMBÉM PELA LENTE DA CIRCULARIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2026

BRASIL EXPORT - BAÍA DE TODOS OS SANTOS ENTRA NO DEBATE SOBRE DESENVOLVIMENTO E PROJEÇÃO

Painel reúne especialistas e representantes do setor para discutir o potencial econômico, logístico e estratégico da região no contexto nacional e global

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A região da Baía de Todos os Santos é frequentemente apontada como estratégica por sua localização, capacidade operacional e potencial de expansão. Daí a realização do painel

O papel da Baía de Todos os Santos no desenvolvimento econômico da Bahia e sua projeção no cenário internacional será o foco do sexto painel do Bahia Export, que será realizado nos dias 9 e 10, na sede da Federação das Indústrias do Estado da

Bahia (FIEB), em Salvador. Com o tema “Baía de Todos os Santos, a Singapura das Américas e Capital da Amazônia Azul”, o encontro integra a programação do segundo dia do fórum, que reúne autoridades, especialistas e representantes do setor produtivo.

Previsto para as 11h, o painel deve concentrar discussões sobre o potencial logístico, portuário e econômico da região, além de abordar sua inserção nas cadeias globais de comércio e sua relação com a chamada Amazônia Azul — conceito que envolve a extensa área marítima sob jurisdição brasileira. A proposta é analisar oportunidades de desenvolvimento a partir da valorização de ativos naturais, infraestrutura e localização estratégica.

A mediação será feita por Mila Paes, secretária de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Renda da Prefeitura de Salvador. Participam do debate Bruno Martin, director trading cotton da Bunge Alimentos; Guilherme Nogueira Dutra, diretor comercial da Wilson Sons; Josias Cruz, presidente da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Luís Eduardo Magalhães (ACICLEM); e Waldeck Ornélas, consultor associado do Instituto Desenvolve Bahia.

A composição do painel reúne representantes de empresas com atuação no comércio internacional, operadores logísticos e entidades empresariais, além de um especialista com trajetória na formulação de políticas públicas. O conjunto de visões deve permitir uma abordagem ampla sobre temas como



competitividade, infraestrutura portuária, integração entre regiões e aproveitamento econômico da Baía de Todos os Santos.

A discussão ocorre em um contexto de busca por maior inserção do Brasil em cadeias globais e de valorização de ativos logísticos e marítimos. A região da Baía de Todos os Santos é frequentemente apontada como estratégica por sua localização, capacidade operacional e potencial de expansão, fatores que devem nortear os debates ao longo do painel.

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 à Baía de Todos os Santos, a agenda inclui debates sobre energias renováveis, sustentabilidade e desenvolvimento econômico, além de apresentações de representantes do setor público.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/04/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

(sujeita a alterações)

<p>9 ABRIL QUINTA-FEIRA</p> <p>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 <i>Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export</i> <i>Debatedores: 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</i> 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 <i>Moderação: Georgina Maynard, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia</i> <i>Debatedores: Anderson Arruda, Diretor do Departamento de Transformação e Tecnologia Mineral do Ministério de Minas e Energia; Marcelo Silvestre, Diretor-Presidente da Galvani; Milson Mundim, Country Manager da Atlantic Nickel no Brasil</i> 15h20 Painel 3: Agronegócio e as cadeias produtivas da Bahia <i>Moderação: Andreia Silva, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia</i> <i>Debatedores: Cristina Gross, Diretora financeira da Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (AIBA); Eduardo Sales, Deputado Estadual pelo estado da Bahia; Guilherme Moura, Vice-Presidente da Federação da Agricultura do Estado da Bahia (FAEB); Waldyr Promícia, Presidente da Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Frutas (Abrafrutas)</i> 16h20 Intervalo 16h50 Apresentação especial: Wanger Alencar Rocha, Diretor Financeiro e de Crédito do Banco do Nordeste do Brasil (BNB) 17h15 Painel 4 – InfraESG: Multimodalidade, sustentabilidade e</p>	<p>financiabilidade <i>Moderação: Mariana Pescatori, Diretora Regulatória e Institucional da Hidrovias do Brasil</i> <i>Debatedores: André Salcedo, CEO da Motiva; Fabio Marchiori, CEO da VLL; Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Luís Perin, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da Ever Air Mobility</i> 18h15 Apresentação especial 18h45 Encerramento das atividades do dia</p> <p>10 ABRIL SEXTA-FEIRA</p> <p>08h00 Credenciamento e boas-vindas 08h30 Painel 5: Impacto das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade no PIB da Bahia <i>Moderação: Luciana Fialho, Jornalista</i> <i>Debatedores: Eduardo Sodré, Secretário do Meio Ambiente do Estado da Bahia; Marcelo Lyra, Vice-Presidente de Comunicação, Relações Institucionais e ESG da Acelen; Cristina Wadner, Advogada e especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Direito Processual Civil; Raissa Pimentel, Doutora e mestre em direito e sustentabilidade pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); Vladson Menezes, Diretor-Executivo da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)</i> 09h30 Apresentação de Luíz 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</p>
---	---

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

BRASIL EXPORT - SANTOS EXPORT COLOCA ACESSOS AO PORTO NO TOPO DA AGENDA

Fórum discute entaves logísticos e projetos como terceira pista dos Imigrantes, Tecon Santos 10 e corredor verde

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Entre os assuntos que devem ganhar protagonismo no Fórum Santos Export, que será realizado em maio, está a questão dos acessos ao Porto de Santos (SP), considerado um dos principais gargalos logísticos da região. As discussões devem envolver tanto o transporte terrestre quanto o marítimo, com atenção especial ao cenário ferroviário e às obras de ampliação da infraestrutura.



A preparação para o fórum, que acontecerá nos dias 28 e 29 de maio, em Guarujá, entrou em nova etapa após uma reunião realizada na sede do Grupo Brasil Export, em Santos

A preparação para o fórum, que acontecerá nos dias 28 e 29 de maio, no Casa Grande Hotel, em Guarujá, entrou em nova etapa após uma reunião realizada na sede do Grupo Brasil Export, nesta terça-feira (7), em Santos. O

encontro reuniu o CEO do Grupo, Fabricio Julião, conselheiros, empresários e representantes do setor para alinhar os principais temas que estarão no centro dos debates.

De acordo com José Vitor Mamede, diretor executivo do Brasil Export, o objetivo do encontro foi apresentar a estrutura e a metodologia de trabalho do grupo, além de ouvir as principais demandas dos participantes para direcionar a programação do fórum. “A ideia é identificar as preocupações dos conselheiros e convidados, para que o evento trate, de fato, dos temas mais relevantes para a comunidade portuária e empresarial da região”, afirmou.

Para este ano, o Santos Export trará discussões importantes, como o Tecon Santos 10, a presença feminina nas atividades relacionadas ao porto, uma palestra especial com o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros, além de um estudo inédito encomendado pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) sobre capacidade portuária.

“Este estudo é sobre infraestrutura e ampliação da capacidade de acessos ao Porto de Santos, com simulação do funcionamento do Tecon Santos 10, viaduto da Alemoa e a Terceira Pista da Rodovia dos Imigrantes”, explicou o diretor-executivo da entidade e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas.

Terceira pista, túnel e corredor verde

O Governo de São Paulo anunciou que a Companhia Ambiental do Estado (Cetesb) emitiu no último dia 30 a licença prévia que atesta a viabilidade ambiental do projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. O trecho, de pouco mais de 21 quilômetros, vai conectar a Grande São Paulo com a Baixada Santista, e será um novo corredor logístico para o Porto de Santos. A proposta foi analisada a partir do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/ Rima) e recebeu manifestação favorável do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema).



O encontro reuniu o CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, conselheiros, empresários e representantes do setor para alinhar os principais temas que estarão no centro dos debates

O túnel Santos-Guarujá e também o chamado corredor verde, formalizado em acordo entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Porto de Valência, na Espanha, também

estarão em pauta no Santos Export.

Com expectativa positiva, Mamede destaca que o fórum deste ano deve repetir o sucesso das edições anteriores e reunir um público expressivo. “Será um encontro importante para apresentar aos governantes as necessidades do setor empresarial e dos usuários do porto”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - ARTEMIS II REGISTRA “PÔR DA TERRA” APÓS HISTÓRICO SOBREVOO LUNAR

Imagens divulgadas no dia seguinte incluem eclipse solar total e vistas inéditas da superfície da Lua
Do Estadão Conteúdo

Os astronautas da missão Artemis II agora estarão para sempre ligados à Apolo 8. Um dia após o histórico sobrevoo lunar, a Nasa divulgou nesta terça-feira, 7, novas imagens impressionantes feitas pela tripulação americana-canadense.

Os quatro astronautas recriaram a famosa foto Earthrise (“nascer da Terra”), registrada pela Apolo 8 em 1968 - e que se tornou um símbolo do movimento ambiental moderno, com a sua própria versão: Earthset (“pôr da Terra”), que mostra o planeta se pondo atrás da superfície da Lua.

Além do “pôr da Terra”, os astronautas também fizeram a captura de um eclipse solar total, que ocorreu quando a Lua bloqueou o Sol do ponto de vista da tripulação.

Os três astronautas da Apolo 8 foram os primeiros visitantes da Lua, ao orbitá-la na véspera de Natal de 1968. Já a Artemis II, realizada 58 anos depois, marca o primeiro retorno da Nasa à Lua com astronautas desde 1972.

Esta viagem espacial é considerada um passo importante para as pretensões de um pouso lunar por outra tripulação dentro de dois anos.

Na segunda-feira, 6, a equipe a bordo da cápsula Órion sobrevoou a parte oculta da Lua e teve a oportunidade de fotografar características do satélite natural da Terra nunca antes vistas por olhos humanos.

Por conta disso, algumas marcas importantes foram superadas, como atingir a maior distância que alguém já esteve da Terra, superando os 400.171 km da Missão Apolo 13.

Além disso, ao sobrevoar a Lua, a missão também teve o primeiro negro (Victor Glover), a primeira mulher (Christina Koch) e o primeiro astronauta não americano (o canadense Jeremy Hansen) a orbitar o satélite natural da Terra.



Agora, os três astronautas, comandados por Reid Wiseman, estão a caminho de volta para casa, com pouso no Oceano Pacífico previsto para sexta-feira, 10. Enquanto isso, cientistas no Centro de Controle da Missão, em Houston, analisam o fluxo de imagens da Lua enviadas pela espaçonave.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES PARA O ORIENTE MÉDIO CAEM 26%

Em março, a guerra entre EUA, Israel e Irã impactou o comércio do Brasil com países da região do conflito

Da Agência Brasil



As vendas de frango, principal item vendido ao Oriente Médio, caíram cerca de 22%, mas a maior queda foi de carne suína: 59%.

As exportações brasileiras para o Oriente Médio caíram 26% em março, primeiro mês da guerra envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), o valor exportado para os 15 países da região recuou de US\$ 1,2 bilhão em março de 2025 para US\$ 882

milhões neste ano.

A queda atingiu principalmente produtos do agronegócio. A exportação de carne suína recuou 59%. As vendas de frango, principal item vendido ao Oriente Médio, caíram cerca de 22%. As vendas de soja para a região diminuíram 25%.

Segundo o diretor de Estatísticas da pasta, Herlon Brandão, ainda é cedo para medir todos os efeitos do conflito sobre o comércio internacional.

“Para fazer uma afirmação de que o conflito está afetando o fluxo [comercial], é necessário esperar um pouco mais”, disse Brandão.

No fim de março, o Brasil fechou um acordo com a Turquia para a passagem e o armazenamento temporário de mercadorias do agronegócio exportadas para o Oriente Médio e a Ásia Central. Os efeitos, no entanto, só começarão a aparecer na balança comercial de abril.

O destaque positivo das exportações brasileiras foi o petróleo. As exportações de óleo bruto avançaram 70,4% em valor, alcançando US\$ 4,7 bilhões. Em volume, o crescimento foi de 75,9%.

Segundo o governo, ainda não é possível afirmar que a alta esteja diretamente ligada ao conflito, embora a guerra já tenha afetado cerca de 20% do comércio global de petróleo e elevado significativamente o preço do barril no mercado internacional.

Para os próximos meses, a expectativa é de queda nas vendas do produto. Para compensar parte dos subsídios ao diesel, o governo introduziu, em meados de março, uma alíquota de 12% sobre as exportações brasileiras de petróleo.

Impacto global

Além do Oriente Médio, outros mercados importantes também reduziram compras de produtos brasileiros em março na comparação com o mesmo mês do ano passado.

As exportações para os Estados Unidos caíram 9,1%, enquanto houve recuos de 10% para o Canadá e de 5,9% para a Argentina.



No entanto, as vendas para a China cresceram 17,8% no mês, reforçando o papel do país asiático como principal parceiro comercial do Brasil.

Resultados

Em relação aos Estados Unidos, o Brasil registrou déficit comercial em março, com exportações de US\$ 2,8 bilhões e importações de US\$ 3,3 bilhões. Já com a China, houve superávit de US\$ 3,8 bilhões no período.

As exportações para a União Europeia cresceram 7,3%, enquanto para a Argentina houve queda nas vendas, mas manutenção de saldo positivo na balança.

O cenário reflete os impactos iniciais da guerra sobre o comércio global, com efeitos variados entre regiões e produtos, especialmente nas cadeias ligadas a energia e alimentos.

Apesar das quedas pontuais, o Brasil registrou superávit comercial de US\$ 6,4 bilhões em março. As exportações totais somaram US\$ 31,7 bilhões, alta de 10%, enquanto as importações cresceram 20,1%, chegando a US\$ 25,2 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO PROJETA SUPERÁVIT DE US\$ 72,1 BI EM 2026

Estimativa indica alta de 5,9% sobre resultado da balança comercial de 2025

Da Agência Brasil

Em meio às incertezas sobre o impacto da guerra no Oriente Médio sobre o comércio exterior, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) projeta que a balança comercial brasileira terá superávit de US\$ 72,1 bilhões em 2026, alta de 5,9% em relação ao saldo positivo de US\$ 68,1 bilhões registrado em 2025.

A estimativa considera exportações de US\$ 364,2 bilhões, avanço de 4,6% na comparação anual, e importações de US\$ 292,1 bilhões, com crescimento de 4,2%. O valor projetado fica próximo do piso da faixa estimada anteriormente pelo governo, que varia entre US\$ 70 bilhões e US\$ 90 bilhões.

Segundo o diretor de estatísticas e estudos de comércio exterior do MDIC, Herlon Brandão, o cenário internacional ainda apresenta incertezas, mas os indicadores internos sustentam a projeção.

“Sabemos que o cenário internacional tem desafios, mas pelas informações que temos até agora, olhando atividade econômica, taxa de câmbio e consumo, os modelos apontam para esse resultado”, afirmou.

Brandão também destacou a resiliência do comércio exterior brasileiro diante de crises. “Por mais que tenha variações, olhando a direção e o patamar, observamos um comércio exterior brasileiro relativamente estável e resiliente a crises”, acrescentou.

As projeções oficiais para a balança comercial são atualizadas trimestralmente. O recorde de superávit foi registrado em 2023 (US\$ 98,9 bilhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

FINANÇAS - DÓLAR REDUZ ALTA E FECHA COTADO A R\$ 5,1550

Moeda americana chegou a registrar máxima de R\$ 5,1735 pela manhã, mas alívio na tensão no Oriente Médio amenizou a alta: 0,17%

Do Estadão Conteúdo



Apesar do avanço desta terça-feira, a divisa ainda acumula perdas de 0,46% em abril.

O dólar à vista desacelerou bem o ritmo de alta na reta final dos negócios com a diminuição da percepção de risco no exterior. O alívio veio na esteira da expectativa de possível extensão do prazo dado pelos EUA ao Irã para aceitar um acordo de cessar-fogo nos termos propostos pelo presidente norte-americano Donald Trump.

Após ter registrado máxima de R\$ 5,1735 pela manhã e trabalhado acima de R\$ 5,16 ao longo da tarde, o dólar à vista fechou cotado a R\$ 5,1550, em alta de 0,17%. Apesar do avanço desta terça-feira, a divisa ainda acumula perdas de 0,46% em abril. Na segunda-feira, a moeda norte-americana fechou a R\$ 5,1465, no menor nível desde 27 de janeiro (R\$ 5,1340), véspera da eclosão da guerra. No ano, as perdas são de 6,08%.

A dinâmica do mercado global de moeda foi ditada, uma vez mais, pelo vaivém do noticiário em torno da possível escalada do conflito no Oriente Médio. Pela manhã, Trump afirmou que “uma civilização inteira morrerá esta noite, para nunca mais ser trazida de volta”, em referência à possibilidade de ataques massivos ao Irã, caso o país persa rejeite proposta de cessar-fogo ou não reabra o Estreito de Ormuz no prazo estipulado pelos EUA (21h, horário de Brasília).

No fim da tarde, o Paquistão solicitou aos EUA a extensão do prazo e exortou o Irã a reabrir Ormuz como “um gesto de boa fé nas próximas semanas”. Em seguida, a secretária de Imprensa da Casa Branca, Karoline Leavitt, afirmou que o presidente dos EUA foi informado da proposta feita pelo governo paquistanês e que “uma resposta virá”. Circularam informações de que o Irã estaria de acordo com o plano.

Real

O real exibiu um dos piores desempenhos entre as principais divisas emergentes e de países exportadores de commodities. Peso chileno e peso argentino amargaram perdas maiores. Operadores afirmam que pode ter ocorrido um movimento mais forte de ajustes e realização de lucros, após a recuperação recente do real, com a taxa de câmbio recuando de R\$ 5,30 em meados de março para orbitar R\$ 5,15 nos últimos dias.

Termômetro do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes, o índice DXY operou em leve baixa ao longo do dia e rondava os 99,700 pontos no fim da tarde, em queda de cerca de 0,30%, após máxima aos 100,156 pontos.

A sessão foi marcada pelo fortalecimento do euro e da libra, em meio ao aumento de apostas de aperto monetário pelo Banco Central Europeu (BCE) e pelo Banco da Inglaterra (BoE), em razão do choque de custos nos preços de energia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

FINANÇAS - IBOVESPA REAGE NO FIM, DEFENDE OS 188 MIL E SOBE PELA 6ª SESSÃO

Ganho nesta terça foi de 0,05%. Na semana, o índice agrega 0,11% e, no mês, 0,43%

Do Estadão Conteúdo

O Ibovespa não apenas conseguiu defender, no fechamento, a linha dos 188 mil pontos como também, no ajuste final, mostrou leve ganho de 0,05%, aos 188.258,91 pontos, na máxima do dia. Dessa forma, estendeu nesta terça-feira, 7, pela sexta sessão, a série positiva, ainda que praticamente estável nas últimas três do intervalo.

Da abertura ao ajuste final, prevalecia a percepção de risco geopolítico. O ultimato dos EUA ao Irã, que terminaria às 21h desta terça-feira, pesava sobre a confiança dos investidores que, em geral,

venderam ações na sessão, desde os horários de negócio na Ásia até os da Europa e dos Estados Unidos.

Contudo, em Nova York, os principais índices mostraram alguma reação perto do fechamento, sem sinal único, com variações de -0,18% (Dow Jones), +0,08% (S&P 500) e +0,10% (Nasdaq) no encerramento do dia. Relatos da mídia internacional de que tanto o Irã como os Estados Unidos estariam avaliando uma proposta de cessar-fogo de duas semanas, apresentada pelo Paquistão, resultaram em melhora do humor em Nova York e, por consequência, também na B3 na reta final de sessão.

Assim, na B3, o Ibovespa defendeu os 188 mil pontos no fechamento, com giro a R\$ 26,4 bilhões, fortalecido na reta final. Nas duas primeiras sessões da semana, o índice agrega 0 11%, o que o coloca no mês a +0,43%. No ano, sobe 16,84%. Na ponta ganhadora nesta terça-feira, destaque para Braskem (+7 26%), Rumo (+2,95%) e RD Saúde (+2,25%). No lado oposto, MRV (-9 45%), Suzano (-6,39%) e Cyrela (-5,65%).

No fechamento, Petrobras ON mostrava perda de 0,28% e a PN, de 0 88%. Principal ação do Ibovespa, Vale ON subiu 0,72%, ganhando força no ajuste final. Entre os grandes bancos, a variação, no fechamento, ficou entre -0,97% (Santander U

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - COMUNICAÇÃO INTERNA & CLIMA: O ÓBVIO QUE NÃO ESTÁ SENDO DITO



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinio@portalbenews.com.br

Em ambientes corporativos maduros, ainda persiste um equívoco recorrente: a crença de que clima organizacional se resolve com benefícios. Ajusta-se o pacote, amplia-se o vale, cria-se mais uma iniciativa de bem-estar e, ainda assim, o engajamento não responde na mesma proporção. O ponto cego é outro. Clima não melhora com benefício. Clima melhora com clareza.

Clareza de direcionamento, de expectativas, de prioridades e, sobretudo, de discurso. Organizações não sofrem, em sua maioria, de falta de comunicação, mas sofrem de comunicação difusa, ambígua ou excessivamente presumida. É aqui que emerge a perigosa síndrome do “todo mundo entendeu”. Não, não entendeu.

O pressuposto de entendimento coletivo é uma falha clássica de liderança. O que parece óbvio para quem decide raramente é evidente para quem executa. Como já alertava Peter Drucker, “a coisa mais importante na comunicação é ouvir o que não foi dito”. No contexto corporativo, eu diria mais: é garantir que o que precisava ser dito, foi de fato dito com precisão, repetição e coerência.

Quando o óbvio não é verbalizado, o vazio é rapidamente ocupado por ruído. E ruído, em escala organizacional, vira narrativa paralela. Surge o desalinhamento, a insegurança e, inevitavelmente, a deterioração do clima.

Nesse cenário, os comunicados internos desempenham papel estratégico e frequentemente são subestimados. Longe de serem meros instrumentos operacionais, eles moldam percepção, influenciam comportamento e consolidam cultura. No entanto, há erros recorrentes que, em vez de engajar, desmotivam.

Os cinco mais comuns:



1. Excesso de institucionalidade e ausência de humanidade Textos frios, genéricos e impessoais afastam. Comunicação eficaz exige conexão. Como defende Simon Sinek, pessoas não compram o que você faz, compram o porquê você faz. Isso vale também para o colaborador.
2. Falta de contexto estratégico Anunciar mudanças sem explicar o “porquê” é um convite à resistência. Clareza de contexto reduz ansiedade e aumenta adesão.
3. Ambiguidade nas mensagens Frases abertas, termos vagos e diretrizes pouco objetivas geram múltiplas interpretações. E múltiplas interpretações geram múltiplas execuções, quase sempre desalinhadas.
4. Comunicação unidirecional Falar sem abrir espaço para escuta é um erro crítico. Comunicação interna não é monólogo; é construção. Amy Edmondson, referência em segurança psicológica, reforça que ambientes saudáveis dependem da liberdade para questionar e contribuir.
5. Timing inadequado comunicar tarde demais ou cedo demais compromete credibilidade. Informação fora de tempo é tão nociva quanto ausência de informação.

Esses erros não são técnicos, são culturais. E aqui está um ponto inegociável para lideranças: cultura não se sustenta em apresentações. Cultura se manifesta no cotidiano, nos micro comportamentos, nas conversas informais, nos silêncios e nas escolhas.

A cultura se comunica no corredor, não no PPT.

É no diálogo espontâneo, na reação a uma crise, na forma como um líder responde a uma pergunta difícil, que a organização revela sua essência. Slides inspiram; atitudes consolidam. E colaboradores são altamente sensíveis a essa coerência... ou à falta dela.

Edgar Schein, um dos maiores estudiosos de cultura organizacional, já estabelecia que cultura é aquilo que o grupo aprende como forma correta de perceber, pensar e sentir. Ou seja: não é o que está escrito, é o que é vivido.

Diante disso, o papel da liderança na comunicação interna precisa ser reposicionado. Não como emissor ocasional de mensagens, mas como principal vetor de clareza organizacional. Liderar é traduzir estratégia em entendimento. É reduzir complexidade sem simplificar demais. É repetir o essencial até que ele se torne prática.

Na prática, isso exige disciplina comunicacional:

- Explicitar o óbvio, sem subestimar o interlocutor.
- Reforçar mensagens-chave de forma consistente e multicanal.
- Garantir alinhamento entre discurso e comportamento.
- Criar espaços reais de escuta e agir sobre eles.

Clima organizacional não é um efeito colateral. É resultado direto da qualidade das interações internas. E interações são, essencialmente, comunicação.

Empresas que entendem isso param de investir apenas em “iniciativas de clima” e passam a investir em maturidade comunicacional. Trocam ruído por clareza. Suposição por alinhamento. Formalidade por conexão.

No fim, a equação é simples, ainda que negligenciada: quando as pessoas entendem com clareza para onde vão, por que vão e qual é o seu papel nesse movimento, o clima deixa de ser um problema a ser gerenciado e passa a ser uma consequência natural de um sistema que funciona.

E sistemas que funcionam não dependem de benefícios extraordinários. Dependem de liderança lúcida e comunicação que, de fato, cumpre o seu papel.

Cândice La Terza escreve semanalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

AQUI ESTÁ UM PONTO INEGOCIÁVEL PARA LIDERANÇAS: CULTURA NÃO SE SUSTENTA EM APRESENTAÇÕES. CULTURA SE MANIFESTA NO COTIDIANO, NOS MICROCOMPORTAMENTOS, NAS CONVERSAS INFORMAIS, NOS SILÊNCIOS E NAS ESCOLHAS. A CULTURA SE COMUNICA NO CORREDOR, NÃO NO PPT

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/04/2026

JUSTIÇA - CASO MASTER: MINISTRO DO STJ SE DECLARA IMPEDIDO

Benedito Gonçalves participou de eventos patrocinados pelo banco e tem seu nome salvo nos contatos do celular de Daniel Vorcaro

Do Estadão Conteúdo



A declaração de impedimento foi dada por Benedito antes que ele tivesse que atuar nos casos do Master no STJ

O ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Benedito Gonçalves, apresentou à Corte uma declaração de impedimento para julgar qualquer processo relacionado ao Banco Master. Procurado, o ministro não retornou aos contatos do Estadão.

O ministro fez a declaração por meio do sistema eletrônico do próprio STJ, o que gera seu

afastamento automático dos casos que envolvam o banco.

Desde o início das investigações sobre o banqueiro Daniel Vorcaro, é a primeira vez que surge um vínculo do banco com um ministro do STJ - até agora, as apurações já tinham indicado a existência de relações de Vorcaro com três ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

Depois dessa comunicação, o STJ enviou aos processos do Master, no último dia 31 de março, uma certi dão com o impedimento de Benedito Gonçalves. Uma delas foi protocolada em um recurso do Banco Master ao STJ para tentar obter a liberação de precatórios do setor sucroalcooleiro.

O ministro participou como palestrante de um evento jurídico em Londres, em abril de 2024, patrocinado pelo Banco Master e que teve a presença de diversas autoridades do Judiciário brasileiro.

Em paralelo a esse evento, Vorcaro promoveu uma degustação de whisky Macallan para ministros e outras autoridades, com custo estimado de R\$ 3,3 milhões. De acordo com reportagem do site Poder 360, Benedito foi um dos participantes do evento, além dos ministros do STF Alexandre de Moraes e Dias Toffoli.

Telefone

As provas já colhidas nas investigações também apontaram outros indícios de proximidade entre o ministro do STJ e o dono do Master. O contato telefônico de Benedito estava salvo no telefone celular de Daniel Vorcaro, que foi apreendido pela Polícia Federal e também teve seu sigilo quebrado pela CPI do INSS.



De acordo com os metadados encontrados no celular, o contato de Benedito foi salvo em 26 de abril de 2024, justamente o período do evento em Londres bancado pelo Banco Master. O Estadão apurou que o número gravado corresponde efetivamente ao telefone usado pelo ministro naquela época.

A declaração de impedimento foi dada por Benedito antes que ele tivesse que atuar nos casos do Master no STJ. Sua antecipação a eventuais questionamentos foi diferente, por exemplo, do ministro Dias Toffoli, que só deixou a relatoria da investigação sobre o Master no STF depois que a Polícia Federal entregou um relatório contendo diálogos entre ele e Daniel Vorcaro e menções a pagamentos de ao menos R\$ 35 milhões, como revelou o Estadão.

As regras para a declaração de impedimento e suspeição por um magistrado estão definidas no Código de Processo Penal e Código de Processo Civil. O juiz pode dar uma declaração desse tipo se considerar que tem amizade íntima ou inimizade com uma das partes, se tiver algum parente como advogado da parte ou outros motivos previstos em lei.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

JUSTIÇA – STF DECIDIRÁ DIA 17 SOBRE APOSENTADORIA COMPULSÓRIA AOS 75 ANOS

Supremo julga se ordem a empregados públicos pode ser aplicada agora ou precisa de lei

Do Estadão Conteúdo

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), marcou para o dia 17 deste mês o julgamento que irá decidir se a aposentadoria compulsória aos 75 anos de empregados públicos pode ser aplicada imediatamente ou se é necessário editar uma lei complementar para regulamentar a medida.

A controvérsia envolve a aplicação da norma introduzida pela Reforma da Previdência de 2019. Pelas regras da emenda, empregados públicos que completarem 75 anos e tenham cumprido o tempo mínimo de contribuição devem ser compulsoriamente desligados do cargo.

No caso, uma ex-empregada da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) se aposentou por tempo de serviço pelo INSS em 1998 e continuou a trabalhar na empresa até 2022, quando teve o contrato rescindido ao completar 75 anos. Ela recorre de decisão do Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5), que rejeitou sua reintegração ao entender que a aposentadoria não impede a rescisão contratual.

A ex-empregada sustenta que a norma não poderia ser aplicada de forma imediata e pede a reintegração ao emprego ou, alternativamente, o pagamento de verbas rescisórias. Também argumenta que o STF já teve decisões no sentido de que a aposentadoria compulsória não se aplica a empregados públicos.

Para o ministro Gilmar Mendes, relator do processo, a aposentadoria aos 75 anos deve ser aplicada imediatamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

INTERNACIONAL - EUA E IRÃ ANUNCIAM CESSAR-FOGO

O acordo, válido por duas semanas, foi mediado pelo Paquistão. Os iranianos concordaram em reabrir o Estreito de Ormuz

Do Estadão Conteúdo

Estados Unidos e Irã chegaram a um acordo e declararam nesta terça-feira, 7, um cessar-fogo de duas semanas. A trégua foi aprovada pelos dois países após uma proposta feita pelo Paquistão, que já vinha mediando as conversas em busca do fim da guerra.



Donald Trump chegou a intensificar o tom das ameaças contra o Irã na manhã desta terça-feira, mas depois os países fecharam acordo

O primeiro a acenar positivamente para o acordo foi o presidente dos EUA, Donald Trump. Ele se pronunciou em sua conta na rede social Truth Social, após as negociações diplomáticas intensas intermediadas pelo governo do Paquistão.

“Com base nas conversas com o Primeiro-Ministro Shehbaz Sharif e o Marechal de Campo Asim Munir, do Paquistão, nas quais me solicitaram que suspendesse o envio de forças destrutivas ao Irã esta noite, e desde que a República Islâmica do Irã concordasse com a ABERTURA COMPLETA, IMEDIATA e SEGURA do Estreito de Ormuz, concordo em suspender os bombardeios e ataques ao Irã por um período de duas semanas”, escreveu o presidente americano.

Ainda de acordo com Trump, a razão para a trégua é que os objetivos militares americanos na guerra foram cumpridos e os EUA estão perto de um acordo definitivo com o Irã.

“Recebemos uma proposta de 10 pontos do Irã e acreditamos que ela constitui uma base viável para a negociação. Quase todos os pontos de discórdia anteriores foram acordados entre os Estados Unidos e o Irã, mas um período de duas semanas permitirá que o Acordo seja finalizado e consolidado”, acrescentou.

Irã

Em seguida, foi a vez do ministro das Relações Exteriores do Irã, Seyed Abbas Araghchi, divulgar um comunicado confirmando o cessar-fogo de duas semanas com os Estados Unidos e a passagem segura pelo Estreito de Ormuz.

“Se os ataques contra o Irã forem interrompidos, nossas poderosas Forças Armadas cessarão suas operações defensivas. Por um período de duas semanas, a passagem segura pelo Estreito de Ormuz será possível por meio de coordenação com as Forças Armadas do Irã e com a devida consideração das limitações técnicas”, diz o comunicado publicado por Araghchi em seu perfil no X.

O chanceler iraniano elogiou a mediação do primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif, pelos esforços para acabar com a guerra no Oriente Médio e a disposição do governo dos EUA para negociações sobre a proposta de 10 pontos do Irã.

Ameaças

O acordo de cessar-fogo finalmente saiu após Trump intensificar ainda mais o tom das ameaças contra o Irã na manhã desta terça-feira. Ele disse que uma civilização inteira morreria à noite, para nunca mais ser trazida de volta, em meio ao prazo final imposto por Washington para um acordo envolvendo a reabertura do Estreito de Ormuz.

Em publicação na Truth Social, Trump disse que não queria esse desfecho, mas avaliou que ele “provavelmente” ocorreria. Ao mesmo tempo, sugeriu que uma “mudança completa e total de regime” já estaria em curso no país, abrindo espaço para que algo revolucionariamente maravilhoso pudesse acontecer.

O endurecimento do discurso ocorreu após Teerã ter rejeitado proposta de cessar-fogo, segundo a agência estatal IRNA, e em meio a advertências da ONU sobre a ilegalidade de ataques à infraestrutura civil.

Apelos deram certo

O primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif, chegou a pedir que o presidente dos EUA adiasse o prazo final para as negociações de paz com o Irã por mais duas semanas.

“Os esforços diplomáticos para resolver pacificamente a atual guerra no Oriente Médio estão em progresso estável, forte e com potencial para levar a resultados significativos no futuro. Pedimos a extensão do prazo para permitir que a diplomacia siga seu curso”, escreveu Sharif em publicação nesta terça-feira, no X.

Além dos EUA, o premiê paquistanês pediu que o Irã concedesse a reabertura do Estreito de Ormuz pelo período correspondente de duas semanas como gesto de “boa fé” durante as negociações de paz.

Os apelos surtiram efeito logo em seguida e os dois países entraram em acordo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026

INTERNACIONAL - PASSAGEM PELO ESTREITO DE ORMUZ TERÁ COBRANÇA DE TAXAS

O plano de cessar-fogo de duas semanas entre Estados Unidos e Irã inclui permitir que o regime persa e Omã cobrem taxas de navios que transitem pelo Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, disse um funcionário regional nesta quarta-feira.

Segundo o funcionário, o Irã usaria o dinheiro arrecadado para reconstrução do país, após os bombardeios de Israel e EUA. Não ficou claro para que Omã usaria sua parte dos recursos. Ele, que esteve diretamente envolvido nas negociações, falou sob condição de anonimato para discutir deliberações internas.

O Estreito de Ormuz é uma via internacional navegável e os países nunca pagaram pedágios anteriormente. A passagem fica em águas territoriais de Omã e do Irã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/04/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

REFINARIA IRANIANA FOI ATACADA HORAS APÓS ANÚNCIO DE CESSAR-FOGO, DIZ TV ESTATAL

Incêndio foi registrado na ilha de Lavan; autoridades afirmam que não houve feridos e não identificaram responsáveis

Por O Globo com agências internacionais — Teerã, Irã

Uma refinaria de petróleo na ilha de Lavan, no sul do Irã, foi alvo de um ataque na manhã desta quarta-feira, poucas horas após o anúncio de um cessar-fogo no conflito entre Teerã e Washington, segundo informou a televisão estatal iraniana.

De acordo com a reportagem, o ataque ocorreu por volta das 10h, e equipes de bombeiros foram mobilizadas para conter as chamas. As autoridades afirmaram que não houve feridos. Não foi informado quem teria realizado a ofensiva.



**Parque petroquímico da Ilha de Lavan, no Irã —
Foto: Divulgação: National Iranian Oil Company**

Mais cedo, meios de comunicação iranianos já haviam relatado explosões na refinaria localizada na ilha de Lavan, no Golfo. A agência Mehr News informou que várias detonações ocorreram no local, mas destacou que a causa das explosões permanece desconhecida. Também não há informações sobre danos materiais.

Na véspera, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciou um cessar-fogo de duas semanas com o Irã, afirmando que Teerã apresentou uma proposta de negociação de 10 pontos considerada “viável”.

O anúncio foi feito menos de duas horas antes do prazo final estipulado por Trump, que havia sido prorrogado diversas vezes para que o Irã reabrisse o Estreito de Ormuz e aceitasse um acordo, sob a ameaça de “a destruição de uma civilização inteira”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2026

PACOTE DO GOVERNO VAI CONTER O PREÇO DAS PASSAGENS AÉREAS? ENTENDA

Medidas como crédito de até R\$ 9 bilhões à disposição das companhias podem mitigar impacto em custos, mas não vai compensar reajuste do querosene de aviação

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Incerteza sobre preço do combustível de aviação vai tornar aumento da passagem aérea inevitável, dizem especialistas — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

Mais do que a alta imediata do combustível de aviação a reboque do salto na cotação do petróleo no mercado internacional, a incerteza sobre a trajetória de preços do barril e dos combustíveis derivados, como o querosene de aviação (QAV) e o volume de oferta da commodity mais para frente vai puxar aumento das tarifas aéreas no Brasil, afirmam especialistas.

Ontem, a cotação internacional do petróleo despencou após o anúncio do presidente Donald Trump de que tinha firmado um acordo de cessar-fogo de duas semanas com o Irã, o que foi confirmado pelo regime dos aiatolás.

A trégua inclui a reabertura do Estreito de Ormuz para petroleiros, principal fator que pressiona o preço do barril com a redução da oferta de petróleo, mas tudo ainda é muito frágil para garantir que haverá uma redução rápida dos custos dos combustíveis. O Fundo Monetário Internacional (FMI) prevê um efeito prolongado da crise energética mesmo se a guerra for encerrada agora.

Neste cenário, o reajuste dos bilhetes aéreos é visto como inevitável, ainda que possa ser, de alguma forma, mitigado pelo pacote de medidas anunciado na segunda-feira pelo governo federal num esforço para frear a alta no preço dos combustíveis, incluindo subsídios ao QAV, além de outros para o óleo diesel e o gás de cozinha.

'Futuro totalmente incerto'

Para Alessandro Oliveira, especialista do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), o governo está apresentando o que “dá para fazer” neste momento, dado que o preço do petróleo saltou:



— É um futuro totalmente incerto. Coloca a precificação das companhias aéreas sob incerteza, porque elas vendem passagem para períodos futuros, julho, Natal, carnaval do ano que vem, mas não sabem quando o combustível vai voltar a cair ou se pode chegar a uma situação extrema em que se pare de vender — explica ele. — Daí, a racionalidade é tratar o observável hoje: o preço aumentou, vamos vender a passagem a um novo custo.

Reajustes lá fora

No exterior, também pesam contra a aviação global os impactos da guerra no turismo, com a insegurança em torno de países atacados pelo Irã no Oriente Médio que funcionam como hubs aéreos, caso de Catar e Emirados Árabes Unidos. A reorganização de rotas e o efeito na demanda por passagens impacta o negócio das companhias e pode ter reflexo nas brasileiras.

Lá fora, diversas companhias aéreas já anunciaram aumento de tarifas e de taxas cobradas por serviços aos passageiros. Na terça-feira, a americana Delta Air Lines anunciou aumento de US\$ 10 a US\$ 50 nas taxas cobradas por bagagem despachada em voos domésticos e em algumas linhas internacionais.

Com isso, a taxa total para despachar uma primeira e uma segunda malas sobe em US\$ 10, passando para US\$ 45 e US\$ 55, respectivamente. Se o passageiro tiver um terceiro volume despachado, a cobrança sobe em US\$ 50, alcançando US\$ 200. A Delta está fazendo o movimento já iniciado pelas concorrentes United Airlines e JetBlue Airways.

Isenção de impostos não detém preço

Para tentar frear os reajustes nos bilhetes aéreos no Brasil, o governo decidiu isentar o querosene de aviação da incidência de PIS/Cofins, numa perda de arrecadação a ser compensada por um aumento no imposto que incide sobre cigarros.

Na última semana, a Petrobras anunciou aumento de quase 55% no QAV a partir deste mês. Na sequência, divulgou um cronograma que vai permitir às distribuidoras pagarem 18% desse aumento no primeiro mês e parcelar o restante. Em paralelo, pagamentos de tarifas aeroportuárias de navegação seriam postergados.

Oliveira, do ITA, avalia que esse conjunto de medidas pode trazer alívio às companhias, mas não vai evitar a alta nos custos, porque “as aéreas não podem trabalhar com um horizonte tão curto”.

Segundo informações da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), o reajuste do preço anunciado pela Petrobras eleva o QAV a 40% do custo operacional das companhias no país.

— A tendência é que o load factor (ocupação) caia, a demanda se retraia, com algumas rotas podendo perder voos e algumas cidades (deixarem de ser atendidas) — diz o especialista.

Um executivo próximo a companhias aéreas do país que pede para não se identificar explica que, ainda que o efeito da alta do combustível seja temporariamente mitigado, “a conta vai chegar”. As passagens já entraram em trajetória de alta com a proximidade da alta temporada de verão no Hemisfério Norte e das férias de julho no Brasil.

Somado a isso, ele acrescenta, vem a incerteza sobre o valor do querosene, além da variação cambial, destacando que quase dois terços dos custos operacionais das companhias brasileiras são precificados em dólar.

Crédito para ‘apagar incêndio’

Entre as medidas propostas pelo governo está prevista a concessão de até R\$ 9 bilhões em crédito para as voadoras, em duas frentes: reestruturação financeira e capital de giro. As regras para que as empresas possam tomar esses empréstimos, contudo, ainda não foram divulgadas.

Para o especialista do ITA, não é claro se as companhias vão recorrer a esse crédito, ainda que seja uma sinalização de que o governo está atento, “o que é importante”:

— As companhias pegam crédito para adquirir novas aeronaves. Mas, se o mercado for retraindo, não faz muito sentido contrair dívida. Ao contrário. Quando tem uma crise, a empresa reduz passivos e ativos. Se a crise for persistente, devolve aeronaves — alerta ele.

De imediato, há pouco a ser feito pelas empresas para compensar a alta de custos, destaca. Uma saída seria trocar aviões por outros que consomem 30% menos combustível, mas não há oferta na indústria. Por isso, o ajuste acaba sendo no modelo de negócio, nos voos.

A fonte que acompanha as discussões entre as companhias aéreas destaca que a oferta de crédito é uma iniciativa positiva, mas entende ser uma medida “para apagar incêndio ou tapar buraco”. A justificativa é de que, por não terem contado com ajuda do governo no período da pandemia, as empresas pagam um preço até hoje, com as três grandes do país — Latam, Gol e Azul — tendo passado por processos de recuperação judicial.

Esse executivo explica que as empresas estão se reestruturando e precisam apresentar resultados financeiros e cumprir seus planos de recuperação, mantendo pagamentos em dia. “Pode trazer segurança às empresas e ao mercado”, diz. Ou seja, se for preciso, há crédito disponível.

Procuradas, Latam, Gol, Azul e Abear não comentaram.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/04/2026

TRÉGUA TRAZ ALÍVIO, EXPÕE FRAGILIDADE DE TRUMP E MANTÉM INCERTEZA NO MERCADO DE PETRÓLEO

Por Míriam Leitão



Presidente dos EUA, Donald Trump, após pronunciamento sobre a guerra no Irã — Foto: Alex Brandon / POOL / AFP

O cessar-fogo de duas semanas anunciado por Donald Trump traz alívio, porque significa uma possibilidade de negociação de um acordo de paz e fim deste conflito que está afetando a economia mundial. O fato é que o petróleo começou a cair ontem e continua em baixa hoje, e o mundo começou a respirar um pouco melhor.

Ao mesmo tempo, há um receio já que o presidente norte-americano é muito imprevisível e a situação muito instável. E, agora pela manhã, o Kuwait afirmou sofrer 'intensa onda de ataques' do Irã nas primeiras horas após cessar-fogo com os EUA. Iraque e outros países do Golfo também foram atingidos

As exigências feitas pelo Irã para a negociação são muito altas, como, por exemplo, retirar todas as bases americanas do território. Condições que talvez não consigam ser atendidas.

A ameaça que o Trump fez foi absurda, ele chegou a falar em destruir toda uma civilização. E o Irã é herdeiro da civilização persa e tem relíquias históricas importantes. Até o Papa protestou contra essa declaração.

Trump não conseguiu o que queria nesta guerra, que era a mudança de regime, apesar de conseguir matar muitos líderes, inclusive o maior deles, Ali Khamenei. E o Irã conseguiu mostrar que pode fazer o que sempre ameaçou: fechar o Estreito de Ormuz. Uma das exigências agora é a abertura do estreito, mas isso não acontece de repente, há muitos navios e dificuldades técnicas e logísticas.

O que o Irã provou é que tem controle sobre o Estreito de Ormuz. Ele consegue causar um grande impacto, reduzindo bastante a passagem por ali. E o mercado de petróleo vai demorar um pouco a voltar ao normal mesmo que a negociação acabe bem. Isso porque foi destruída parte da infraestrutura de petróleo, produção, refinarias, portos, em vários países da região, inclusive na Arábia Saudita. No Irã, uma parte significativa também foi danificada. Tudo isso gera um efeito mais duradouro, pressionando o preço da gasolina e dos derivados de petróleo.

O grande derrotado é Donald Trump. Primeiro, porque ele disse que não faria guerra durante a campanha e acabou fazendo. Segundo, porque esse conflito é muito impopular nos Estados Unidos, e isso tem efeito eleitoral. E há eleições este ano. E terceiro porque ele fez ameaças e recuou várias vezes, o que demonstrou fragilidade, apesar do enorme poder militar dos EUA. Ele não teve apoio dos aliados europeus e também não conseguiu proteger aliados no Oriente Médio, como a Arábia Saudita, que acabou sendo atingida.

Com isso, há um enfraquecimento da liderança dos Estados Unidos. E Trump precisa que o preço dos combustíveis caia no país, senão pode enfrentar uma derrota nas eleições de meio de mandato.

No fim das contas, o mundo inteiro perdeu com uma guerra iniciada sem uma ameaça real direta aos Estados Unidos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2026

PETRÓLEO DESPENCA E BOLSAS SOBEM COM FORÇA APÓS ANÚNCIO DE CESSAR-FOGO DE EUA E IRÃ

Ouro sobe e dólar recua. Apesar do cessar-fogo, Irã tacou países vizinhos nesta manhã
Por Bloomberg



Barril de petróleo cai abaixo de US\$ 100 e bolsas globais disparam após cessar-fogo entre EUA e Irã — Foto: Bloomberg

Uma onda de otimismo varreu os mercados globais, impulsionando Bolsas na Ásia, na Europa e nos EUA e derrubando o preço do petróleo, após os Estados Unidos e o Irã concordarem com uma trégua de duas semanas, na qual Teerã deverá reabrir o estratégico Estreito de Ormuz.

O preço do petróleo chegou a despencar 16% na madrugada. Por volta das 6h (hora de Brasília), o Brent, referência internacional, apresentava queda de 13,96%, negociado a US\$ 94,02 o barril. Já o tipo Texas, referência nos EUA, recuava 16,57%, sendo cotado a US\$ 94,23.

As Bolsas asiáticas fecharam em alta e as europeias sobem com força. Os índices futuros das Bolsas americanas também avançam. O dólar, por sua vez, perdeu força e caiu para o nível mais baixo em quatro semanas no exterior. O ouro subiu. Confira o desempenho dos mercados abaixo:

Na Ásia:

- Japão: +5,39%
- Hong Kong: +3,09%
- China: +3,49%

Na Europa:

- Londres: +2,46%

- Frankfurt: +4,4%
- Paris: + 4,16%

Nos EUA:

- Futuros S&P: +2,59%
- Futuros Nasdaq: +3,37%
- Futuros Dow Jones: + 2,46%

Ouro e dólar

O ouro, que havia sido afetado nas últimas semanas pela perspectiva de aumento da inflação e das taxas de juros pelos bancos centrais, também se recuperou após o anúncio do cessar-fogo no Irã. Nesta manhã, o metal subia 2,77%, a US\$ 4.814,25 por onça-troy, no pagamento à vista.

Enquanto isso, o dólar se desvaloriza significativamente em relação ao euro e ao iene, acompanhando a queda nos preços do petróleo.

Apesar de os Estados Unidos e o Irã anunciarem o acordo temporário de cessar-fogo, o clima ainda é de incerteza, já que o fim do conflito está ainda distante. Nas primeiras horas após cessar-fogo anunciado na noite de terça-feira, o Kuwait afirmou sofrer uma "intensa onda de ataques" do Irã.

De acordo com a agência de notícias Reuters, que cita testemunhas no local, estrondos foram ouvidos na região. Nas primeiras horas da manhã desta quarta-feira, também foram registrados ataques nos Emirados Árabes Unidos, no Catar, no Iraque e no Bahrein.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/04/2026

COTAÇÃO DO PETRÓLEO DESPENCA E AÇÕES SOBEM APÓS TRUMP ANUNCIAR CESSAR-FOGO NO IRÃ

Presidente americano suspendeu ameaça de ataque devastador por duas semanas em troca da normalização do fluxo de petroleiros no Estreito de Ormuz

Por Bloomberg



Uma bomba de petróleo perto de Driscoll, no Texas — Foto: Eddie Seal/Bloomberg

O preço do petróleo caiu para menos de US\$ 100 por barril depois que o Irã concordou em reabrir temporariamente o Estreito de Ormuz como parte de um acordo de cessar-fogo de duas semanas com os EUA e Israel.

O barril do tipo West Texas Intermediate (WTI) caiu até 19%, sua maior queda intradiária desde 2020, para cerca de US\$ 91 por barril, enquanto o Brent fechou em torno de US\$ 109 nesta terça-feira. A passagem segura pelo estreito será possível por meio da coordenação com as forças armadas do Irã e com "devida consideração às limitações técnicas", disse o ministro das Relações Exteriores iraniano, Abbas Araghchi, em uma postagem no X.

O presidente dos EUA, Donald Trump, disse anteriormente que o cessar-fogo estaria sujeito à reabertura da via navegável pelo Irã e permitirá que um acordo "seja finalizado e consumado". Israel concordou em suspender os bombardeios contra a República Islâmica enquanto as negociações estiverem em andamento, de acordo com a CNN, enquanto a Axios informou que a primeira rodada de negociações entre os EUA e o Irã será realizada em Islamabad na sexta-feira.



O quase fechamento do Estreito de Ormuz — por onde normalmente transita cerca de um quinto do petróleo e do gás natural liquefeito do mundo — agitou os mercados de energia, com o WTI ainda apresentando alta de cerca de 40% desde o início do conflito, no final de fevereiro.

Estima-se que a redução dos embarques deixe mais de 9 milhões de barris por dia da produção de petróleo dos principais produtores do Oriente Médio paralisados durante o mês de abril, de acordo com estimativas do governo dos EUA.

“O sistema físico não vai se recuperar rapidamente”, disse Robert Rennie, chefe de pesquisa de commodities do Westpac Banking. “Reativar poços paralisados, reposicionar equipes e embarcações e reconstruir os estoques das refinarias levará meses.”

O período que antecedeu o prazo de Trump, às 20h (horário da costa leste e 21h de Brasília), foi marcado por uma escalada militar e ameaças cada vez mais belicosas do presidente dos EUA dirigidas ao Irã, incluindo uma postagem dizendo que “uma civilização inteira morrerá esta noite”.

No início do dia, as forças americanas atacaram locais na Ilha de Kharg, na República Islâmica, semelhantes aos que foram atingidos em uma série de ataques no mês passado, mas não visaram a infraestrutura energética, segundo autoridades americanas.

Os futuros dos índices acionários dos EUA também subiram mais de 1,5% após os comentários de Trump, enquanto o dólar se desvalorizou frente a todas as outras principais moedas do mundo.

“Concordo em suspender o bombardeio e o ataque ao Irã por um período de duas semanas”, escreveu Trump em publicação na rede Truth Social. A decisão de adiar a ofensiva está “condicionada à concordância da República Islâmica do Irã com a ABERTURA COMPLETA, IMEDIATA e SEGURA do Estreito de Ormuz”.

A reação dos mercados é um sinal do alívio entre investidores. “Como já destacado em diversas ocasiões, os participantes do mercado estão há semanas desesperados por qualquer notícia positiva e ainda mais por sinais concretos de desescalada” do conflito, escreveu Michael Brown, estrategista da Pepperstone, em relatório a clientes.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/04/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SENADO TEM O DEVER DE REJEITAR MESSIAS

Sem notável saber jurídico e com trajetória marcada por episódios políticos lamentáveis, indicação de Jorge Messias para o STF é um teste para o compromisso do Senado com a Constituição e o País

Por Notas & Informações

No dia 1.º de abril, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva enviou ao Senado a mensagem que oficializa a indicação do atual advogado-geral da União, Jorge Messias, para a vaga de ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) aberta após a aposentadoria de Luís Roberto Barroso. Se Messias está “leve” pela formalização de sua escolha, como revelou a pessoas próximas, angustiada deve estar a sociedade brasileira diante da perspectiva de mais um despreparado para o cargo tomar assento na mais alta corte do País. O Senado tem o dever perante o Brasil de evitar que isso aconteça e rejeitar Messias.

A Constituição estabelece em seu artigo 101 que os ministros do STF devem ter mais de 35 e menos de 70 anos e possuir notável saber jurídico e reputação ilibada. Se pouco pode ser dito sobre a reputação de Jorge Messias, um ilustre desconhecido até os estertores do governo Dilma Rousseff –



quando se celebrizou como o “Bessias”, participe da artimanha para aboletar Lula na Casa Civil e, assim, conferir-lhe foro privilegiado no auge da Lava Jato –, é evidente que não há nada em sua trajetória profissional que sequer sugira que o indicado possua notável saber jurídico.

É preciso ter respeito pelo sentido das palavras. “Notável”, na acepção do texto constitucional, significa um conhecimento profundo do Direito, que vá muito além de sua dimensão técnico-profissional. Ademais, a expressão escolhida pelo constituinte originário pressupõe uma autoridade intelectual que não pode ser meramente alegada ou vir descrita num currículo qualquer. O saber jurídico de um ministro do STF precisa ser amplamente reconhecido por toda a comunidade jurídica e acadêmica, acima de quaisquer controvérsias. É evidente que o sr. Messias não atende a esse pressuposto da Lei Maior.

A instruir a recusa de sua indicação, cabe ainda examinar com cuidado a atuação de Messias à frente da AGU. Iniciativas como a criação da tal “Procuradoria Nacional de Defesa da Democracia”, nome pomposo para um órgão de censura, atestam cabalmente que, entre a defesa dos direitos e garantias fundamentais, viga-mestra da “Constituição Cidadã”, e a defesa do interesse do governo em controlar o debate público, definindo o que é ou não “verdade”, o advogado-geral da União não hesitou ao privilegiar o voluntarismo do Palácio do Planalto.

Outro ponto que impõe a reprovação de Messias pelos senadores é o abastardamento do processo de escolha dos ministros do STF pelo presidente da República. É verdade que a Constituição confere ao chefe do Executivo o poder de indicar nomes para compor o Supremo. Mas Lula fez dessa nobre prerrogativa um meio de premiar lealdades pessoais e garantir que seus interesses políticos imediatos estejam representados na Corte. Nesse sentido, se Messias vier a ser aprovado pelo Senado, a crise de credibilidade por que passa o Supremo – a mais grave em toda a sua história republicana – só tende a piorar com ainda mais politização das decisões judiciais e fomento à desarmonia entre os Poderes, sobretudo entre o STF e o Congresso.

Por fim, mas não menos importante, o Senado tem de considerar a questão temporal. Messias tem apenas 46 anos. Malgrado estar no intervalo etário previsto pela Constituição, isso significa, na prática, que ele poderá permanecer no Supremo até 2055, quando completará 75 anos e atingirá a idade para aposentadoria compulsória. Ou seja, a má escolha de Lula, se corroborada pelos senadores, poderá influenciar a jurisprudência constitucional do País por longas décadas. Uma temeridade.

Diante de tudo isso, a sabatina na Comissão de Constituição e Justiça e a posterior deliberação da indicação de Messias pelo plenário do Senado têm de ser norteadas pela coragem de romper com o ineditismo da reprovação na história recente e pelo espírito republicano de resguardar o melhor interesse do País. Como já sublinhamos nesta página, o Brasil precisa de um Supremo que sirva à República, não aos interesses do governo de ocasião nem muito menos aos dos atuais integrantes da Corte. Hoje, mais do que nunca.

O Senado tem agora uma nova oportunidade de mostrar compromisso com a Constituição e o País. Se o fizer, deixará no passado décadas de leniência na aprovação de nomes claramente desqualificados para compor o STF, o árbitro maior do Estado Democrático de Direito.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

O QUE VOCÊ PRECISA SABER SOBRE O CESSAR-FOGO ENTRE OS EUA E O IRÃ

Acordo para suspender ataques por 15 dias ocorreu 90 minutos antes do fim do prazo dado por Trump; presidente americano tinha dito que ‘toda uma civilização’ seria morta

O acordo de cessar-fogo entre o Irã e os Estados Unidos foi recebido com alívio no mundo todo. Mas o que deverá acontecer e como ficará a situação dos países envolvidos ainda é incerto.

Ambos os lados reivindicaram a vitória após o anúncio do acordo, intermediado pelo Paquistão. O Irã afirma que permitirá a passagem segura de navios pelo Estreito de Ormuz, corredor crucial para o petróleo e o gás mundial, desde que haja coordenação com suas forças armadas.

O presidente Trump havia ameaçado destruir toda a civilização iraniana caso o Estreito não fosse reaberto.



Trump ameaça taxar em 50% países que fornecerem armas ao Irã. Foto: Saul Loeb

O prevê o acordo?

Os Estados Unidos e o Irã concordaram em suspender os combates por duas semanas. O governo Trump quer que o fluxo de petróleo, gás e outras commodities pelo estreito seja restabelecido, pelo menos temporariamente.

O acordo não põe fim à guerra, mas a esperança é que dê tempo para que ambos os lados elaborem um acordo de paz a longo prazo. Os investidores pareceram

otimistas: os preços do petróleo caíram acentuadamente com a notícia, enquanto as ações asiáticas dispararam na manhã de quarta-feira.

Como ocorreu o acordo?

Trump vinha intensificando suas ameaças há dias. Ele repetidamente afirmou que destruiria as usinas de energia e a infraestrutura civil do Irã caso o país não reabrisse o Estreito de Ormuz.

Na terça-feira, ele levou a retórica um passo adiante: “Uma civilização inteira morrerá esta noite, para nunca mais ser trazida de volta”, escreveu ele nas redes sociais. Atacar deliberadamente infraestruturas civis para coagir um governo é um crime de guerra .

As ameaças têm sido um elemento central da abordagem diplomática do mandatário. Seus comentários na terça-feira sugeriram que ele estaria disposto a violar tanto as leis americanas quanto as internacionais.

As forças americanas e israelenses também pressionaram o Irã com ataques: os americanos lançaram mais de 90 ataques à ilha de Kharg, principal centro de exportação de petróleo do Irã, enquanto Israel bombardeou ferrovias e pontes em todo o país.

O papel do Paquistão

Enquanto Trump ameaçava o Irã, o Paquistão trabalhava para intermediar o cessar-fogo. O acordo foi anunciado nas redes sociais pouco mais de uma hora antes do prazo final de terça-feira, às 20h, horário do leste dos EUA.

O primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif, afirmou ter convidado delegações americanas e iranianas para conversações em Islamabad, capital do Paquistão, na sexta-feira.

Como fica a situação do Líbano?

Havia muita confusão no Líbano sobre se isso fazia parte do acordo. O Paquistão afirmou que sim. Mas Israel disse que o cessar-fogo não se aplicava ao seu vizinho do norte, onde as forças terrestres israelenses têm combatido o Hezbollah, o grupo militante apoiado pelo Irã.

Na quarta-feira, Israel emitiu uma ordem de evacuação para os moradores da cidade de Tiro, no sul do Líbano. Os militares libaneses alertaram os moradores deslocados do sul, perto da fronteira com Israel, para não voltarem para casa ainda.

Israel também enfrentou ataques, com sirenes de emergência soando na quarta-feira, alertando para a aproximação de mísseis iranianos.

Reabertura do Estreito de Ormuz

O Irã afirma que irá prosseguir com o acordo e os navios começaram a passar pelo canal. No entanto, permanece incerto se as empresas de navegação consideram o estreito seguro para trânsito. A gigante do transporte marítimo Maersk declarou na quarta-feira que está analisando o acordo.

“O cessar-fogo pode criar oportunidades de trânsito, mas ainda não oferece total segurança marítima, e precisamos entender todas as condições potenciais envolvidas”, afirmou em comunicado./Com informações do NYT

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

NAVIOS VOLTAM A ATRAVESSAR O ESTREITO DE ORMUZ APÓS ACORDO

Cessar-fogo entre Estados Unidos e Irã permite retomada controlada da navegação, com primeiras travessias monitoradas após acordo

Por Redação

Dois navios atravessaram o Estreito de Ormuz desde que o Irã concordou em reabrir a hidrovia como parte de um acordo de cessar-fogo, informou nesta quarta-feira, 8, o serviço de monitoramento marítimo Marine Traffic.



“O navio graneleiro NJ Earth, de propriedade grega, cruzou o Estreito às 08:44 UTC (05:44 em Brasília), enquanto o Daytona Beach, com bandeira da Libéria, fez a travessia mais cedo, às 06:59 UTC (03:59 em Brasília), pouco depois de partir de Bandar Abbas às 05:28 UTC (02:28 em Brasília)”, disse a MarineTraffic no X.

Imagem ibtida por satélite da Nasa mostra o Estreito de Ormuz Foto: NASA Earth Observatory / AFP

Os Estados Unidos e o Irã concordaram com um cessar-fogo de duas semanas, durante o qual a passagem pelo Estreito de Ormuz “será possível mediante coordenação com as Forças Armadas do Irã”, disse o ministro das Relações Exteriores iraniano, Abbas Araghchi, no dia X. /AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

EMPRESA DE MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO A SECO SE APROXIMA DE R\$ 1 BI EM FATURAMENTO

Espaço Smart produz sistemas metálicos para a edificação de casas e imóveis comerciais

Por Circe Bonatelli (Broadcast)



Canteiro de obras com estrutura metálica ‘steel frame’ fabricada pela Espaço Smart Foto: Espaço Smart/Divulgação

A Espaço Smart, fabricante e varejista de materiais de construção, está desbravando o mercado de construção a seco, que dispensa argamassa para colocar os empreendimentos de pé. Este é um nicho que vem crescendo junto da onda da industrialização dos canteiros de obras.



O grupo paranaense já expandiu o faturamento de R\$ 516 milhões em 2024 para R\$ 720 milhões em 2025. A previsão é passar de R\$ 1 bilhão em 2026 e, quem sabe, romper os R\$ 2 bilhões em 2028 ou 2029. Para crescer o bolo, vai investir de R\$ 30 milhões a R\$ 50 milhões por ano com foco em aumentar sua capacidade de produção e vendas.

O carro-chefe da Espaço Smart é a produção de sistemas metálicos para construtoras que fazem casas, hotéis, galpões e outras edificações comerciais. A companhia fabrica elementos em steel frame - perfis de aço galvanizado utilizados para levantar paredes e telhados, cujo fechamento é feito com placas e telhas.

Companhia tem rede de lojas e centros de distribuição

No varejo, a Espaço Smart tem uma rede de lojas que servem para exibir suas peças de steel frame, além de revender produtos de parceiros comerciais que também são usados na construção a seco, como drywall, forros modulares, pisos vinílicos, revestimentos, telhas e esquadrias. No caso drywall, a empresa já é a maior distribuidora do País.

A Espaço Smart tem sede em Ponta Grossa (PR), onde também fica sua fábrica de sistemas metálicos e um centro de distribuição (CD). O grupo tem outros dois CDs em Itajaí (SC) e São Paulo (SP), além de 48 lojas em 22 Estados. Neste ano, serão investidos R\$ 30 milhões para aumentar a capacidade de produção, abertura de mais nove lojas e dois CDs em Campinas (SP) e Feira de Santana (BA).

O presidente da companhia, Rubens Campos, diz que o crescimento segue uma mudança na lógica do setor, que cada vez mais busca ganho de produtividade e menor dependência da mão de obra. "A industrialização da construção deixou de ser uma tendência para se tornar uma necessidade", afirma.

Sistema já é considerado realidade no País

Embora menos difundido que os sistemas de alvenaria tradicional, a construção a seco já é considerada uma realidade no Brasil e que atrai cada vez mais adeptos, diz o diretor e sócio da empresa, Fernando Scheffer. "Cada loja fatura R\$ 1 milhão a partir do terceiro mês da inauguração. Estamos com um incremento orgânico. Esse mercado já é uma realidade".

Segundo Scheffer, o segredo do negócio foi ir além da fábrica de estruturas metálicas e colocar de pé uma rede de lojas especializadas para fomentar o mercado local. Para 2027 em diante, a ideia é inaugurar entre 10 e 12 lojas por ano, além de comprar maquinário para sua fábrica e novos centros de distribuição, com investimentos na ordem de R\$ 50 milhões anuais. Com isso, espera turbinar o faturamento nos próximos anos.

Os recursos para os investimentos virão da própria geração de caixa da Espaço Smart combinada com financiamento bancário. Atrair sócios é algo fora dos planos. A empresa pertence à família Scheffer, que tem pai e filhos na sociedade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

COM ALTA DO OURO, JAGUAR MINING REABRE MINAS E BUSCA AQUISIÇÕES

Empresa vai investir R\$ 675 milhões do próprio caixa para acelerar crescimento

Por Juliana Garçon (Broadcast)

De olho na alta prolongada do preço do ouro, a Jaguar Mining decidiu acelerar sua estratégia de crescimento em Minas Gerais, ancorada na reabertura de minas e na busca por aquisições. Brasileira, mas listada no Canadá, a mineradora quer triplicar a produção anual de 40 mil onças para 120 mil onças em até cinco anos e aponta potencial de chegar a 250 mil onças em um horizonte de cinco a dez anos. Para isso, destinará US\$ 160 milhões (R\$ 675 milhões), do caixa da empresa, em investimentos nos próximos anos.



A mineradora quer triplicar a produção anual de 40 mil onças para 120 mil onças em até cinco anos Foto: Jaguar Mining/Divulgação

“Com o que já temos [de reservas], vamos chegar a 100 mil, 120 mil onças de produção anual. Se encontramos novas jazidas, o potencial pode chegar a 200

mil, 250 mil onças num horizonte de cinco a dez anos”, contou o presidente da companhia, Luís Albano Tondo.

O pano de fundo dos movimentos da Jaguar é a valorização do ouro, impulsionada por fatores como as crescentes tensões geopolíticas, a aversão ao risco de investidores e o enfraquecimento do dólar. O metal teve forte valorização em 2025, de 40%, e segue o rali em 2026, com ganho de cerca de 20%. A cotação chegou a US\$ 5.500 no fim de janeiro e, mesmo com alguma correção, ainda está acima de US\$ 5.000.

Criada em 2002 por ex-funcionários da AngloGold Ashanti, a Jaguar tem interesse em ativos de padrão internacional, ou seja, com produção estimada em ao menos 100 mil onças por ano. Atualmente, o único de seus ativos em pleno funcionamento é o Complexo Caeté - mina Pilar e planta de beneficiamento Roça Grande -, cuja produção deve atingir 40 mil onças neste ano.

Retomadas

A mineradora reabriu recentemente o Complexo Turmalina, que teve um acidente em dezembro de 2024, com o deslizamento parcial de uma pilha seca de rejeitos (material que sobra do processamento) e estéril (material escavado que não tem teor do minério em concentração econômica). O acidente afetou 300 pessoas. Com isso, a Jaguar recebeu multas que somaram US\$ 27 milhões e teve operações embargadas, mas os embargos já foram retirados. Antes da paralisação, o complexo produzia entre 30 mil e 35 mil onças, e a companhia prevê uma retomada gradual, sem estimar prazos para voltar ao patamar anterior.

Outro ativo que estava paralisado, a mina Santa Isabel, no Complexo de Paciência, deverá entregar cerca de 20 mil onças em 2027, partindo de uma produção entre 4 mil e 6 mil onças em 2026, de acordo com as estimativas da companhia. O ativo está desde 2012 em manutenção, com baixa viabilidade econômica devido à cotação do ouro, situação agravada pelo royalty de 6% acertado com a AngloGold, detentora do direito minerário.

Mas, quatro anos atrás, uma negociação eliminou os royalties, melhorando a equação. Agora, o preço do ouro elevou a atratividade do projeto, frisa Albano. A planta do complexo necessita de uma reforma substancial, com investimento estimado em US\$ 30 milhões a US\$ 50 milhões, e por isso o minério extraído da mina Santa Isabel irá para as instalações de Caeté, a cerca de 100 km.

O momento em que a retomada da mina se dará ainda é dúvida. “Estamos verificando as reservas para determinar quando a mina entrará em operação”, explicou o executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

GUERRA NO IRÃ FAZ PREÇO DE FERTILIZANTES DISPARAR 50%, AMEAÇANDO PRODUÇÃO GLOBAL DE ALIMENTOS

Por Nikkei Asia — Tóquio



Disparada de preços de fertilizantes ameaça segurança alimentar — Foto: Fernando Dias/Seapa

A guerra no Irã provocou uma disparada nos preços dos fertilizantes, já que o fechamento efetivo do Estreito de Ormuz interrompe o transporte de fertilizantes derivados de gás natural do Oriente Médio, colocando em risco a segurança alimentar global.

O preço do fertilizante nitrogenado mais comum, a ureia, subiu 54% de fevereiro para março, atingindo US\$ 726 por tonelada, segundo dados do Banco Mundial. Esse valor representa um crescimento anual de mais de 80% e o preço mais alto desde abril de 2022, quando as cotações dispararam após a invasão da Ucrânia pela Rússia.

O índice geral de preços de fertilizantes, com ano-base em 2010, chegou a 183, um aumento de 38 pontos em relação a fevereiro.

Do nitrogênio, ácido fosfórico e potássio necessários para a produção de alimentos, a ureia e a amônia são produzidas pela extração de hidrogênio do gás natural e sua síntese com nitrogênio da atmosfera.

Os países do Golfo, como Qatar, Arábia Saudita e Omã, são grandes exportadores.

John Baffes, economista do Banco Mundial, afirmou que o preço do gás natural subiu cerca de 60% entre fevereiro e março, levando junto a ureia e outros fertilizantes. A interrupção das rotas de transporte no Oriente Médio está afetando não apenas fertilizantes e energia, mas também materiais essenciais para a produção de alimentos, acrescentou.

Os países do Golfo respondem por 30% a 35% das exportações globais de ureia e por 20% a 30% das exportações de amônia, segundo a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO).

Uma fábrica de ureia no Qatar interrompeu a produção após ataques retaliatórios do Irã, e o transporte de fertilizantes pelo Estreito de Ormuz também foi praticamente paralisado.

O fornecimento de fertilizantes à base de ácido fosfórico também está se tornando mais restrito. O minério de fosfato é produzido na China, Marrocos, Jordânia e outros países, mas o ácido sulfúrico usado para processá-lo em fertilizantes depende do enxofre proveniente dos países do Golfo.

Aproximadamente 50% do comércio global de enxofre, um subproduto do refino de petróleo e gás, é exportado através do Estreito de Ormuz.



O preço internacional do fosfato e do fosfato diamônico nitrogenado subiu 5% de fevereiro para março. Os valores vêm subindo desde a primavera do ano passado devido às restrições de exportação da China.

Ao contrário do petróleo bruto, não existem reservas estratégicas de fertilizantes coordenadas internacionalmente, o que dificulta o gerenciamento de interrupções na cadeia de suprimentos, destaca a FAO.

O Japão não depende de fertilizantes do Oriente Médio e mantém estoques de fosfato diamônico e cloreto de potássio equivalentes a três meses de demanda anual.

"Concluímos a aquisição de fertilizantes para a temporada de demanda da primavera", afirmou o Ministério da Agricultura, Florestas e Pescas. "Estamos monitorando de perto as tendências de preços para o plantio de outono e inverno."

A principal preocupação em relação à alta dos preços dos fertilizantes é o impacto nos alimentos. Os preços internacionais do trigo e dos óleos vegetais já começaram a subir.

O preço do trigo nos Estados Unidos em março foi de US\$ 276 por tonelada, avanço de 7% em relação a fevereiro, segundo o Banco Mundial. O Meio-Oeste americano, uma importante região produtora, está sofrendo com a seca, e as temperaturas excepcionalmente altas em março impactaram negativamente o crescimento do trigo de inverno, cuja colheita ocorre em junho e julho.

Com o petróleo mais caro, a demanda por óleos de soja, palma e outros óleos vegetais para a produção de biocombustíveis está aumentando, pressionando os preços.

Alguns países do Sudeste Asiático estão recorrendo a mais biocombustíveis em relação à gasolina para mitigar o impacto nos consumidores nos postos. Os preços do óleo de soja em março subiram 16% em relação a fevereiro.

A temporada de plantio da primavera começou no Hemisfério Norte. Se o fechamento do Estreito de Ormuz se prolongar, afetará o plantio de arroz na Ásia, que está prestes a entrar em sua alta temporada, e o plantio em geral no Hemisfério Sul.

Os fertilizantes representam uma alta proporção dos custos agrícolas nos países em desenvolvimento, tornando-os particularmente vulneráveis. Embora represente cerca de 10% do valor das exportações de milho na América do Norte, esse número chega a 56% na África Ocidental.

O Secretário-Geral da ONU, António Guterres, instou o Irã e outros países a retomarem o transporte de fertilizantes pelo Estreito de Ormuz, devido à preocupação com a produção de alimentos na África e no Sul da Ásia. A ONU mediou um acordo entre a Rússia e a Ucrânia em 2022, resultando na retomada temporária do transporte de grãos pelo Mar Negro.

A invasão da Ucrânia causou um aumento acentuado nos preços internacionais do trigo, já que ambos os países são grandes exportadores. A União Europeia e outros países turbinaram a produção para suprir a demanda, estabilizando os preços internacionais em cerca de seis meses.

Mas encontrar países produtores substitutos para fertilizantes é mais difícil, porque as matérias-primas estão concentradas em países específicos. Se a alta dos preços dos fertilizantes e da gasolina elevar demais os custos, é provável que mais agricultores adiem o plantio, o que significa que quanto mais tempo o Estreito de Ormuz permanecer fechado, maior será o impacto na segurança alimentar global.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/04/2026

BRASIL VENDEU US\$ 700 MILHÕES À UE EM PRODUTOS DO AGRO COM ISENÇÃO IMEDIATA

Em 1º de maio, quando acordo provisório com Mercosul entrar em vigor, bloco europeu vai zerar as tarifas sobre itens como óleo de soja e derivados de couro

Por Nayara Figueiredo — São Paulo

O acordo comercial provisório entre o Mercosul e da União Europeia (UE), previsto para entrar em vigor em 1 de maio, representa uma oportunidade de expansão gradativa das exportações do agronegócio — e os primeiros itens a se beneficiar das novas regras serão os produtos de valor agregado da agroindústria, como o óleo de soja. Segundo cálculo do Insper Agro Global, o Brasil exportou ao bloco europeu o equivalente a cerca de US\$ 700 milhões em produtos agropecuários que terão isenção imediata.



“Essa desoneração é um avanço significativo para o acesso do produto brasileiro à UE”, diz Daniel Amaral — Foto: Pixabay

Ao todo, o agronegócio brasileiro exportou US\$ 170 bilhões em 2025, sendo cerca de US\$ 25 bilhões para a União Europeia. Bruno Capuzzi, pesquisador do Insper Agro Global, estima que US\$ 17 bilhões em produtos que o Brasil vendeu aos europeus já são isentos de tarifas, como é o caso da soja em grão e do café verde.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/04/2026

COMÉRCIO GLOBAL CRESCE CERCA DE 7,5% EM 2025, MAS INCERTEZAS DEVEM FREAR AVANÇOS NESTE ANO

Os ganhos comerciais em 2025 foram amplamente distribuídos entre as regiões, com destaque para a Leste da Ásia e a África, que registraram os avanços mais expressivos

Por Guilherme Carvalho — São Paulo



Contêiner, porto, cais — Foto: Pixabay

O comércio global cresceu US\$ 2,5 trilhões em 2025, avançando cerca de 7,5% e atingiu um recorde de US\$ 35 trilhões, com expectativa de expansão adicional no primeiro trimestre de 2026 — período que abrange o primeiro mês da guerra no Irã — de acordo com a mais recente edição do relatório Global Trade Update, baseado em estimativas da Organização das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad).

De acordo com a pesquisa, o ritmo de crescimento do comércio internacional permaneceu consistente no quarto trimestre de 2025, com alta de aproximadamente 2% na comparação com o trimestre anterior. Esse desempenho foi sustentado tanto pelo comércio de bens, que avançou 1,7%, quanto pelo de serviços, que registrou expansão próxima de 3%.

Ainda de acordo com o levantamento, os ganhos comerciais em 2025 foram amplamente distribuídos entre as regiões, com destaque para a Leste da Ásia e a África, que registraram os avanços mais expressivos.

O comércio entre países em desenvolvimento — o chamado eixo Sul-Sul — também cresceu acima da média global. Nesse contexto, o estudo mostra que o Brasil registrou forte crescimento no setor de serviços, mas apresentou retração no comércio de bens.



A pesquisa indica ainda que, em meio ao processo de distanciamento comercial entre Estados Unidos e China, diversas economias passaram a atuar como intermediárias nas cadeias globais, ajudando a manter a fluidez dos fluxos comerciais mesmo diante de uma crescente fragmentação geopolítica.

No recorte setorial, a Unctad destaca que a indústria manufatureira teve papel central na expansão do comércio, impulsionada principalmente pelo segmento de eletrônicos. Já o setor automotivo apresentou desempenho mais moderado, influenciado pelo aumento de medidas protecionistas.

Segundo as estimativas da Unctad, a trajetória positiva se estendeu para o início de 2026, com projeção de crescimento de cerca de 2,5% no comércio de bens e de 2% nos serviços, também na comparação trimestral. Considerando os quatro trimestres mais recentes, o comércio global apresentou uma expansão contínua, sinalizando uma tendência estrutural de crescimento, e não apenas oscilações pontuais. Ainda assim, o relatório aponta que o ritmo de avanço do setor de serviços perdeu força ao longo desse período.

Os dados indicam que, do total de US\$ 2,5 trilhões adicionados ao comércio global em 2025, cerca de US\$ 1,8 trilhão vieram do comércio de bens (crescimento próximo de 7%), enquanto os serviços contribuíram com aproximadamente US\$ 700 bilhões (alta de cerca de 8%).

Esse cenário, conforme a pesquisa, passa a ser pressionado por fatores macroeconômicos, especialmente os desdobramentos da guerra no Oriente Médio.

Apesar do desempenho robusto recente, as projeções indicam uma desaceleração relevante ao longo deste ano. Segundo a pesquisa, o comércio global deverá ser impactado por incertezas geopolíticas, inflação persistente e custos comerciais mais elevados, com crescimento restrito a poucos segmentos.

O conflito no Oriente Médio e eventuais interrupções no Estreito de Ormuz podem intensificar pressões inflacionárias, somando-se a um ambiente global já marcado por tensões políticas, mudanças regulatórias e limitações fiscais em diversos países.

A pesquisa também aponta para o aumento dos custos de energia e de barreiras comerciais — incluindo tarifas e mudanças regulatórias — tende a prejudicar as perspectivas. Embora a demanda por tecnologias ligadas à inteligência artificial, economia digital e setores verdes permaneça forte, esses fatores não devem ser suficientes para compensar os desafios geoconômicos atuais.

Por outro lado, o relatório ressalta que o sentimento em várias economias em desenvolvimento segue relativamente positivo, com manutenção de políticas voltadas à abertura comercial e ao investimento, o que pode favorecer o comércio regional e Sul-Sul. Ainda assim, o panorama geral indica crescimento mais lento nos próximos trimestres, com riscos predominantemente negativos.

Tendências do comércio global

De acordo com a Unctad, o comércio de bens apresentou comportamento desigual entre as principais economias no quarto trimestre de 2025. Além do Brasil, houve retração nas importações em países como África do Sul, enquanto Índia e Rússia registraram forte crescimento. Já as exportações avançaram de forma generalizada, com destaque para os EUA.

No comércio de serviços, a maioria das grandes economias apresentou expansão, com desempenho particularmente forte em Brasil, China e Índia. Em contraste, a União Europeia registrou resultados mais modestos.

Segundo a pesquisa, em relação ao comércio de bens, o crescimento foi relativamente equilibrado entre economias desenvolvidas e em desenvolvimento, embora mais moderado fora da Ásia Oriental.

O comércio Sul-Sul manteve desempenho acima da média, com expansão próxima de 9% no acumulado do ano.



Regionalmente, o dinamismo foi mais limitado na América do Sul e na Europa, enquanto regiões como Leste da Ásia e África lideraram o crescimento nos últimos 12 meses.

EUA e China

De acordo com a pesquisa, o comércio bilateral entre as duas potências caiu cerca de 25% em 2025, o equivalente a aproximadamente US\$ 170 bilhões. Ainda assim, o comércio total de ambos continuou crescendo, impulsionado pelo redirecionamento de fluxos via países intermediários.

Economias como Egito, Vietnã, Tailândia e Camboja ganharam destaque como “conectores”, ampliando relações comerciais com ambos os lados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/04/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

O GIGANTE QUE IGNORA SEUS RIOS

- País precisa usar cursos d'água como caminho de integração e desenvolvimento
- Governo tirou hidrovias de programa de investimentos após invasão e protestos no Pará

Por Maurício Portugal Ribeiro

A retirada das hidrovias do Madeira, do Tocantins e do Tapajós do Programa de Parcerias de Investimentos, após a invasão e paralisação do terminal da Cargill em Santarém por 34 dias –que afetou a hidrovia do Tapajós e toda logística do Arco Norte–, expõe uma fragilidade institucional que o país não deveria tratar como algo natural.

Protesto é legítimo; invasão, depredação e bloqueio de infraestrutura crítica, não. Particularmente preocupante foi a atuação do Ministério Público. A responsabilidade por vandalismo e bloqueio é individual e não pode ser atribuída indistintamente aos povos indígenas. Mas o dever do Ministério Público de proteger indígenas, ribeirinhos e populações tradicionais tampouco autoriza tratar a ilicitude como método legítimo de pressão. Sua obrigação era dupla: defender direitos e ajudar a restabelecer a legalidade, preservando a integridade física de todos os envolvidos, o que, na prática, significa exigir protocolos adequados para desocupação pela força policial.

Isso tudo é ainda mais grave porque as hidrovias respondem a um problema real. A safra 2025/2026 deve chegar a 353,4 milhões de toneladas, mas cerca de 60% do transporte de grãos ainda segue por caminhão, e o modal rodoviário concentrou 93% das emissões de CO2 do setor em 2023. Estudos indicam que uma matriz mais equilibrada de transportes pode reduzir em 12,9% o custo da tonelada transportada e gerar economia anual de R\$ 224,76 bilhões. Em rotas longas, a combinação entre rodovias, ferrovias e hidrovias pode cortar custos operacionais em até 30%.

A imagem mostra uma vista aérea de várias balsas flutuando em um rio. As balsas estão organizadas em fileiras, com algumas embarcações menores navegando nas proximidades. Ao fundo, é possível ver uma área de terra com vegetação e estruturas, possivelmente instalações portuárias ou industriais. O céu está claro e a água do rio reflete a luz do sol.

Os ganhos das hidrovias são concretos. No eixo Tapajós-Amazonas, são cerca de 1.200 quilômetros de navegação fluvial ligando a produção do Centro-Oeste aos portos do Arco Norte. Só no trecho Miritituba-Santarém, cerca de 1,2 milhão de m3 de combustíveis e biocombustíveis seguem por hidrovia, evitando 20 mil viagens de caminhão. Um supercomboio com 35 barcaças pode substituir cerca de 1.750 caminhões. No Madeira, um dos projetos em estudo estima viabilizar 1.100 quilômetros de hidrovia com investimento de R\$ 100 milhões, em contraste com o custo médio de R\$ 1 bilhão para duplicar apenas 100 quilômetros de rodovia.



O rio Tapajós na região de Miritituba, distrito de Itaituba, no Pará - Lalo de Almeida - 4.mai.25/Folhapress

Nada disso dispensa escrutínio ambiental. Indígenas, ribeirinhos e outras populações tradicionais têm razão ao exigir estudos rigorosos. A dragagem pode ressuspender contaminantes, afetar o habitat bentônico, elevar a turbidez, alterar a correnteza, acelerar a erosão das margens e comprometer pesca artesanal, qualidade da água e agricultura de várzea. Também é legítima a preocupação

com a distribuição desigual dos custos e benefícios.

Mas reconhecer esses riscos não equivale a decretar a inviabilidade de toda dragagem e do funcionamento das hidrovias. Como sustenta o professor Hito Braga de Moraes, a dragagem em rios como o Tapajós deve ser tratada como medida de gestão ambiental, segurança hidráulica e segurança da navegação. Em sistemas de grande porte e alta carga de sedimentos, ela acompanha um processo natural de deposição, muitas vezes agravado por desmatamento, erosão e ocupação irregular das margens. Por isso, a exigência correta não é veto automático, mas licenciamento técnico, com análise de sedimentos, testes de metais, avaliação da biota, definição do destino do material dragado e execução fora dos períodos críticos para a reprodução dos peixes.

Os dados apontam para a necessidade de análise caso a caso. Relatórios da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, com monitoramentos realizados em dragagens de manutenção no Tapajós em 2025, nos passos críticos de Monte Cristo e Itapaiúna, e no Madeira em 2023, 2024 e 2025, comparando pontos a montante e a jusante nos períodos pré, durante e pós-dragagem, registraram, em geral, parâmetros de água e sedimentos dentro dos padrões normais.

No Tapajós, os principais indicadores permaneceram, em regra, nos limites da Resolução Conama 357, com variações pontuais de alumínio dissolvido compatíveis com condições naturais da região. No Madeira, mercúrio, chumbo e cádmio ficaram dentro dos parâmetros, com mercúrio abaixo do limite de detecção; houve registros localizados de arsênio, o que recomenda cautela adicional, sobretudo em áreas sujeitas a bota-fora e à influência do garimpo ilegal.

O futuro da Amazônia não pode ser decidido nem pela força dos bloqueios nem pela pressa dos negócios. Entre o veto automático e a exploração irresponsável, há um caminho de técnica, prudência e decisão pública qualificada. Um país que canta ser "gigante pela própria natureza" precisa, enfim, agir como tal: usando seus rios não como fronteiras de conflito, mas como caminhos de integração e desenvolvimento.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

ATUAL CONCESSIONÁRIA PARTICIPARÁ DE NOVO LEILÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA

- Ministério prevê investimentos de R\$ 1,2 bilhão no terminal, que deve ter certame ainda em 2026
- Espaço será leiloadado junto a outros dez aeroportos regionais

Por Paulo Ricardo Martins

São Paulo - A Inframerica concorrerá no novo leilão do aeroporto internacional de Brasília (Juscelino Kubitschek), previsto para ocorrer ainda em 2026. A participação da concessionária no certame faz parte do processo de repactuação do terminal.

Atualmente, a Inframerica já administra o espaço. A concessionária é controlada pelo conglomerado Corporación América Airports, que está à frente de 52 aeroportos em seis países (Argentina, Armênia, Brasil, Equador, Itália e Uruguai). A Infraero é sócia da Inframerica e mantém 49% de participação na concessão.



Parte frontal de avião branco estacionado em portão de aeroporto. Veículo verde de serviço com equipamentos está ao lado, próximo à asa direita. Piso de concreto e cones laranja visíveis.

Abastecimento no aeroporto internacional de Brasília - Pedro Ladeira - 23.mai.18/Folhapress

O TCU (Tribunal de Contas da União) aprovou neste mês um acordo firmado entre o Ministério de Portos e Aeroportos, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e a Inframerica para a repactuação do contrato de concessão do terminal de Brasília. A Infraero sairá da concessão.

A Inframerica diz que o pedido de repactuação foi feito por causa da baixa demanda no aeroporto observada ao longo dos últimos anos. A concessionária diz em nota que a aprovação da proposta pelo TCU representa um passo importante para a modernização do contrato e não implica qualquer mudança para passageiros, companhias aéreas ou demais usuários do aeroporto.

"A operação seguirá sendo conduzida dentro dos elevados padrões de segurança e qualidade já reconhecidos. Como parte do processo de repactuação, a Inframerica participará do novo leilão e mantém uma perspectiva positiva em relação ao desfecho do processo", escreveu a Inframerica à reportagem.



Monotrilho na chegada à estação Vila Cordeiro, na zona sul de São Paulo; linha 17-ouro tem oito paradas, mas sete funcionam nos primeiros meses de operação Zanone - Fraissat/Folhapress

A Secex Consenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos) do TCU decidiu que o leilão será realizado ainda em 2026. O lance mínimo corresponderá a 5,9% das receitas brutas da concessão e participação obrigatória da Inframerica.

O leilão ocorrerá em processo competitivo simplificado, que prevê a obrigatoriedade da participação da atual concessionária no leilão. No entanto, se outra proponente oferecer uma proposta melhor, esse contrato pode trocar de dono.

O ministério prevê investimentos de R\$ 1,2 bilhão somente no aeroporto de Brasília, no tempo restante do contrato. O aporte será utilizado para construção de um novo terminal internacional, implantação de um edifício garagem e de uma nova via de acesso ao aeroporto e aquisição de equipamentos de segurança e inspeção de passageiros e bagagens.

Outros oito aeroportos regionais do Centro-Oeste, um do Paraná e um da Bahia serão incluídos na concessão. São eles os terminais de Juína (MT), Cáceres (MT), Tangará da Serra (MT), Alto Paraíso (GO), São Miguel do Araguaia (GO), Bonito (MS), Dourados (MS), Três Lagoas (MS), Ponta Grossa (PR) e Barreiras (BA).

A proponente ganhadora ficará responsável por investir cerca de R\$ 857,8 milhões para ampliar, manter e operar os dez aeroportos regionais.

A inclusão desses terminais segue a lógica de conceder aeroportos com baixa demanda e menos atrativos ao mercado junto a ativos maiores.

O novo contrato de concessão do bloco terá validade até 2037.

A Inframerica arrematou o aeroporto de Brasília no início de 2012. Anteriormente, tinha saído vitoriosa do leilão que concedeu o aeroporto de Natal (São Gonçalo do Amarante). No entanto, em fevereiro de

2020, a concessionária anunciou a devolução amigável do terminal potiguar, processo que foi concluído quatro anos depois, em fevereiro de 2024.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 08/04/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - O INVESTIMENTO EM LANCHAS ESCOLARES PEQUENAS COMO SUGESTÃO PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE ESCOLAR EM ZONAS INSULARES

Por Leônidas Neto Responsabilidade socioambiental 08/04/2026 - 16:39



Introdução

Baseado na dignidade humana como fundamento do Estado Democrático de Direito, o dever do Estado com a educação será efetivado por meio de programas suplementares, mediante a garantia do direito ao transporte escolar ao estudante da rede pública em todas as etapas da educação básica de acordo com a Constituição Federal (CF) de 1988, no seu artigo 208. (BRASIL, 1988)

Na Amazônia, os rios são lugares-chave para o entendimento e para a pesquisa acerca da formação e do desenvolvimento das comunidades na região, pois é em torno deles que as principais relações através das quais a sociedade amazônica se manifesta. Diante disso, é pertinente analisar as condições socioculturais e os indicadores de qualidade da educação primária dos habitantes do campo, em especial, as características singulares a respeito da realidade do sistema educacional dos povos ribeirinhos, que dependem intensamente dos rios, como localidades habitacionais às suas margens, como fonte de renda e, também, como vias de locomoção, inclusive para frequentarem a escola. (VASCONCELOS, 2017)

Com isso, a fim de prosperar a logística do tráfego de alunos ribeirinhos, além de garantir o direito de acesso à escola e a permanência dos estudantes nas instituições de ensino básico, o Ministério da Educação (MEC), através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), a entidade do poder público responsável pela normatização e pelo fornecimento de recursos – muitas vezes licitados ao Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) – destinados ao investimento no transporte público escolar, sobretudo em áreas remotas. Nesse sentido, o MEC é a instituição atuante na missão de fornecer transporte ao ensino básico onde as vias terrestres são limitadas ou inexistentes.

Por essa razão, um dos aspectos mais relevantes dessa pesquisa é a natureza das rotas em evidência ser formada por trechos de pouca profundidade e por canais estreitos, que fazem parte do percurso entre as residências do público assistido, que se situam às margens de rios, e o seu destino: a escola. Assim, é possível afirmar que uma embarcação de dimensões reduzidas seja mais adaptada a esse tipo específico de operação com o propósito de percorrer sem dificuldades os igarapés – cuja etimologia deriva-se do tupi-guarani e significa “caminho de canoa”, navegáveis por pequenas embarcações –; além da finalidade de acessar os “furos”: vias navegáveis naturais ou artificiais observadas como características geomorfológicas fluviais da região amazônica, que conectam rios afluentes e lagos ao rio principal, e são fundamentais para reduzir o percurso de embarcações, otimizando o tempo e os custos de trajetos. (LOUZADA, 2020)



Acesso à versão integral do artigo em pdf - clique aqui

<https://www.portosenavios.com.br/images/artigo-cientifico-leonidas-neto-engenheiro-naval.pdf>

Leônidas Neto é engenheiro naval pela Universidade Federal do Pará.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/04/2026

DECISÃO DA ANP GARANTE R\$ 237 MILHÕES EM ROYALTIES RETROATIVOS PARA MUNICÍPIOS DO NORTE FLUMINENSE

Da Redação *Portos e logística* 07/04/2026 - 22:14



Três cidades da região Norte Fluminense serão beneficiadas com mais de R\$ 237 milhões em repasses de royalties acumulados desde 2016, após o Porto do Açu (RJ) ser reconhecido oficialmente como base de embarque e desembarque de petróleo. A decisão da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) foi publicada na última quinta-feira (2) e impacta diretamente a distribuição das receitas provenientes das operações de transbordo do Açu.

Os pagamentos retroativos contemplarão os municípios de São João da Barra (R\$ 99,1 milhões), Campos dos Goytacazes (R\$ 72,7 milhões) e São Francisco de Itabapoana (R\$ 65,3 milhões). Atualmente, mais de um terço do petróleo bruto exportado pelo Brasil passa pelo Terminal de Petróleo (T-Oil) da Vast Infraestrutura, responsável pelas operações de transbordo no complexo.

Em 2025, o volume movimentado pelo terminal para exportação atingiu recorde de 30,15 milhões de toneladas de óleo cru, alta de 19% em relação a 2024. O T-Oil é o único terminal privado do Brasil autorizado a operar navios da classe VLCC (Very Large Crude Carrier) e atende as operadoras de óleo e gás que atuam no país.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 07/04/2026

ENQUADRAMENTO DE EMBARCAÇÕES É UM DOS DESAFIOS PARA EÓLICAS NO MAR, APONTA ESTUDO

Por Danilo Oliveira *Offshore* 07/04/2026 - 19:52



Trabalho coordenado pela Ocean Energy Pathway avalia que tratar operações por analogia ao regime de apoio marítimo não reflete integralmente especificidades técnicas dessas instalações offshore

Um estudo técnico recém-concluído aponta que um dos principais pontos para viabilizar o avanço das eólicas offshore no Brasil é o enquadramento regulatório das embarcações utilizadas nas diferentes fases dos projetos. A avaliação é que essas operações vêm sendo tratadas por analogia ao regime de apoio marítimo do setor de petróleo e gás, o que seria uma solução prática, mas que não reflete integralmente as especificidades técnicas desse tipo de instalação marítima.

O trabalho sugere ajustes regulatórios relacionados às embarcações de apoio logístico e aos regimes marítimo e fiscal aplicáveis ao setor. A iniciativa foi coordenada pela Ocean Energy Pathway (OEP) e desenvolvida e executada por uma equipe multidisciplinar do escritório Vieira Rezende Advogados, com o objetivo de subsidiar o processo de regulamentação em curso e ampliar a segurança jurídica para investimentos no país.

O estudo parte do reconhecimento dos avanços recentes na estruturação do marco das eólicas offshore no Brasil e aponta que o desafio agora é garantir sua operacionalização eficiente. “O Brasil já estabeleceu as bases para o desenvolvimento das eólicas offshore. O momento agora é de ajustes

finos para viabilizar a implementação dos projetos com eficiência e previsibilidade”, analisou a diretora Brasil da Ocean Energy Pathway, Julia Paletta.

Segundo o estudo, a execução dos projetos ocorre predominantemente no ambiente marítimo e depende diretamente de regras claras para navegação, logística e uso de embarcações especializadas. “Estamos falando de uma nova cadeia logística, com ativos altamente especializados e dinâmica própria. É natural que o arcabouço regulatório evolua para acompanhar essa realidade”, ressaltou Julia.apoio-logistico-eolicas-offshore-estudo-ocean-energy-pathway.png

Entre os aperfeiçoamentos regulatórios sugeridos no estudo estão a tipificação das atividades de apoio marítimo às eólicas offshore no marco regulatório do setor da navegação (Lei 9.432/1997) e a definição do enquadramento regulatório de embarcações especializadas. Há espaço também para atualização das normas da Marinha, com destaque para a Normam-01/DPC (embarcações em mar aberto) Normam-08/DPC (tráfego e permanência em águas jurisdicionais brasileiras), além da elaboração de diretrizes específicas no grupo de trabalho (GT) sobre eólicas offshore.

Julia também observa que o ambiente fiscal é determinante para a atração de investimentos. Ela considera que pequenos ajustes podem gerar ganhos expressivos de competitividade. No campo tributário, o estudo identifica oportunidades para ganhos relevantes de competitividade a partir da ampliação do regime de admissão temporária para embarcações e equipamentos, assim como a estruturação de política fiscal específica para o setor e uma melhor adequação de instrumentos existentes, como REB (Registro Especial Brasileiro), o Reidi e o ex-tarifário.

A diretora Brasil da OEP destacou à Portos e Navios que a conclusão principal desse levantamento é que o desenvolvimento do setor passa por maior integração entre os regimes energético, marítimo e fiscal. Segundo Julia, as recomendações de aperfeiçoamentos no marco existente são necessárias para sua plena efetividade, reduzindo incertezas regulatórias e aumentando a previsibilidade para investidores.

Levantamentos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e do Banco Mundial identificaram que o Brasil reúne um dos maiores potenciais técnicos do mundo para eólicas offshore, superior a 1.200 gigawatts (GW). Na última quarta-feira (1º), o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) estabeleceu as diretrizes para a regulamentação do aproveitamento do potencial energético offshore no país. As regras também foram discutidas em audiência pública na Comissão de Infraestrutura do Senado, nesta terça-feira (7).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2026

GOVERNO FEDERAL CONCEDE GARANTIA A EMPRÉSTIMO DO BB AO ESTADO DE SP PARA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Da Redação Portos e Logística 07/04/2026 - 19:14



Foi publicado na edição da última segunda-feira (6) do Diário Oficial da União um despacho do Ministério da Fazenda autorizando a concessão de garantia da União ao financiamento, pelo Banco do Brasil, de R\$ 2,6 bilhões destinados às obras para abertura do túnel submerso ligando as cidades de Santos e Guarujá, em São Paulo. O valor refere-se à parte de participação do governo paulista no empreendimento.

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, a garantia do governo reforça a certeza do cumprimento do cronograma. Segundo ele, a empresa contratada já está fazendo sondagens de solo e outras pesquisas e, com os recursos da APS já reservados e, agora, com a parte do estado garantida pelo empréstimo do Banco do Brasil, ela poderá tocar a obra.

A Autoridade Portuária de Santos também destinou R\$ 2,6 bilhões para a construção do túnel, como previsto no Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre a União, através do Ministério de Portos e Aeroportos, e o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Parcerias em Investimentos. A entidade explicou que repassará os recursos à construtora assim que for formalizada sua inclusão em aditivo ao contrato, atendendo a determinação do Tribunal de Contas da União (TCU).

A APS informou que sugeriu ao TCU medidas de governança para a fiscalização do recurso liberado por ela. Segundo Pomini, a autoridade portuária pediu também que o TCU autorize o depósito em conta-garantia antes mesmo da resposta sobre as propostas de medidas de governança. “Fariamos o depósito já, atendendo cronograma previsto, até porque o dispêndio só ocorrerá entre fevereiro e março de 2027”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2026

PETROBRAS ESTENDE CONTRATO PARA USO NO BRASIL DE PLATAFORMA DE PERFURAÇÃO DA VALARIS

Da Redação Offshore 07/04/2026 - 20:19



A Valaris anunciou, na última segunda-feira (6), que a Petrobras estendeu por 1.064 dias o contrato para uso na costa do Brasil da plataforma de perfuração Valaris DS-4. De acordo com a empresa, o novo prazo será contado a partir de novembro de 2027, dando continuidade ao trabalho que vem sendo realizado e acrescentando aproximadamente 447 milhões de dólares à carteira de pedidos da proprietária da plataforma.

Além disso, a companhia informou que a diária para o restante do tempo do contrato atual foi ajustada, reduzindo em cerca de 21 milhões de dólares o montante relativo ao período de 1º de abril de 2026 a novembro de 2027. A extensão do contrato com a petroleira foi confirmada logo após a Valaris anunciar novos acordos e extensões, com a carteira de contratos associada chegando a quase 900 milhões de dólares.

Anton Dibowitz, presidente e CEO da Valaris, disse que a empresa ficou satisfeita com a extensão da parceria no Brasil com a Petrobras, sua maior fonte de demanda por serviços em águas profundas no mundo. “Essa extensão de contrato garante a continuidade dos trabalhos no DS-4 até 2030, apoiando os lucros e o fluxo de caixa futuros”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2026

ANP CELEBRA 31 TACS RELATIVOS AO USO DE CONTEÚDO LOCAL

Da Redação Offshore 07/04/2026 - 20:04



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou, nesta terça-feira (7), que chegou, na primeira semana de abril, a 31 Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) referentes à política de conteúdo local celebrados com empresas que assumiram o compromisso de investir aproximadamente R\$ 2 bilhões em bens e serviços nacionais. O instrumento é usado, desde de setembro de 2022, para converter em novos aportes punições por descumprimentos de percentuais obrigatórios.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 059/2026
Página 68 de 68
Data: 08/04/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

De acordo com a agência reguladora, o valor médio de cada um dos compromissos é de cerca de R\$ 70 milhões, com casos de maior porte ultrapassando R\$ 200 milhões em investimentos, e cinco deles já foram integralmente cumpridos e encerrados. A autarquia explicou que a expectativa é de que, até dezembro de 2027, quando se encerra o prazo para apresentação de requerimentos, o volume total de investimentos decorrentes dos TACs continue crescendo.

A ANP informou que a celebração de TACs foi autorizada por resolução própria para substituir multas por descumprimento da obrigatoriedade de incluir conteúdo local por novos investimentos na indústria nacional. O instrumento é aplicado a contratos de exploração e produção encerrados ou com fases concluídas antes de abril de 2018, que não puderam celebrar o termo aditivo previsto em resolução anterior e, segundo a Agência, depois de celebrado, os processos com punições são arquivados, e novas sanções são previstas no TAC para serem aplicadas em caso do seu descumprimento, sendo considerado título executivo extrajudicial.

Segundo a agência, os TACs preveem, principalmente, compromissos de compra de bens ou contratação de serviços com conteúdo local certificado, podendo abranger diferentes tipos de atividades. Os celebrados até o momento, informou a entidade, têm se concentrado em aquisição de bens e serviços em áreas da Rodada Zero, com conteúdo local para atividades de exploração e desenvolvimento da produção no Brasil em áreas originalmente sem compromissos de conteúdo local. Os contratos nesse segmento podem ser da própria empresa ou de terceiros não integrantes do TAC, desde que com a anuência da empresa que tem o contrato.

Além disso, há casos de uso de excedentes de conteúdo local em outros contratos da empresa, até o limite de 10%, como forma de estimular a utilização de conteúdo local acima das obrigações estabelecidas, e em projetos específicos e pontuais, como iniciativas no exterior, de exportação de bens ou serviços, e atividades como o descomissionamento de instalações. No caso de projetos no exterior, as operações devem ser feitas pelo próprio proponente do TAC ou por empresas afiliadas ou do mesmo grupo societário do proponente, enquanto em outras atividades é possível a realização em área detidas por terceiros, com sua aprovação.

A ANP explicou que em contratos de exploração e produção de petróleo e gás natural, o conteúdo local corresponde ao compromisso de contratação de bens e serviços no Brasil, com o objetivo de estimular a indústria nacional, gerar empregos e promover o desenvolvimento tecnológico. E esclareceu que a política de conteúdo local é definida pelo Ministério de Minas e Energia e pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), sendo responsabilidade da Agência a implementação, por meio da regulamentação e fiscalização do cumprimento dos compromissos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/04/2026



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 08/04/2026