

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 060/2026
Data: 09/04/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES, DO GOVERNO FEDERAL, ESTÁ LONGE DO ESPERADO.....	4
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO NORDESTE DO BRASIL CRESCE 17% EM JANEIRO	5
ACORDO VISA PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR AQUAVIÁRIO	6
GUERRA ENTRE ESTADOS UNIDOS, ISRAEL E IRÃ FAZ PORTO DE SANTOS PRIORIZAR ENTRADA DE NAVIO COM GASOLINA	7
PLANEJAMENTO INTEGRADO É SOLUÇÃO PARA SETOR PORTUÁRIO, APONTA ESPECIALISTA EM BRASÍLIA.....	8
DEBATE EM BRASÍLIA DESTACA A IMPORTÂNCIA DA INTEGRAÇÃO ENTRE PÚBLICO E PRIVADO	9
CONSERVAÇÃO EXIGE PRAGMATISMO E ESCOLHAS DIFÍCEIS, DIZ ESPECIALISTA	11
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	12
RIOS SÃO FRANCISCO E PARNAÍBA TERÃO R\$ 409 MI PARA PORTOS E REVITALIZAÇÃO HÍDRICA.....	12
REEQUILÍBRIO NO MERCADO DE PETRÓLEO DEVE LEVAR MAIS DE UM ANO	14
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	15
REUNIÃO DA ANTAQ EM MANAUS (AM) DEFINE DIRETRIZES OPERACIONAIS DE TRAVESSIAS	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
MPOR PREVÊ ENTREGA DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO CANAL DE NOVA AVANHANDAVA (SP) PARA JUNHO	16
FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 81 MILHÕES PARA A INDÚSTRIA NAVAL NO SUL DO PAÍS	17
NORDESTE REGISTRA ALTA DE 10% NA MOVIMENTAÇÃO AÉREA EM FEVEREIRO	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
4º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DESTACA NOVOS CAMINHOS PARA PROTEÇÃO DA VIDA NAS VIAS BRASILEIRAS	19
MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA 8 QUILOMETROS DUPLICADOS DA BR-101 E ASSINA ORDENS DE SERVIÇO QUE SOMAM MAIS DE R\$ 530 MILHÕES EM OBRAS EM SERGIPE	21
MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA 8 QUILOMETROS DUPLICADOS DA BR-101 E ASSINA ORDENS DE SERVIÇO QUE SOMAM MAIS DE R\$ 530 MILHÕES EM OBRAS EM SERGIPE	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – O EMBATE ENTRE O PISO DO FRETE E A LIBERDADE ECONÔMICA	22
OPINIÃO – ARTIGOS - NAUFRÁGIO TEM DONO. DO AIS GIORGIS À CONVENÇÃO DE NAIRÓBI: O FIM DE UMA OMISSÃO HISTÓRICA	23
POLÍTICA - 6x1: GOVERNISTAS DESMENTEM MOTTA E NOVO PL ESTÁ DE PÉ.....	24
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	25
<i>Os biocombustíveis e a segurança energética</i>	25
<i>Aliança estratégica</i>	25
<i>Meio a meio</i>	26
<i>O momento</i>	26
POLÍTICA - GALÍPOLO PEDE MAIS AUTONOMIA AO BC	26
POLÍTICA - NÃO HÁ NADA QUE INDIQUE CULPA DE CAMPOS NETO NO CASO MASTER, DIZ PRESIDENTE	27
POLÍTICA - “A GENTE NÃO PODE FICAR REFÉM DA FARIA LIMA”, DIZ LULA.....	28
POLÍTICA - DEPUTADOS OFICIALIZAM CANDIDATURA A MINISTRO DO TCU.....	29
POLÍTICA - NOVO MIRA STF E EXIGE APOIO DE SEUS CANDIDATOS	29
POLÍTICA - MAIS DA METADE DOS ELEITORES PODE MUDAR O VOTO, APONTA PESQUISA	30
TRANSPORTES – PORTOS - POMINI DIZ QUE CUMPRIRÁ MANDATO NA APS E ARTICULA VISITA DE NOVO MINISTRO A SANTOS	31
TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO DE SP AVALIA NOVO CORREDOR ENTRE A IMIGRANTES E O PORTO DE SANTOS ..	32
TRANSPORTES – RODOVIAS - CNI VAI AO STF CONTRA REGRAS MAIS RÍGIDAS PARA FRETE RODOVIÁRIO	32
TRANSPORTES – FERROVIÁRIAS - TERMINAIS DA VLI NO TOCANTINS CRESCEM 320% EM MOVIMENTAÇÃO	33
TRANSPORTES – FERROVIÁRIAS - STF RETOMA JULGAMENTO SOBRE FERROGRÃO COM PLACAR FAVORÁVEL AO PROJETO.....	34
TRANSPORTES – AEROPORTOS – AVIAÇÃO CRESCE NO SUL E AMPLIA PESO DE AEROPORTOS REGIONAIS	35
TRANSPORTES – OPINIÃO - O IMPACTO DA GUERRA NO IRÃ PARA O SETOR DE TRANSPORTE BRASILEIRO	36
PETRÓLEO E GÁS - NÃO HÁ RISCO DE FALTAR COMBUSTÍVEL, DIZ ANP	37
PETRÓLEO E GÁS – PORTO DO AÇU GARANTE R\$ 237 MI EM ROYALTIES RETROATIVOS	38
ENERGIA - ANEEL AVANÇA CONTRA ENEL E GOVERNO FALA EM POSSÍVEL SOLUÇÃO NEGOCIADA	39
BRASIL EXPORT - BAHIA EXPORT COLOCA INFRAESTRUTURA E INVESTIMENTOS NO CENTRO DO DEBATE	40



FINANÇAS – SETOR DE CONSTRUÇÃO SE OPÕE À LIBERAÇÃO DO FGTS PARA DÍVIDAS	41
FINANÇAS - MP JUNTO AO TCU PEDE APURAÇÃO SOBRE ATOS DO BC E DO INSS	42
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026	43
FINANÇAS - IBOVESPA RENOVA RECORDES COM CESSAR-FOGO	43
FINANÇAS - DÓLAR CAI PARA MENOR NÍVEL DESDE MAIO DE 2024	44
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - GESTÃO DE CRISE EM TEMPOS DE FAKE NEWS E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL	45
JUSTIÇA - “FUI ARRASTADA PARA UM LAMAÇAL QUE NÃO ME PERTENCE”	47
JUSTIÇA - SITUAÇÃO DO STF É ‘MUITO NEGATIVA’ PARA 47,69%, APONTA ESTUDO DA OAB-SP	48
JUSTIÇA - PGR É A FAVOR DE INVESTIGAÇÃO CONTRA MINISTRO DO STJ	48
JUSTIÇA - MORAES HOMOLOGA REDUÇÃO DA PENA DE HACKER	49
JUSTIÇA - ZANIN VOTA POR ELEIÇÃO DIRETA NO RIO E FUX DIVERGE	50
INTERNACIONAL – IRÃ AMEAÇA ROMPER O CESSAR-FOGO	52
INTERNACIONAL – TRÉGUA INDICA PREPARO PARA ATAQUE MASSIVO DOS EUA, DIZEM ESPECIALISTAS	53
INTERNACIONAL – MACRON PEDE INCLUSÃO DO LÍBANO NA TRÉGUA	53
INTERNACIONAL – NETANYAHU DIZ QUE CESSAR-FOGO NÃO ENCERRA GUERRA	54

JORNAL O GLOBO – RJ..... 55

JUSTIÇA SUSPENDE COBRANÇA DE IMPOSTO SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO PARA CINCO MULTINACIONAIS	55
TAP TEM QUEDA DE 92% NO LUCRO EM 2025 MESMO COM ALTA DE PASSAGEIROS E APOSTA NO BRASIL	56
PETROBRAS DIZ QUE VAI DEVOLVER DIFERENÇA DE PREÇO EM LEILÃO DE GÁS QUESTIONADO POR LULA	57
ALÉM DE ENCONTRO COM GALÍPOLO, GOVERNADORA DO DF E PRESIDENTE DO BRB SE REÚNEM COM BANCOS POR SAÍDAS PARA BURACO NO BALANÇO	58
MASTER: AO INOCENTAR CAMPOS NETO, GALÍPOLO CONTRARIOU ESTRATÉGIA COMBINADA NO PALÁCIO DO PLANALTO ...	59
GALÍPOLO DIZ QUE BC 'NÃO NEGOCIA MANDATO' E COBRA AVANÇO NA AUTONOMIA	60
FALA DE LULA SOBRE MORAES MOSTRA QUE ROTEIRO PARA SE DESCOLAR DO CASO MASTER PRECISA DE AJUSTE	61

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 62

EMPRESA QUE DEU CARONA A GILMAR RECEBEU R\$ 400 MILHÕES DO BANCO MASTER EM 8 MESES, DIZ COAF	62
DISCUSSÃO SOBRE 6X1 É ERRO POLÍTICO E EXIGE RESPONSABILIDADE, DIZ PRESIDENTE DA CNI	63
EMPRESÁRIO CONFESSA FRAUDES EM DESCONTOS DO INSS E ASSINA ACORDO DE DELAÇÃO PREMIADA COM PF	66
PETROBRAS DEVOLVERÁ DIFERENÇA DE PREÇO EM LEILÃO DE GLP QUE DESAGRAVOU A LULA E DERRUBOU DIRETOR.....	67

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 69

TRUMP REJEITA ALEGAÇÃO DE TEERÃ E EXIGE REABERTURA IMEDIATA DE ORMUZ.....	69
VALE FECHA ACORDO COM CHINESA SHANDONG PARA AFRETAR OS PRIMEIROS NAVIOS A ETANOL	71
OS CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA APONTAM PARA A RESILIÊNCIA ENERGÉTICA	72
ELÉTRICAS FALAM EM ‘CONSERVADORISMO’ E ‘CONTINGÊNCIAS’ PARA GERIR RISCOS FRENTE À GUERRA.....	74

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 75

FCA NÃO BATE META DE TRANSPORTE EM FERROVIAS ÀS VÉSPERAS DA RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO.....	75
CAMISOTTI CONFESSA FRAUDES NOS DESCONTOS DO INSS E ASSINA ACORDO DE DELAÇÃO COM PF.....	77

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 79

PETROBRAS FIRMA CONTRATOS PARA TER 100% DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE TARTARUGA VERDE E NO MÓDULO III DE ESPADARTE.....	79
SHELL E INPA CRIAM CENTRO DE PESQUISAS PARA RECUPERAÇÃO DE ÁREAS DEGRADADAS NA AMAZÔNIA.....	79
PORTO SUDESTE PREVÊ INÍCIO DAS OBRAS DOS DOLFINOS AINDA EM ABRIL	80
SUBSEA7 FECHA ACORDO COM PETROBRAS PARA APOIO EM SÉPIA 2, NA BACIA DE SANTOS.....	82
VALE AFRETARÁ 2 GUAIBAMAX MOVIDOS A ETANOL E A OUTROS COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS.....	82
PARANAGUÁ TERÁ APOIO DE R\$ 8,6 MILHÕES PARA MELHORAR ACESSOS AO PORTO.....	83
AGENTES DEBATEM GARGALOS EM INFRAESTRUTURA E NOS ACESSOS AOS PORTOS	84
ADL EXPORTA MINÉRIO DE TERRAS RARAS PARA O CANADÁ VIA SANTOS	84
MAERSK E HAPAG-LLOYD MANTÊM CAUTELA SOBRE VOLTA AO ESTREITO DE ORMUZ.....	85
TCP INVESTIRÁ R\$ 160 MILHÕES NA COMPRA DE EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO.....	86
DUAS SEMANAS SÃO INSUFICIENTES PARA RETOMADA DO TRANSPORTE DE CONTÊINERES E QUEDA DOS FRETES, AVALIA XENETA.....	87
PORTO DE SANTOS PRIORIZA ATRACAÇÃO DE NAVIO COM GASOLINA PARA MITIGAR RISCO DE DESABASTECIMENTO.....	88
GRUPO SOLARIS INVESTIRÁ R\$ 100 MILHÕES NA AMPLIAÇÃO DO PÍER DO TESC.....	89
GUIA LISTA MEDIDAS PARA AUMENTAR SEGURANÇA EM PORTOS BRASILEIROS	89
DECISÃO DA ANP GARANTE R\$ 237 MILHÕES EM ROYALTIES RETROATIVOS PARA MUNICÍPIOS DO NORTE FLUMINENSE	90

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 91

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	91
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES, DO GOVERNO FEDERAL, ESTÁ LONGE DO ESPERADO

É o ponto de vista apresentado por representantes de duas entidades do setor portuário
Por Ted Sartori 9 de abril de 2026



Portos.

Expectativa do Governo Federal era agilizar o prazo nos processos para autorizar a implantação de terminais de uso privado (Foto: Alexander Ferraz/Arquivo AT)

Lançado oficialmente há quase dois anos pelo Governo Federal, em junho de 2024, o programa Navegue Simples ainda tem de apresentar resultados mais práticos e conclusivos. É o ponto de vista de representantes de duas entidades do setor portuário. A iniciativa visa desburocratizar, inovar e simplificar todas as outorgas portuárias previstas na Lei de

O Navegue Simples organiza-se em ciclos de quatro anos. Cada um se subdivide em quatro ondas que representam 12 meses de trabalho de setembro de um ano até agosto do seguinte. A fase atual é o meio da 2ª Onda do primeiro ciclo, em que são desenvolvidas ações estabelecidas em setembro de 2025, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, lembra que o Navegue Simples é de melhoria contínua e sem fim. “Ele encerrou sua 1ª Onda em 2025 e entregou muito pouco em termos práticos, com exceção do Grupo de Trabalho (GT) 06, responsável por propor melhorias pela inovação no setor. Foi o único que promoveu atividades e ações em campo, entregando proposta de normativo para fomentar a Política de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação, que está em consulta pública”, detalha.

Caputo acredita que a complexidade de temas como simplificação de licenciamentos ambientais e fundiários, de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtas) e outorgas necessitava de mais engajamento dos setores público e privado. “Promessas de simplificação sem ações não geram resultados nem impactam positivamente o setor”, afirma. “Estamos na segunda onda e os resultados serão apresentados em setembro. Dá tempo de sair do planejamento para o resultado. Mas temos que ver ações práticas dos GTs”, emenda.

Compasso de espera

Já o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, observa que o avanço inicial foi relacionado aos Terminais de Uso Privado (TUPs), mas muitas ações regulatórias ficaram em compasso de espera pelo andamento no Congresso Nacional do Projeto de Lei 733/2025, que trata da revisão do marco legal portuário. A previsão é que o relatório seja apresentado nesta sexta-feira (10), na Câmara dos Deputados, pelo relator, deputado Arthur Maia (União/BA). Será um substitutivo que complementa a atual legislação, preservando a Lei dos Portos (12.815/2013).

Silva também recorda o andamento muito significativo nas inovações portuárias. “Tem algo conclusivo dos trabalhos? Não, mas tem em estágio bastante adiantado. Uma vez sendo aprovado o substitutivo

do Projeto de Lei, o Navegue Simples continua para adequar as instruções vigentes às novas diretrizes que vierem”, finaliza.

MPor considera que andamento é “satisfatório”

Em nota, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) considera que o andamento do Navegue Simples tem sido “satisfatório” e que a execução das ações pelos Grupos de Trabalho “depende de orçamento de cada órgão, o que pode acelerar ou retardar a execução dos movimentos e dos resultados”.

“As medidas de desburocratização e inovação, via de regra, levam mais de um ano para serem observadas na prática, pois possuem todo um ciclo de desenvolvimento. Como o programa está no segundo ano, a forma de implementação das ações está sendo elaborada, conforme as complexidades. Os resultados decorrerão de cada implementação e outras que virão na sequência, por isso não é razoável esperar um resultado único ou definitivo do programa. É um fluxo contínuo de aperfeiçoamentos”, define o MPor.

A próxima fase - 3ª Onda - começará em setembro e será encerrada em agosto de 2027. Ela consistirá no monitoramento do que foi implementado e na prática de novos aperfeiçoamentos. “Em geral, a visão de futuro para as outorgas do setor portuário a partir do Navegue Simples contribuirá para fazer e manter um setor robusto, saudável e sustentável, com previsibilidade de investimentos a curto, médio e longo prazo, e inovador em todos os elos de sua cadeia produtiva. Essa visão só se realizará com investimentos em pessoas, tecnologias e processos e mudanças de paradigmas”, finaliza.

Calendário

Para 2026, o comitê do Navegue Simples confirmou o calendário de ações: nos dias 5 e 6 de maio, será realizada a Caravana da Inovação no Porto de Paranaguá (PR); os portos de Maceió (AL), Rio Grande (RS) e Navegantes (SC) têm datas marcadas nos meses de julho e setembro. O Rio de Janeiro recebe em junho o evento Inova Portos e no dia 30 de setembro será lançada a terceira onda do programa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/04/2026

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO NORDESTE DO BRASIL CRESCE 17% EM JANEIRO

Dois portos públicos da região apresentaram alta significativa, impulsionando o setor: Suape e Itaqui
Da A Tribuna.com.br 9 de abril de 2026



Os números positivos de Itaqui também são destaque no Relatório de Performance Operacional do Porto (Divulgação/Governo do Maranhão)

A movimentação nos portos públicos do Nordeste em janeiro atingiu a marca de 6,3 milhões de toneladas, um crescimento de 17% em relação ao primeiro mês de 2025. Dois portos da região apresentaram alta significativa, impulsionando o setor: Suape (PE), que registrou 2,2 milhões de toneladas e crescimento de 38,5%; e Itaqui (MA), com movimentação de 2,1 milhões de toneladas, e

alta de 44%.

Juntos, os dois portos responderam por 20% de todas as mercadorias transportadas no setor portuário da região. Os dados fazem parte do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Em Suape, o crescimento se deve à maior movimentação de cargas, ao avanço nas atracções e ao desempenho expressivo em graneis líquidos e contêineres. Em Itaquí, a movimentação de graneis líquidos e sólidos também foi extremamente positiva, puxada por fertilizantes, milho e soja.

Os números positivos de Itaquí também são destaque no Relatório de Performance Operacional produzido pelo porto. O documento ressalta que a movimentação de 2,1 toneladas representa um desempenho de 42% superior ao planejado para o período e 44% acima do volume apurado no mesmo mês de 2025. “O início do ano de 2026 apresentou resultados significativamente positivos, consolidando o melhor janeiro da nossa história e superando o recorde estabelecido em 2023”, destaca o relatório.

Entre as cargas mais movimentadas nos portos públicos estão petróleo e derivados, contêineres, fertilizantes e sal. Na navegação de longo curso (entre portos de diferentes países), a movimentação registrada foi de 3,7 milhões de toneladas, com alta de 13,8%, enquanto a cabotagem (entre portos do país) movimentou 1,6 milhão de tonelada, resultando em crescimento de 22%.

No total, 21,5 milhões de toneladas de mercadorias passaram por portos e terminais nordestinos em janeiro. A maior parte corresponde a graneis sólidos, que movimentaram 14,5 milhões de toneladas, enquanto a carga containerizada registrou 1,7 milhão de toneladas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/04/2026

ACORDO VISA PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR AQUAVIÁRIO

A assinatura foi feita pelo diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, e pelo diretor-presidente da ANPD, Waldemar Gonçalves

Da *A Tribuna.com.br* 9 de abril de 2026



Atuação aprimora práticas de segurança das informações na área (Alexsander Ferraz/AT)

As agências nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq) e de Proteção de Dados (ANPD) assinaram um acordo de cooperação técnica voltado ao fortalecimento da proteção de dados pessoais no setor aquaviário.

A iniciativa, formalizada na segunda-feira, 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 foi feita pelo diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, e pelo diretor-presidente da ANPD, Waldemar Gonçalves, que destacaram a relevância da cooperação para o fortalecimento da proteção de dados.

“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.

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”, explica a agência, em nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/04/2026

GUERRA ENTRE ESTADOS UNIDOS, ISRAEL E IRÃ FAZ PORTO DE SANTOS PRIORIZAR ENTRADA DE NAVIO COM GASOLINA

Segundo a APS, 20 mil toneladas foram desembarcadas prioritariamente para minimizar os efeitos do conflito

Da ATribuna.com.br 9 de abril de 2026



Navio MH Buiki trouxe o combustível do Terminal Marítimo de Madre de Deus, na Bahia, para o Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (Divulgação/APS)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) autorizou a atracação prioritária de um navio carregado com cerca de 20 mil toneladas de gasolina (equivalente a aproximadamente 600 caminhões-tanque). A concessão, diz a APS, se deve aos efeitos da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã, que tem provocado instabilidade na distribuição mundial de combustíveis devido à obstrução do Estreito de Ormuz, no Oriente Médio, para navios de determinados países.

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

“A APS analisou o pedido de uma distribuidora e, diante do risco de desabastecimento de combustível no Estado de São Paulo, autorizou a entrada prioritária do navio MH Ibuki”, ressalta o presidente, lembrando o papel do Porto de Santos neste momento dramático que afeta a economia de vários países, inclusive o Brasil.

A embarcação MH Buiki, de bandeira panamenha, trouxe o combustível do Terminal Marítimo de Madre de Deus, na Bahia. A operação de cabotagem foi concluída no último dia 30 de março, com a descarga de 17.974 toneladas de gasolina tipo A no Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (Tegla), em Santos. A autorização de prioridade foi dada em função da real possibilidade de desabastecimento do Estado, conforme atestado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

“A autorização especial beneficiou diretamente o consumidor paulista, ao reduzir o risco de falta de gasolina nos postos de combustíveis. A Diretoria de Operações (Diope) da APS tem recebido vários pedidos nesse sentido, que vem sendo analisados com bastante critério”, explica a administração portuária, em nota.

A Diope negou um pedido de prioridade de atracação de outra empresa de combustíveis porque outros seis navios, carregados com o mesmo tipo de produto, já estavam na sua frente na fila. “Ou seja, se estamos dando prioridade de atracação para abastecimento para combustíveis, uma carga, também de combustível, não pode passar na frente da outra”, informa o diretor de Operações, Beto Mendes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/04/2026

PLANEJAMENTO INTEGRADO É SOLUÇÃO PARA SETOR PORTUÁRIO, APONTA ESPECIALISTA EM BRASÍLIA

Superintendente da Infra S.A crítica visão polarizada sobre obras de infraestrutura e preservação ambiental

Por Bárbara Farias, enviada a Brasília 8 de abril de 2026



Marques destacou licenciamento ambiental como um aliado estratégico (Bárbara Leite/Especial para A Tribuna)

A discussão sobre o licenciamento ambiental no Brasil precisa superar a polarização entre infraestrutura e preservação, especialmente no setor portuário, segundo o superintendente de Gestão Ambiental e Territorial da Infra S.A., Bruno Marques dos Santos Silva. O especialista defendeu o seu ponto de vista na palestra de abertura do Summit Portos, com o tema “Gargalo ou proteção? Os desafios do licenciamento ambiental na expansão da infraestrutura portuária”. O evento foi promovido pelo Grupo Tribuna, nesta terça-feira (7), no Clube Naval, em Brasília.

Marques destacou que o licenciamento ambiental pode ser um aliado estratégico do crescimento sustentável. “Ainda predomina uma visão dicotômica: de um lado, um puxa a corda dizendo que o licenciamento ambiental é um gargalo ao desenvolvimento, do outro, há quem diga que a expansão da infraestrutura encerra qualquer tipo de proteção ambiental”. Para ele, essa leitura simplista impede avanços.

O especialista enfatizou que o licenciamento é importante para o Brasil e “pode ser uma ferramenta de transformação” ao mesmo tempo em que “protege, como é a condição fundamental para o desenvolvimento do País”.

No setor portuário, que tem registrado sucessivos recordes, o desafio é ampliar a infraestrutura sem comprometer o meio ambiente. “A sustentabilidade já tomou o seu lugar, está sentada à mesa em todas as discussões”, afirmou Marques, destacando que o segmento vem incorporando práticas alinhadas aos objetivos globais de desenvolvimento sustentável.

Como solução, ele propõe um planejamento de longo prazo, baseado em corredores logísticos integrados. “Precisamos parar de tratar empreendimentos de forma individual e pensar em corredores de infraestrutura”, explicou. A ideia é que projetos rodoviários, ferroviários e portuários sejam analisados em conjunto, aumentando a eficiência e reduzindo impactos ambientais.



Sobre as críticas à demora nos processos, Marques cita o excesso de normas e falta de padronização. Mas o problema vai além da burocracia. “A articulação de políticas públicas e a visão integrada vão proporcionar agilidade no licenciamento”, concluiu.

Luiz Soggia: Evtea é fundamental para embasar decisões nos contratos (Bárbara Leite/Especial para A Tribuna)

Acompanhar demandas nos portos se torna desafio

O setor portuário brasileiro vive o desafio de crescer em ritmo compatível com a demanda sem perder de vista a sustentabilidade ambiental. Na palestra técnica “A trindade portuária: integrando técnica, economia e meio ambiente via Evtea”, o diretor sênior da A&M Infra, Luiz Soggia, discorreu sobre o

papel do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea), mencionando ainda que gargalos dificultam a execução de projetos de expansão.

Segundo ele, o Evtea é fundamental para embasar decisões dentro dos contratos de arrendamento. “Hoje, a gente tem um processo no setor portuário em que a maioria das alterações necessita de uma quantificação, o que acaba tornando o trâmite mais longo”, explicou.

O especialista explicou que a demora impacta diretamente os investimentos. “Muitas vezes, os terminais precisam esperar esse processo regulatório para realizar melhorias, e isso tira o projeto do tempo do mundo real, onde os investimentos precisam ser feitos de forma mais expedita”, explicou.

Soggia ressaltou que o crescimento da movimentação de cargas é constante, mas a infraestrutura não acompanha na mesma velocidade. “A gente vê um crescimento anual, mas ainda há gargalos, inclusive por falta de obras no entorno, como no Rio Grande do Sul”, exemplificou.

Ele citou que um ponto crítico é a visão limitada à porta do terminal para dentro. “Olha-se muito para dentro do terminal, mas se dá pouca atenção ao porto organizado como um todo, especialmente em acessos terrestres e integração logística”, destacou.

Apesar dos desafios, ele acredita que é possível conciliar desenvolvimento e preservação. “Dá para crescer e proteger o meio ambiente. As discussões hoje são mais ricas e já integram aspectos econômicos e ambientais dentro do mesmo projeto”, avaliou.

Para o especialista, o principal entrave já não é a legislação. “Temos avanços no campo legal. Os desafios hoje são mais institucionais, na articulação entre diferentes órgãos e agências para garantir decisões mais eficientes”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 08/04/2026

DEBATE EM BRASÍLIA DESTACA A IMPORTÂNCIA DA INTEGRAÇÃO ENTRE PÚBLICO E PRIVADO

Diálogo entre governo, mercado e sociedade e caminho crescimento econômico com proteção ambiental

Por Bárbara Farias 8 de abril de 2026



Painel teve como tema: “Meio ambiente portuário saudável: como promover o social, a governança, a economia e o desenvolvimento?” (Bárbara Leite/Especial para A Tribuna)

A conciliação entre desenvolvimento portuário e preservação ambiental passa, necessariamente, por planejamento estratégico, integração institucional e diálogo entre governo, mercado e sociedade. Esse foi o consenso entre os participantes do painel “Meio ambiente portuário saudável: como promover o social, a governança, a economia e o desenvolvimento?”, no Summit Portos.

Consultor e promotor de Justiça aposentado da área do Meio Ambiente de Santos, Daury de Paula Júnior destacou que o principal desafio está na falta de articulação entre planejamento e licenciamento ambiental. “O planejamento ambiental e o licenciamento ambiental têm que trabalhar em conjunto”, afirmou. Segundo ele, o planejamento ambiental estratégico permite avaliar os limites de cada empreendimento. “Você analisa todos os pontos para ver até onde o meio ambiente suporta aquela atividade.”



Daury alertou que a ausência desse modelo ainda compromete projetos no País. Como consequência, o tempo do licenciamento pode se tornar incompatível com o dos investimentos. Ele também chamou atenção para a judicialização. “É comum ser muito pior para o empreendedor o tempo que dura o processo do que as restrições ambientais”. Para para Daury, estudos mais robustos poderiam evitar conflitos. “Se ele tivesse estudado antes, não teria o embate e não teria essa perda de tempo.”

Apesar das críticas, o promotor aposentado defendeu a legislação ambiental brasileira. “Temos uma das legislações mais modernas do mundo, e ela é de 1981”, disse, ressaltando que o problema está na tentativa de simplificar etapas técnicas.

Já a diretora da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Patrícia Gravina, reforçou a importância da articulação institucional para destravar projetos. “O PPI tem atuado nos bastidores, dialogando com o Ibama, com os órgãos ambientais e com outras instituições para destravar investimentos”, afirmou.

Segundo ela, o licenciamento ambiental ganhou ainda mais relevância no acesso a financiamento. “Esse instrumento passa a ser fundamental para a obtenção de recursos. Além disso, agora há também responsabilização do financiador.” Patrícia destacou ainda o impacto das mudanças climáticas. “A população é a principal vítima e isso traz um grande desafio global.”

Ela também defendeu inovação nos contratos e incentivos econômicos. “É possível pensar em políticas públicas que incentivem investimentos sustentáveis”, disse, citando iniciativas de redução de emissões em portos como São Sebastião.

No campo regulatório, o superintendente substituto de ESG e Inovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Uirá Cavalcante Oliveira, afirmou que a agenda climática já está incorporada à atuação da agência. “Temos atuado por meio de estudos técnicos que analisam riscos e identificam medidas de adaptação para o setor.”

Ele destacou ainda o papel do Índice de Desempenho Ambiental (IDA). “O setor portuário tem demonstrado proatividade e reconhece a importância do IDA como ferramenta para orientar ações sustentáveis.” Segundo Uirá, o indicador está sendo atualizado para incluir aspectos como resiliência climática e economia circular.

Diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Ribeiro Santana apresentou avanços na agenda climática do complexo paranaense, como o inventário de emissões, nos escopos 1, 2 e 3. “Hoje sabemos qual é a pegada de carbono de toda a operação.” Ele defendeu soluções adaptadas à realidade brasileira. “O mundo fala em hidrogênio e metanol, mas o Brasil precisa olhar para o etanol.”

João Paulo também destacou a importância da participação social. “A gente trouxe para dentro da gestão portuária práticas que mudaram a percepção da sociedade”, afirmou, citando a adoção da permacultura e a aproximação com comunidades.

A coordenadora-geral de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, Rafaela Gomes, ressaltou o valor do diálogo. “Estar aqui, debatendo, escutando e aprendendo, é fundamental para qualificar nosso trabalho.” Ela explicou que projetos com selo de sustentabilidade recebem acompanhamento diferenciado.

Desafios

O gerente-geral da Stolthaven Terminals Brasil, Marcelo Schmitt, apontou a complexidade regulatória como um dos principais entraves. “É o ambiente mais desafiador entre os países em que atuamos”, afirmou. Segundo ele, a falta de integração entre órgãos dificulta avanços. Apesar dos desafios, Schmitt destacou avanços na cooperação entre empresas e autoridades, mas defendeu maior alinhamento institucional. “Precisamos dar um passo além para destravar o futuro e viabilizar a ampliação da capacidade com segurança e sustentabilidade.”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/04/2026

CONSERVAÇÃO EXIGE PRAGMATISMO E ESCOLHAS DIFÍCEIS, DIZ ESPECIALISTA

Richard Rasmussen, biólogo e economista, defende decisões técnicas e alerta para o impacto inevitável

Por Bárbara Farias, enviada a Brasília 8 de abril de 2026



Rasmussen criticou tendência de priorizar espécies “mais fofinhas” (Bárbara Leite/Especial para A Tribuna)

O economista e biólogo Richard Rasmussen defende uma abordagem mais pragmática na preservação ambiental. Ele disse que é necessário reduzir o peso das emoções e priorizar critérios técnicos e econômicos nas decisões que envolvem o meio ambiente, em palestra especial de encerramento realizada no Summit Portos, promovido pelo Grupo Tribuna, nesta terça-feira (7),

em Brasília.

“Não é fácil deixar o chapéu do ser humano para trás”, declarou Rasmussen, reforçando que, em uma função técnica, é preciso adotar “um olhar menos romântico”.

Para ele, a conservação ambiental exige responsabilidade e escolhas difíceis. “Conservação não é para amadores. Ela envolve, muitas vezes, escolhas que não são exatamente as que a gente gostaria, mas são as necessárias.”

O especialista destacou que essa lógica se aplica a diferentes setores, inclusive ao portuário, e também ao cotidiano. “Nós somos natureza, não somos separados dela. E, no dia a dia, precisamos fazer escolhas que não queremos, mas que são as mais corretas e têm menor impacto”, disse.

Rasmussen também chamou atenção para a seletividade na forma como a sociedade enxerga os impactos ambientais. “Impacto vai ter, sempre. Até quando a gente veste uma roupa. O algodão, por exemplo, tem um impacto enorme, com uso intensivo de defensivos”, explicou.

Ele criticou a tendência de priorizar espécies consideradas “mais fofinhas”, como golfinhos ou primatas, enquanto outros impactos passam despercebidos.

Para o biólogo, o caminho passa por planejamento e gestão. “Temos que deixar um pouco o coração de lado e usar mais o management (gerenciamento). No fim, tudo termina onde? No bolso”, concluiu, reforçando que decisões ambientais estão diretamente ligadas à economia e à forma como a sociedade organiza seus recursos.



Maxwell Rodrigues afirmou que o encontro aprofundou o debate (Bárbara Leite/Especial para A Tribuna)

É preciso equilibrar economia e meio ambiente

Encontrar o ponto de convergência entre o avanço de projetos de infraestrutura e celeridade nos processos de licenciamento ambiental é a questão chave para o desenvolvimento sustentável no setor portuário.

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, afirmou que o encontro foi oportuno

para um debate aprofundado sobre como viabilizar projetos sustentáveis e competitivos. “Não é possível tratar preservação ambiental de forma isolada. A responsabilidade ambiental passa por pilares importantes. Não adianta pensar apenas na preservação sem uma estrutura econômica que a sustente”.

Para Rodrigues, o próprio setor portuário já carrega uma forte preocupação ambiental, mas precisa usar o potencial de investimento como aliado. “Devemos aprender a lidar com o poder desse capital para impulsionar cada vez mais a preservação”.

Um dos principais entraves, de acordo com Rodrigues, está na falta de clareza das regras que regem o licenciamento ambiental. Ele explicou que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) tem papel central nesse processo ao oferecer previsibilidade aos investidores. “O estudo deve dar toda a estrutura necessária para que o investidor saiba claramente o que vai encontrar no licenciamento ambiental”, comentou.

Rodrigues salientou que a ausência de transparência e a insegurança jurídica afastam o capital estrangeiro. “Não podemos mais tratar a atratividade desse capital com surpresas após o investimento ou concessão”, frisou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/04/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

RIOS SÃO FRANCISCO E PARNAÍBA TERÃO R\$ 409 MI PARA PORTOS E REVITALIZAÇÃO HÍDRICA

Pacote de R\$ 1,04 bi aprova 60 empreendimentos. O Nordeste recebe R\$ 217 mi em recuperação de APPs, construção de portos em Juazeiro e Petrolina no Rio São Francisco e revitalização do Rio Verde

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Pajé João Atikum e membros de comunidades indígenas e agricultores familiares fizeram, em maio de 2025, reivindicações de melhorias nos sistemas de irrigação do eixo norte do Rio São Francisco. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Os Comitês Gestores dos Programas de Revitalização dos Recursos Hídricos, presididos pelo Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR), aprovaram um pacote de R\$ 1,04 bilhão distribuído em 60 empreendimentos de revitalização de bacias hidrográficas. Do total, R\$ 409 milhões são destinados às bacias dos rios São Francisco e Parnaíba —

com projetos de incidência direta no Nordeste que somam pelo menos R\$ 217 milhões, distribuídos entre Bahia, Pernambuco, Piauí e Sergipe.

Os demais R\$ 634,6 milhões cobrem a área de influência das usinas hidrelétricas de Furnas, com foco em esgotamento sanitário em municípios mineiros. Do total aprovado nesta rodada, R\$ 79,5 milhões correspondem a projetos apresentados diretamente pelo MIDR.

Os recursos são provenientes de aportes anuais da Eletrobras ao programa de revitalização: R\$ 350 milhões por ano destinados ao CPR São Francisco e Parnaíba e R\$ 230 milhões por ano ao CPR Furnas, pelo prazo de 10 anos. Com os depósitos realizados entre 2023 e 2025, o saldo disponível

nas contas soma R\$ 2,67 bilhões. Desde o início das atividades dos comitês, em agosto de 2023, foram aprovados 247 empreendimentos, com valor total acumulado de R\$ 5,2 bilhões.

Segundo Giuseppe Vieira, secretário nacional de Segurança Hídrica do MIDR, os projetos respondem a um critério de criticidade hídrica. “Os empreendimentos aprovados pelos comitês gestores são resultado de um trabalho conjunto entre o MIDR e suas vinculadas no sentido de ampliar a segurança hídrica nas bacias hidrográficas consideradas mais críticas quanto à necessidade de investimentos para revitalização dos recursos hídricos”, afirmou.

Revitalização de bacias hidrográficas: panorama dos novos investimentos

O Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR) aprovou R\$ 1,04 bilhão para 60 novos projetos de revitalização hídrica. Os recursos são provenientes da desestatização da Eletrobras e visam a segurança hídrica e recuperação ambiental.

Visão geral do pacote de investimentos



R\$ 1,04 bilhão
aprovado nesta rodada
Financiamento destinado a 60 novos empreendimentos em diversas regiões do país.



R\$ 5,2 bilhões
acumulados desde 2023
Valor total mobilizado para 247 projetos desde o início das atividades dos comitês.



R\$ 580 milhões
em aportes anuais
Recursos garantidos por 10 anos pela desestatização da Eletrobras (Axia Energia).

Distribuição regional e eixos temáticos



Foco em saneamento na bacia de Furnas
R\$ 634,6 milhões
destinados majoritariamente ao esgotamento sanitário em Minas Gerais.

Comitê de gestão (CPR)	Valor aprovado	Quantidade de projetos
CPR Furnas	R\$ 634,6 milhões	48
CPR São Francisco e Parnaíba	R\$ 409 milhões	12



R\$ 217 milhões
para projetos no Nordeste
Ações de recuperação de APPs, quintais produtivos e restauração ecológica em quatro estados.



Modernização da navegação no São Francisco
Investimento de R\$ 51 milhões para implantação de portos públicos em Juazeiro e Petrolina.

Revitalização hídrica dos rios São Francisco e Parnaíba - Arte: IA/ME

Nordeste: R\$ 217 milhões em 9 projetos

O maior projeto nordestino do pacote é a recuperação de Áreas de Preservação Permanente (APP) hídricas em áreas críticas nas bacias dos rios Uruçuí-Vermelho e Gurguéia, no Piauí, com R\$ 83,6 milhões nos municípios de Gilbués e Barreiras do Piauí. Na Bahia, três projetos somam R\$ 72 milhões: a revitalização do Rio Verde em Itaguaçu da Bahia (R\$ 40 milhões, ação direta do MIDR), a implementação de quintais produtivos e recuperação de pastagens degradadas em assentamentos da reforma agrária em Sobradinho, Barreiras, Angical, Juazeiro e Riachão das Neves (R\$ 22 milhões, em conjunto com Petrolina/PE), e a restauração ecológica em parceria com a iniciativa Floresta Viva do BNDES na bacia do São Francisco em BA e PE (R\$ 10 milhões).

Na área de navegação, o pacote prevê a implantação de portos públicos em Juazeiro (BA), com R\$ 30 milhões, e em Petrolina (PE), com R\$ 21 milhões. Em Sergipe, dois projetos de cercamento, recomposição florestal e contenção de sedimentos contemplam Japaratuba (R\$ 5,37 milhões) e Nossa Senhora da Glória (R\$ 5,36 milhões). Um projeto de capacitação para gestão de recursos hídricos com base em informações meteorológicas, orçado em R\$ 11,9 milhões, abrange AL, BA, MG, PE, PI e SE, com coordenação do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA).

Atuação do MIDR e papel da ANA

No CPR São Francisco e Parnaíba, o MIDR destinou R\$ 40 milhões à revitalização do rio Verde em Itaguaçu da Bahia, com intervenções de recuperação hidroambiental voltadas à qualidade da água e à segurança hídrica regional.

No CPR Furnas, os R\$ 39,55 milhões de responsabilidade do MIDR foram apresentados pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), vinculada ao ministério, e incluem o fortalecimento do Programa Produtor de Água na bacia do rio Grande e a avaliação integrada de impactos e alternativas de mitigação da poluição hídrica na bacia do Alto Tietê, em São Paulo.

O MIDR exerce a presidência dos dois comitês e atua também como Secretaria-Executiva dos colegiados, coordenando a análise e aprovação dos projetos. Os cronogramas de execução dos empreendimentos aprovados não foram divulgados.

*Com informações do MIDR

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/04/2026

REEQUILÍBRIO NO MERCADO DE PETRÓLEO DEVE LEVAR MAIS DE UM ANO

As exportações de petróleo dos principais países produtores do Oriente Médio caíram de 469 milhões de barris em fevereiro para 263 milhões em março

Por Patricia Raposo - De Recife patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Exportações de combustíveis: navios petroleiros devem demorar a voltar a navegar no Estreito de Ormuz/Foto : divulgação Petrobras

Dados de embarques e transporte de petróleo feitos pela Kpler, empresa belga de dados e análises que monitora o mercado global de commodities, mostram que a soma das exportações do Iraque, Kuwait, Omã, Catar, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos caiu de 469 milhões de barris em fevereiro para 263 milhões em março — uma retração de 206 milhões de barris, ou 44%. Um

reflexo direto do conflito sobre o fluxo global de energia.

O Iraque registrou a maior retração, com queda de 82% nas exportações. Kuwait e Catar também foram fortemente afetados, com recuos de 75% e 70%, respectivamente. Já Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos tiveram perdas menores, de 34% e 26%, parcialmente mitigadas por oleodutos alternativos e armazenamento flutuante. Omã foi exceção, com alta de 16% nas exportações, beneficiado por portos fora do Estreito de Ormuz.

Segundo levantamento feito pelo site da Al Jazeera, o volume perdido desde o início da guerra equivale à carga de aproximadamente 103 navios petroleiros de grande porte (VLCCs), cada um com capacidade para cerca de 2 milhões de barris. Esses superpetroleiros estão entre os maiores do mundo em capacidade de carga, sendo fundamentais para o transporte global de energia. Navios ainda maiores, os ULCCs, chegam a transportar até 3 milhões de barris, mas são menos utilizados devido a restrições operacionais em portos e rotas.

O cessar-fogo anunciado na noite de terça-feira (07) não irá reverter a situação, já que o Irã voltou a fechar o Estreito de Ormuz após Israel atacar o Líbano, rompendo o acordo. A tensão no Oriente Médio segue elevando os preços do petróleo, apesar das tentativas da Casa Branca de impor, na quarta-feira (08), a narrativa de que saiu vitoriosa do conflito.

Durante grande parte do conflito, o petróleo foi negociado acima de US\$ 100 por barril, atingindo pico próximo de US\$ 128 em 2 de abril. Antes da escalada, em 28 de fevereiro, o petróleo tipo Brent, que serve de referência global de preços, girava em torno de US\$ 65. Considerando diferentes faixas de preço, os 206 milhões de barris perdidos representam um impacto bilionário que pode variar de US\$ 16,4 bilhões (considerando o preço do barril em US\$ 80) a US\$ 24,7 bilhões (com o barril sendo vendido a US\$ 120).

Analistas do setor estimam que a normalização do mercado deve ser lenta. A logística segue comprometida, com navios dispersos, estoques elevados e produtores ainda fechando poços. A retomada da produção exige tempo, custos elevados e estabilidade no cessar-fogo, indicando que os efeitos da crise energética devem se prolongar ao longo de 2026 e até 2027.

Di2Win

A deep tech Di2win, sediada no Porto Digital, no Recife, reforçou sua área comercial com a nomeação de Yves Nogueira como Chief Sales Officer (CSO). Sócio fundador, ele retorna à operação após presidir a Aponti, entidade que reúne empresas de TI no estado. Com mais de 30 anos de experiência, o executivo chega com a missão de acelerar o crescimento da empresa.

Sindifisco

O Fisco de Pernambuco intensificou a pressão sobre o Governo do Estado e aprovou um novo dia de paralisação, marcado para 14 de abril. A decisão foi tomada por unanimidade em assembleia do Sindifisco-PE. A mobilização reivindica a retomada da paridade e a revisão do teto constitucional da categoria.

Alta rentabilidade

A Construtora Carrilho acompanha a valorização do Recife, que já tem um dos metros quadrados mais caros do país. A cidade registra média de R\$ 60,89/m² e retorno anual de 8,37% em locações, com inadimplência em queda. Com projetos como Madá Studios, Paço Decó e Pátio Solare, a empresa aposta em áreas estratégicas e no potencial de renda imobiliária.

Apoio na declaração

Contribuintes que ainda têm dúvidas sobre o Imposto de Renda poderão contar com suporte especializado no Shopping Tacaruna. O mall recebe, nos dias 10 e 11 de abril, o projeto Declare Certo – IRPF, do SESC-PE, que disponibiliza orientação gratuita com contadores, das 9h às 20h, com foco em um preenchimento mais seguro e correto.

Edital

A ABDI e o MDIC lançaram o edital E-commerce.BR 2026, com R\$ 3,9 milhões para ampliar a presença digital de pequenos negócios nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. A novidade é a inclusão dos MEIs entre os beneficiados. A iniciativa busca reduzir desigualdades em um mercado ainda concentrado no Sudeste. Em 2024, o e-commerce movimentou R\$ 225 bilhões, com o Nordeste respondendo por 5,5% das vendas.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/04/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

REUNIÃO DA ANTAQ EM MANAUS (AM) DEFINE DIRETRIZES OPERACIONAIS DE TRAVESSIAS

O encontro, presidido pelo diretor Wilson Lima Filho, firmou a consensualidade como uma das atividades prioritárias da Agência



Brasília, 08/04/2026 - No início dessa semana, o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Wilson Lima Filho, esteve em Manaus (AM) para tratar de ajustes operacionais que envolvem a atividade de embarcações responsáveis pela travessia entre a capital amazonense e o município de Careiro do Várzea (AM). O encontro prezou pelo diálogo aberto e envolveu as sete empresas atualmente autorizadas pela Agência a prestar esse tipo de serviço.

A pauta principal foi a definição do esquema operacional da travessia local. Foi debatido que, atualmente, na ANTAQ, encontra-se em tramitação o processo seletivo que estabelecerá um único operador - o qual deverá cumprir o que foi definido em edital.

Em tom conciliatório, as partes chegaram a um acordo. Firmou-se um compromisso de apresentação do esquema operacional até o próximo dia 02/05, data estabelecida pela Agência - com o passo seguinte sendo a respectiva deliberação da Diretoria Colegiada.

Lima Filho ressaltou a importância da reunião e reconheceu a consensualidade como função prioritária: "Uma das principais funções de uma Agência Reguladora é a resolução de conflitos. Hoje, ao intermediar a presente situação, a ANTAQ cumpriu um de seus mais primordiais deveres legais".

A ocasião contou com a presença de representantes das empresas de navegação locais, da Marinha do Brasil, Polícia Rodoviária Federal (PRF) e demais servidores da Agência.

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

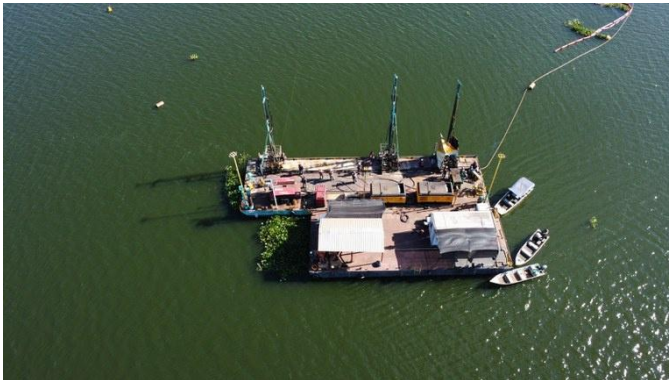
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 09/04/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR PREVÊ ENTREGA DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO CANAL DE NOVA AVANHANDAVA (SP) PARA JUNHO

Com a intervenção, aprofundamento do canal vai chegar a 3,5 metros, ao longo de 16 quilômetros; investimentos são de R\$ 293,8 milhões



Com o aprofundamento do canal, será possível transportar maiores volumes por viagem, reduzindo custos e aumentando a competitividade do modo hidroviário. Foto: Divulgação/Dnit

As obras de derrocamento no canal de Nova Avanhandava, no rio Tietê (SP), avançam e têm conclusão prevista para o mês de junho, devendo ampliar a capacidade de navegação na hidrovia Tietê-Paraná. Com investimento de R\$ 293,8 milhões, a intervenção vai aumentar a

eficiência do transporte de cargas, reduzir custos logísticos e garantir maior previsibilidade operacional ao longo do ano.

Realizada em parceria entre o Ministério de Portos e Aeroportos, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o Governo de São Paulo, a obra prevê o aprofundamento do canal em 3,5 metros ao longo de 16 quilômetros.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a obra fortalece uma rota estratégica para o escoamento da produção nacional. "Essa é uma intervenção estruturante, que amplia a capacidade da hidrovia, reduz custos logísticos e fortalece a competitividade do país, ao mesmo tempo em que promove um transporte mais eficiente e sustentável", afirmou.

A remoção de aproximadamente 552 mil metros cúbicos de rocha no trecho, responsável por movimentar cerca de 2,5 milhões de toneladas em 2023, vai permitir a navegação de comboios maiores e mais regulares ao longo do ano, inclusive em períodos de estiagem.

DERROCAMENTO EM NOVA AVANHANDAVA

Como funciona o processo:



Infográfico - Derrocamento em Nova Avanhandava

Rota estratégica

A hidrovia Tietê-Paraná conecta regiões produtoras do Centro-Oeste e Sudeste ao Porto de Santos e é estratégica para o transporte de cargas como soja, milho e insumos. O derrocamento em Nova Avanhandava amplia a capacidade de navegação com a remoção controlada de rochas submersas, realizada com monitoramento ambiental e sem interrupção das operações.

Com o aprofundamento do canal, será possível transportar maiores volumes por viagem, reduzindo custos e aumentando a competitividade do modo hidroviário. A intervenção também favorece a migração de cargas para o transporte aquaviário, mais eficiente e com menor emissão de gases de efeito estufa.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a obra integra a estratégia de fortalecimento das hidrovias. “Estamos promovendo melhorias que aumentam a eficiência logística e contribuem para uma matriz de transporte mais sustentável”, concluiu.

Na prática, a medida contribui para reduzir custos no transporte de mercadorias, ampliar a oferta de produtos e estimular o desenvolvimento econômico nas regiões atendidas.

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

Data: 09/04/2026

FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 81 MILHÕES PARA A INDÚSTRIA NAVAL NO SUL DO PAÍS

Projeto aprovado prevê a construção de embarcação, obra em estaleiro e a geração de 350 empregos diretos

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou R\$ 81 milhões em investimentos para a indústria naval na região Sul do país. Os recursos, aprovados durante a 62ª reunião do Conselho Diretor, contemplam a construção de uma embarcação de apoio marítimo em Santa Catarina, com previsão de geração de 350 empregos diretos.



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

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

navegação marítima.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, os investimentos contribuem para o desenvolvimento equilibrado do setor no país. “Estamos ampliando a presença da indústria naval em diferentes regiões, com geração de empregos e fortalecimento da capacidade produtiva”, afirmou.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a iniciativa reforça o papel da política pública no desenvolvimento regional. “Esse investimento amplia a capacidade da indústria naval no Sul e fortalece a oferta de serviços para a navegação. É uma ação que impulsiona a economia local e gera oportunidades de emprego na região”, destacou.

Histórico e atuação do FMM

O Fundo da Marinha Mercante é um dos principais instrumentos de financiamento da indústria naval e do setor aquaviário no Brasil. Nos últimos anos, o Fundo tem ampliado o volume de investimentos aprovados, com foco na modernização da frota, na geração de empregos e no fortalecimento da capacidade produtiva nacional.

A atuação do FMM contribui diretamente para a dinamização das economias regionais, ao estimular a cadeia produtiva da indústria naval, que envolve desde estaleiros até fornecedores de equipamentos e serviços. Os investimentos também impulsionam a geração de emprego e renda, com impactos positivos sobre a qualificação profissional e o desenvolvimento local.

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

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

Data: 08/04/2026

NORDESTE REGISTRA ALTA DE 10% NA MOVIMENTAÇÃO AÉREA EM FEVEREIRO

Mais de 10 milhões de passageiros passaram pelos aeroportos da região durante o segundo mês do ano



Aeroporto de Porto Seguro registrou aumento de 37% em relação a 2025. - Foto: Divulgação Socicam

A movimentação aérea no Nordeste brasileiro manteve a trajetória de crescimento em fevereiro, com avanço de 9,9% em relação ao mesmo período do ano passado. Ao todo, foram registrados 10,5 milhões de passageiros em voos domésticos e internacionais, refletindo os efeitos dos investimentos em infraestrutura aeroportuária. Os números são da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).



Do total de passageiros transportados em fevereiro, 7,8 milhões viajaram em voos domésticos, número é 8,3% superior ao mesmo período do ano passado, quando foram registrados 7,2 milhões. O desempenho confirma a recuperação do setor e o aumento da demanda por viagens dentro do país, especialmente em regiões com forte vocação turística, como o Nordeste.

“O avanço da movimentação aérea no Nordeste mostra que estamos no caminho certo, com investimentos que ampliam a conectividade e fortalecem a economia regional. Nosso foco é garantir infraestrutura de qualidade e ampliar o acesso da população ao transporte aéreo”, destaca o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Na região, os aeroportos de Recife, Salvador e Fortaleza seguiram liderando a movimentação, com 835.299, 691.747 e 465.329 passageiros, respectivamente. O protagonismo desses terminais evidencia a importância dos grandes hubs nordestinos para a distribuição de voos e a integração nacional.

Um dos principais destaques do período foi o fortalecimento do Aeroporto do Recife como hub regional. Após investimentos e obras de modernização conduzidas pela Aena Brasil, o terminal vem ampliando sua capacidade operacional e atraindo novas rotas, como com a cidade do Porto, em Portugal, e Praia, em Cabo Verde, consolidando-se como ponto estratégico para conexões no Nordeste.

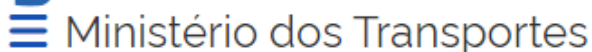
Outro dado que chama atenção é o crescimento expressivo do Aeroporto de Porto Seguro, que registrou aumento de 37% na movimentação de passageiros. O terminal passou de 172.006 viajantes em fevereiro de 2025 para 235.822 em 2026, reforçando a força do turismo na região e a consolidação do destino no cenário nacional.

Entre as rotas, a ligação entre Recife e São Paulo (Aeroporto de Guarulhos) foi a mais movimentada do Nordeste no mês, com 157.826 passageiros.

Para o secretário Nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, os resultados refletem também o trabalho do Ministério de Portos e Aeroportos na ampliação da infraestrutura e na atração de investimentos privados. “Nos últimos anos, o Governo Federal tem avançado na concessão de aeroportos e na modernização de terminais, com aportes milionários que vêm melhorando a qualidade dos serviços e ampliando a capacidade de atendimento.”

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

Data: 08/04/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

4º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DESTACA NOVOS CAMINHOS PARA PROTEÇÃO DA VIDA NAS VIAS BRASILEIRAS

Promovido pelo Ministério dos Transportes, por meio da Senatran, debate trouxe perspectivas sobre formação de condutores, infraestrutura e gestão de velocidades

“Novos caminhos para a proteção da vida”. Esse foi o tema da 4ª edição do Seminário Internacional de Segurança no Trânsito, promovido pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O evento ocorreu nesta quarta-feira (4), e reuniu autoridades e especialistas nacionais e internacionais do setor, em Brasília.

A diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza, abriu o seminário com o primeiro painel sobre formação de condutores e reforçou a importância de alinhar práticas brasileiras a experiências internacionais.



Novo guia lançado durante o evento propõe velocidades mais seguras e cidades mais humanas. - Foto: Michel Corvello

“O trânsito é, de fato, um tema complexo. É preciso abordá-lo de forma integrada, pelo viés da educação, da infraestrutura e da fiscalização. No ano passado registramos uma redução de sinistros nas rodovias federais, graças a um trabalho intenso de fiscalização. Por isso precisamos trazer todos esses setores para essa discussão”, afirmou Maria Alice.

Segurança viária

O papel da educação no trânsito foi um dos destaques do evento. O fortalecimento de políticas públicas, a importância de campanhas de conscientização para a mudança de comportamento e o incentivo à cultura de respeito nas vias foram apontados como fundamentais para reduzir riscos e proteger a vida.

O presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND), Givaldo Vieira, destacou que a prioridade dos Departamentos de Trânsito em todo o Brasil é garantir a segurança cotidiana da população, um aspecto que exige atenção e acompanhamento constantes. “A principal contribuição de um seminário como esse, é reforçar a necessidade de um acompanhamento mais presente nos estados brasileiros”, ressaltou.

Prêmio Senatran 2025

Os principais projetos, soluções tecnológicas e produções acadêmicas voltadas à segurança no trânsito foram reconhecidas pelo Prêmio Senatran 2025. A premiação contou com 27 vencedores, distribuídos em 7 categorias.

As iniciativas reconhecidas vão de ações estratégicas ligadas ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) a soluções inovadoras voltadas à infraestrutura viária.

A edição de 2025 reuniu diversos projetos entre os premiados, com destaque para a produção acadêmica de Gabriel Lucca de Melo, orientado por Renato Gonçalves Rocha, reconhecida na categoria relacionada aos pilares do Pnatrans, e para a Polícia Rodoviária Federal (PRF), premiada na esfera federal pelo maior número de lançamentos no Sistema de Gestão do plano.

Guia de Gestão de Velocidades

Durante o seminário, a Secretaria lançou o Guia de Gestão de Velocidades, que faz parte da Coleção de Boas Práticas em Segurança no Trânsito. O documento é uma ferramenta que busca contribuir para a criação de ambientes viários seguros para todos os usuários, ao promover velocidades compatíveis com o espaço urbano e a proteção dos usuários da via.

Conferência Nacional de Segurança no Trânsito

O evento também marcou o lançamento do Relatório Técnico da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito. O texto consolida os principais temas debatidos durante a conferência realizada pela Senatran e está fundamentado nas diretrizes do Pnatrans.

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

Data: 08/04/2026



MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA 8 QUILOMETROS DUPLICADOS DA BR-101 E ASSINA ORDENS DE SERVIÇO QUE SOMAM MAIS DE R\$ 530 MILHÕES EM OBRAS EM SERGIPE

Investimentos contemplam a duplicação da BR-101 no sul do estado e melhorias na BR-349/SE, recém-incorporada à malha federal

O ministro dos Transportes, George Santoro, estará em Sergipe, nesta quinta-feira (9), para anunciar novas obras na infraestrutura rodoviária federal. Santoro entregará 8 quilômetros duplicados da BR-101/SE, um dos principais corredores logísticos do Nordeste, na região de Maruim.

Além do novo trecho, o ministro também assinará duas ordens de serviço para a duplicação de novos segmentos da BR-101/SE no sul do estado. As intervenções somam 16 quilômetros entre Estância e Umbaúba e outros 19,1 quilômetros entre Umbaúba e Cristinápolis, até a divisa com a Bahia, com investimentos de R\$ 499,3 milhões.

Ainda em Sergipe, o ministro assina outra ordem de serviço para as obras de revitalização da BR-349/SE, antiga SE-335, federalizada em 2025. O trecho entre Malhada dos Bois e Neópolis será adequado ao padrão de rodovia federal, com investimento de R\$ 31,8 milhões.

Os serviços reforçam a ampliação da infraestrutura rodoviária, melhoram a mobilidade e contribuem para o desenvolvimento econômico regional.

Cobertura de imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Entrega de 8 quilômetros da Duplicação da BR-101 /SE (Maruim/SE)

Ordem de Serviço da Duplicação da BR-101/SE (Estância – Divisa SE/BA)

Ordem de Serviço da Revitalização da BR-349/SE (Malhada dos Bois – Neópolis)

Data: quinta-feira, 9 de abril

Horário: 10h

Local: BR-101, Km 70 - Maruim/SE

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

Data: 08/04/2026

MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA 8 QUILOMETROS DUPLICADOS DA BR-101 E ASSINA ORDENS DE SERVIÇO QUE SOMAM MAIS DE R\$ 530 MILHÕES EM OBRAS EM SERGIPE

Investimentos contemplam a duplicação da BR-101 no sul do estado e melhorias na BR-349/SE, recém-incorporada à malha federal

O ministro dos Transportes, George Santoro, estará em Sergipe, nesta quinta-feira (9), para anunciar novas obras na infraestrutura rodoviária federal. Santoro entregará 8 quilômetros duplicados da BR-101/SE, um dos principais corredores logísticos do Nordeste, na região de Maruim.

Além do novo trecho, o ministro também assinará duas ordens de serviço para a duplicação de novos segmentos da BR-101/SE no sul do estado. As intervenções somam 16 quilômetros entre Estância e Umbaúba e outros 19,1 quilômetros entre Umbaúba e Cristinápolis, até a divisa com a Bahia, com investimentos de R\$ 499,3 milhões.

Ainda em Sergipe, o ministro assina outra ordem de serviço para as obras de revitalização da BR-349/SE, antiga SE-335, federalizada em 2025. O trecho entre Malhada dos Bois e Neópolis será adequado ao padrão de rodovia federal, com investimento de R\$ 31,8 milhões.



Os serviços reforçam a ampliação da infraestrutura rodoviária, melhoram a mobilidade e contribuem para o desenvolvimento econômico regional.

Cobertura de imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Entrega de 8 quilômetros da Duplicação da BR-101 /SE (Maruim/SE)

Ordem de Serviço da Duplicação da BR-101/SE (Estância – Divisa SE/BA)

Ordem de Serviço da Revitalização da BR-349/SE (Malhada dos Bois – Neópolis)

Data: quinta-feira, 9 de abril

Horário: 10h

Local: BR-101, Km 70 - Maruim/SE

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

Data: 08/04/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O EMBATE ENTRE O PISO DO FRETE E A LIBERDADE ECONÔMICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A petição protocolada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) no Supremo Tribunal Federal (STF), contra a Medida Provisória 1.343/2026, coloca em xeque um dos temas mais sensíveis da infraestrutura nacional: o equilíbrio entre a proteção social do transportador e a liberdade de mercado. Ao classificar a nova norma como uma “intervenção estatal excessiva”, a indústria brasileira defende que o endurecimento das regras para o piso mínimo de frete ultrapassou o limite da regulação para adentrar o campo da asfixia econômica. E mais: impor preços por decreto, sem aderência à realidade dos custos operacionais, tende a gerar mais distorções do que soluções.

A importância estratégica deste debate reside no impacto direto sobre o custo de produção. O endurecimento da fiscalização por meio da obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) antes de cada viagem cria uma trava digital que ignora as nuances das negociações logísticas. Para a CNI, o problema não é apenas a fiscalização, mas a própria metodologia da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que estaria dissociada da dinâmica de oferta e demanda. Quando o Estado fixa um preço mínimo e impõe multas que podem chegar a R\$ 10 milhões, ele retira do setor produtivo a capacidade de organização, elevando artificialmente o custo final de produtos essenciais para o consumidor.

A crítica do diretor jurídico da CNI, Alexandre Vitorino, foca na “uniformização compulsória de preços”. Em uma economia de mercado, a competição é o motor da eficiência. Ao atrelar a emissão do CIOT ao cumprimento estrito de uma tabela que muitos setores consideram inflada ou tecnicamente falha, a MP 1.343 corre o risco de paralisar fluxos logísticos fundamentais. O setor de transportes é heterogêneo; um frete de soja no Mato Grosso possui variáveis de retorno, sazonalidade e infraestrutura completamente diferentes de um transporte de eletrônicos em São Paulo. Tentar padronizar essa complexidade sob ameaça de cancelamento de registro é, no mínimo, temerário.

O impasse que agora chega ao STF reflete uma tensão latente desde a greve dos caminhoneiros de 2018. O Estado busca garantir a dignidade do motorista autônomo, mas a indústria alerta que o custo dessa “proteção” pode ser a perda de competitividade global do Brasil. Se a tabela do frete se tornar um dogma jurídico inquestionável e desconectado da prática, o resultado será o aumento da informalidade ou a verticalização forçada das frotas pelas empresas, o que, ironicamente, prejudicará os próprios caminhoneiros autônomos que a lei visa proteger.

O STF tem diante de si o desafio de arbitrar sobre a constitucionalidade de uma medida que confronta a liberdade de contratar com a intervenção regulatória. O Brasil precisa de um transporte rodoviário eficiente e valorizado, garantindo ao motorista uma remuneração correta diante de seus custos e condições de trabalho minimamente justas. Mas isso não se conquista com sanções paralisantes ou metodologias de preço cegas ao mercado. O caminho para uma logística sustentável passa pelo investimento em infraestrutura e pela redução de custos operacionais (como diesel e pedágio), e não apenas pelo tabelamento forçado que, no fim das contas, acaba sendo repassado para o prato do brasileiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 09/04/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - NAUFRÁGIO TEM DONO. DO AIS GIORGIS À CONVENÇÃO DE NAIRÓBI: O FIM DE UMA OMISSÃO HISTÓRICA



CRISTINA WADNER

Advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Direito Processual Civil. Proprietária da Advocacia Cristina Wadner

opinioao@portalbenews.com.br

Há um navio chamado Ais Giorgis na memória jurídica e portuária de Santos (SP). Incendiado no porto em 8 de janeiro de 1974, foi rebocado e encalhado no estuário no dia seguinte, e acabou naufragando em definitivo em 8 de julho de 1979, quando um vendaval rompeu suas amarras. Seus destroços só tiveram remoção final concluída em janeiro de 2013. Quase quatro décadas de um passivo marítimo, operacional e ambiental num dos principais portos do país.

Esse episódio, longe de ser uma anedota histórica, expunha uma lacuna estrutural do Direito Marítimo Internacional e da prática administrativa brasileira: por muitos anos, faltou um regime uniforme e claro sobre quem paga, quem remove e quem responde quando um navio se transforma em destroço perigoso. É precisamente esse vazio que a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços procura preencher.

Em 11 de março de 2026, o Senado aprovou o texto da convenção, adotada pela Organização Marítima Internacional em 18 de maio de 2007 e em vigor desde 14 de abril de 2015. A matéria foi promulgada internamente pelo Decreto Legislativo nº 15, publicado em 16/03/2026. Trata-se de um passo decisivo para a incorporação do tratado ao ordenamento jurídico brasileiro, embora a vinculação internacional plena ainda dependa do depósito do instrumento correspondente perante o depositário da convenção.

O que muda, na prática? O regime de Nairóbi estabelece a responsabilidade do proprietário registrado do navio pelos custos de localização, sinalização e remoção de destroços perigosos; exige seguro ou outra garantia financeira para embarcações de 300 AB/GT ou mais; e permite ação direta contra a seguradora. Em matéria de enforcement, isso altera o eixo do problema: o naufrágio deixa de ser uma externalidade difusa e volta a ter um responsável patrimonial identificável.

Esse movimento não é isolado. Ele se insere num contexto mais amplo de reorganização regulatória e ambiental no país, marcado pelo lançamento, em 16 de março de 2026, do Plano Clima, principal instrumento de planejamento para enfrentar a crise climática até 2035 e implementar a NDC brasileira. Pela meta apresentada, o país comprometeu-se a reduzir entre 59% e 67% de suas emissões líquidas de gases de efeito estufa até 2035, em relação a 2005, com neutralidade climática prevista para 2050.

É nesse contexto que a Convenção de Nairóbi ganha densidade que vai muito além da responsabilidade civil clássica. Um destroço não é apenas um obstáculo à navegação. É, frequentemente, um risco ambiental latente, com óleo, resíduos, carga e custos públicos que se prolongam no tempo. Transferir ao proprietário registrado a responsabilidade econômica pela remoção, com seguro obrigatório e ação direta contra a seguradora, é também uma forma de desonerar o Estado e reduzir a tentação do abandono silencioso.

Para o Porto de Santos, a discussão é tudo menos teórica. O porto conecta mais de 600 destinos, movimentando cargas de mais de 200 países e respondeu por 29,6% da corrente comercial brasileira em 2025. Em um complexo dessa dimensão, cada encalhe, submersão ou destroço perigoso representa não apenas risco à segurança da navegação, mas também custo logístico, impacto ambiental e insegurança jurídica.

Aqui, porém, cabe uma precisão importante. A Convenção de Nairóbi foi concebida, por regra, para destroços localizados além do mar territorial, na zona econômica exclusiva ou em zona equivalente. Ela permite, contudo, que o Estado estenda certas disposições ao próprio território, inclusive ao mar territorial. Em outras palavras: para Santos, sua utilidade prática dependerá da forma como o Brasil concluirá a internalização do tratado e exercerá essa faculdade de extensão territorial.

Também será decisiva a forma como a autoridade competente qualificará o risco. A Convenção trabalha com a figura do Estado afetado e exige avaliação técnica, levando em conta profundidade sobre o destroço, proximidade de rotas de navegação, densidade de tráfego, vulnerabilidade de instalações portuárias e potencial de dano ambiental. Aprovar o texto é relevante; aplicar esses critérios com celeridade, transparência e consistência será o verdadeiro teste institucional.

A adesão é um avanço inequívoco, mas a lei por si só não remove destroços. O que remove destroços é enforcement: fiscalização efetiva, seguro exigido na entrada do porto e um sistema capaz de acionar armadores e seguradoras com rapidez. O Brasil agora tem o instrumento jurídico que faltava. O que fará com ele é a pergunta que o setor marítimo acompanhará de perto.

O Ais Giorgis levou 39 anos para ser removido do canal de Santos. A Convenção de Nairóbi existe para que isso não volte a acontecer. Porque, no fim, a mensagem é simples e finalmente jurídica: naufrágio tem dono.

Cristina Wadner escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

A CONVENÇÃO DE NAIRÓBI FOI CONCEBIDA, POR REGRA, PARA DESTROÇOS LOCALIZADOS ALÉM DO MAR TERRITORIAL, NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA OU EM ZONA EQUIVALENTE. ELA PERMITE, CONTUDO, QUE O ESTADO ESTENDA CERTAS DISPOSIÇÕES AO PRÓPRIO TERRITÓRIO, INCLUSIVE AO MAR TERRITORIAL. EM OUTRAS PALAVRAS: PARA SANTOS, SUA UTILIDADE PRÁTICA DEPENDERÁ DA FORMA COMO O BRASIL CONCLUIRÁ A INTERNALIZAÇÃO DO TRATADO E EXERCERÁ ESSA FACULDADE DE EXTENSÃO TERRITORIAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/04/2026

POLÍTICA - 6X1: GOVERNISTAS DESMENTEM MOTTA E NOVO PL ESTÁ DE PÉ

Presidente da Câmara havia dito que governo desistira de projeto de lei em regime de urgência, mas Lula disse que apresentará nesta semana

Da Agência Brasil



Hugo Motta disse nesta terça que a PEC que acaba com a escala 6x1, que já está na Câmara, começa a ser apreciada na próxima semana

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), disse nesta quarta-feira, 8, por meio de sua assessoria ao Broadcast Político, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, que reafirma o calendário de tramitação da proposta de emenda à Constituição (PEC) que dá fim à escala 6x1.



A previsão é de que a admissibilidade da proposta seja apreciada na próxima semana. A manifestação ocorreu após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ter dito ao ICL Notícias que vai enviar um projeto de lei para o Congresso Nacional para reduzir a jornada de trabalho. “Hugo Motta tem uma PEC que ele gostaria de colocar em votação, mas o governo vai apresentar o seu projeto nesta semana”, disse Lula, mais cedo.

Na terça-feira, 7, Motta relatou em coletiva de imprensa que o líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), havia dito em reunião com o colégio de líderes que o governo não enviaria mais um projeto de lei. Segundo o presidente da Câmara, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) deve realizar a votação da PEC na semana que vem.

No entanto, como mostrou o Broadcast Político, integrantes do governo negaram acordo com Motta nesse sentido. Para governistas a PEC terá uma tramitação mais prolongada que um projeto de lei com urgência constitucional. A decisão do governo pela urgência obrigaria a Câmara a realizar a votação em 45 dias, o que aumenta as chances de aprovar o fim da escala 6x1 no Congresso antes das eleições.

Questionado pela reportagem, o presidente da CCJ na Câmara, deputado Leur Lomanto Jr. (União-BA), também afirmou que a programação continua. “Vamos colocar em pauta na CCJ na semana que vem”, disse, após a fala de Lula. O líder do governo na Câmara não respondeu aos questionamentos da reportagem.

A CCJ tem a incumbência de analisar estritamente a admissibilidade jurídica da PEC, ou seja, observar se o texto respeita limites constitucionais. Se aprovada no colegiado, Motta ainda terá de instalar uma comissão especial para analisar o mérito, para, em seguida, o plenário realizar dois turnos de votação. Segundo o presidente da Câmara, a expectativa é de que tudo isso ocorra até o fim de maio, mas os governistas duvidam.

Ainda segundo Motta, não houve definições até o momento de qual deputado obterá a relatoria da PEC na comissão especial, nem de quem vai presidir o colegiado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

OS BIOCOMBUSTÍVEIS E A SEGURANÇA ENERGÉTICA

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, defendeu o fortalecimento dos biocombustíveis como a saída para a “insegurança energética” que o Brasil enfrenta, devido à dependência do diesel importado. Ele enfatizou que o biodiesel permite ao País trocar um produto vulnerável à geopolítica mundial por uma solução produzida internamente, agregando valor à agricultura tropical brasileira. E destacou que a agenda é transversal, beneficiando desde o meio ambiente e a saúde pública — ao reduzir a poluição atmosférica — até o campo, através da geração de renda para pequenos agricultores.

ALIANÇA ESTRATÉGICA

A fala de Alckmin destacando a importância dos biocombustíveis ocorreu na noite dessa quarta-feira, dia 8, no lançamento da Aliança Biodiesel, em Brasília. A iniciativa une as duas maiores entidades do setor, a Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) com a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), que juntas representam 63,7% da produção nacional de biodiesel, operando 33 usinas em todo o País. O movimento ocorre em um momento estratégico, funcionando como uma resposta industrial e política à crise energética desencadeada pela guerra no Irã.

MEIO A MEIO

Durante o evento, o vice-presidente também defendeu as recentes medidas de emergência adotadas pelo Palácio do Planalto para conter a escalada dos preços dos combustíveis. Alckmin lembrou que o Governo Federal já zerou o PIS/ Cofins sobre o biodiesel e implementou um sistema de subsídios, convidando os estados a dividirem o esforço fiscal. Segundo ele, a adesão dos governadores à proposta de compensação “meio a meio” está próxima da unanimidade, o que deve ajudar a estabilizar o valor do frete e o preço dos alimentos no curto prazo.

O MOMENTO

A criação da Aliança Biodiesel acontece apenas 24 horas após o governo publicar decretos que visam desonerar não apenas o biodiesel, mas também o gás de cozinha e o querosene de aviação (QAV). Essa ofensiva regulatória busca proteger a economia brasileira do novo choque do petróleo, que já elevou o custo das operações aéreas e logísticas no país, reafirmando o compromisso do governo com a transição energética e a preservação do poder de compra da população em meio ao conflito internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

POLÍTICA - GALÍPOLO PEDE MAIS AUTONOMIA AO BC

Ao depor na CPI do Crime Organizado, presidente do Banco Central fez apelo pela aprovação da PEC que dá mais independência à instituição

Da Agência Brasil



Segundo Galípolo, o BC está funcionando quase no limite de sua capacidade operacional e com dificuldades para contratar pessoal e investir em novas tecnologias

O presidente do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, pediu aos senadores que aprovem a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 65/2023, que confere mais autonomia técnica, orçamentária e financeira à instituição.

“Desde a minha sabatina [em outubro de 2024], eu já pedi apoio, ajuda e, agora, estou pedindo socorro”, disse Galípolo ao depor, nesta quarta-feira (8), à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Crime Organizado, do

Senado, criada para apurar a atuação, expansão e o funcionamento de facções criminosas no Brasil.

Segundo Galípolo, o BC está funcionando quase no limite de sua capacidade operacional, dependendo “do senso de responsabilidade dos servidores públicos” e com dificuldades para contratar pessoal e investir em novas tecnologias.

“Precisamos de recursos”, reivindicou, vinculando a adequada execução das tarefas a cargo do BC (entre elas, o controle da inflação e a fiscalização do sistema financeiro) a redefinição da autonomia da instituição.

“Às vezes, a palavra autonomia é mal compreendida. De maneira nenhuma o BC quer se eximir da responsabilidade de prestar contas sobre qualquer centavo que gastar. Quanto mais instituições houver para o BC prestar contas, melhor [...] mas precisamos ter os recursos adequados para desempenhar nossas funções e avançarmos com inovações jurídicas que, olhando para a jurisdição internacional, já estão atrasadas”, argumentou Galípolo.



De acordo com o executivo, atualmente cerca de 3,4 mil dos 6.470 cargos do BC previstos em lei estão ocupados. “O BC dos Estados Unidos, o Federal Reserve, tem 23 mil servidores. O da Índia tem 13 mil”, comparou a fim de evidenciar o subdimensionamento da instituição brasileira.

Para Galípolo, nas atuais circunstâncias, é quase impossível o BC supervisionar adequadamente o ecossistema financeiro e, ainda, contribuir com iniciativas de combate à lavagem de dinheiro e ao crime organizado, que, segundo ele, “encontra dinheiro para adquirir novas tecnologias e maneiras de burlar o sistema”.

PEC

A PEC nº 65 visa a alterar a Constituição Federal, estabelecendo um novo regime jurídico para o Banco Central, conferindo-lhe autonomia técnica, operacional, administrativa, orçamentária e financeira.

A proposta também define que o Banco Central será organizado como uma empresa pública com poder de polícia, incluindo regulação, supervisão e resolução, e estabelece a supervisão do Congresso Nacional sobre suas atividades.

O texto que tramita no Senado prevê que, se aprovada, a proposta eximirá o BC da subordinação a ministérios ou outros órgãos da administração pública, de forma a torná-lo mais eficiente e independente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

POLÍTICA - NÃO HÁ NADA QUE INDIQUE CULPA DE CAMPOS NETO NO CASO MASTER, DIZ PRESIDENTE

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, disse nesta quarta-feira, 8, que não há nenhum processo ou sindicância que aponte a culpa do seu antecessor, Roberto Campos Neto, no crescimento ou nas fraudes que envolvem o Banco Master.

“Não há, em nenhum processo de auditoria ou de sindicância, nada que encontre qualquer culpa por parte do ex-presidente Roberto Campos”, comentou Galípolo durante audiência da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do crime organizado, no Senado.

Campos Neto presidiu o BC entre 2019 e 2024, período em que o Master foi oficialmente transferido para o controle de Daniel Vorcaro e cresceu substancialmente. Ele havia sido convocado para comparecer à CPI, mas faltou nesta quarta-feira.

O BC negou uma autorização para transferir o controle do então Banco Máxima, que seria rebatizado Master, para Vorcaro em fevereiro de 2019. Em outubro daquele ano, a autoridade monetária mudou de posição e decidiu autorizar a transferência.

Vorcaro chegou a apelar ao então diretor de Fiscalização, Paulo Sérgio Neves Souza, para conseguir autorização para a transferência, ainda em fevereiro de 2019. Souza é suspeito de ter recebido mesadas para trabalhar a favor de Vorcaro no BC.

Galípolo relatou que, ainda em 2023, Campos Neto havia solicitado justamente a Paulo Souza, que ainda era diretor de Fiscalização, uma análise do balanço do Master. No fim de 2024, a área de Fiscalização também pediu análises a três escritórios de advocacia.

Galipolo também disse que o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em reunião com Daniel Vorcaro em dezembro de 2024, afirmou que o caso seria tratado tecnicamente pela autoridade monetária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

POLÍTICA - “A GENTE NÃO PODE FICAR REFÉM DA FARIA LIMA”, DIZ LULA

Presidente avisa que não vai mais discutir déficit fiscal porque o governo já provou sua responsabilidade. Segundo ele, foco é o povo

Do Estadão Conteúdo



Lula disse estar preocupado com a seriedade fiscal, mas está mais preocupado com a pobreza do povo

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), afirmou nesta quarta-feira, 8, que o governo “não pode ficar refém da Faria Lima” e que falou ao seu ministro da Fazenda, Dario Durigan, que não vai mais “discutir déficit fiscal”.

Lula disse estar preocupado com a “seriedade fiscal do País”, mas que também tem preocupação com a pobreza.

“A gente não pode ficar refém da Faria Lima. Esses caras começam a plantar em janeiro de cada ano, discutindo o ano inteiro déficit fiscal. Falei para o Dario (Durigan) que não vamos mais discutir déficit fiscal. Responsabilidade nós temos e já provamos. O que não podemos ter é a responsabilidade que eles querem que a gente tenha. Temos que ter a nossa”, afirmou o presidente em entrevista ao canal ICL Notícias.

E acrescentou: “Estou muito preocupado com a seriedade fiscal desse País, mas estou muito preocupado com a pobreza do povo, com a educação, com a saúde.”

Questionado sobre a situação dos combustíveis no País, Lula reforçou as medidas adotadas pelo governo federal para conter a alta do preço do óleo diesel e, conseqüentemente, a elevação no preço de alimentos e outros produtos. Elogiou governadores por terem aceitado o plano de reduzir parte do ICMS a pedido do Palácio do Planalto.

“A Petrobras está em uma posição muito digna. Temos feito reuniões com a Petrobras. Tomamos a decisão, governadores participaram da decisão de abrir mão do ICMS. O governo federal está fazendo uma subvenção e vamos garantir o preço para as pessoas. Não tem sentido a gente pagar o preço da guerra do Irã” declarou o presidente da República.

Lula também defendeu a reestatização de refinarias, ao ser questionado pelos entrevistadores sobre o assunto. Mas disse que é preciso discutir o preço que isso terá para os cofres públicos. “Se depender de mim, sim (vamos reestatizar refinarias). Por que eu digo se depender de mim? Temos a refinaria da Bahia que foi privatizada para os Emirados Árabes, queremos comprar de volta. Obviamente que estamos discutindo o preço”, afirmou.

Terras raras

O presidente também falou sobre terras raras e minerais críticos. Disse que tornou esse um assunto de “segurança nacional” e que o conselho que tratará do assunto será vinculado à Presidência da República.

“Nós temos um conselho nacional de política mineral e terras raras. Nós estamos transformando isso em uma questão de segurança nacional. É uma questão do Estado. Vai ser um conselho ligado à Presidência da República, para que a gente não fique permitindo que sejam tiradas as coisas de nós como tiraram tantas outras coisas. Estamos levando muito a sério, porque temos oportunidade. Precisamos ter tecnologia e fazer parcerias. Quero fazer parceria com todo mundo, sem alijar ninguém, mas com todo processo aqui no Brasil”, disse Lula.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

POLÍTICA - DEPUTADOS OFICIALIZAM CANDIDATURA A MINISTRO DO TCU

Odair Cunha, do PT, tem apoio de 12 partidos, entre eles PP, MDB e Cidadania

Do Estadão Conteúdo

Foram formalizadas nesta quarta-feira, 8, candidaturas de deputados federais que vão concorrer ao cargo de ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), deixado por Aroldo Cedraz em fevereiro.

São eles: Odair Cunha (PT-MG), Soraya Santos (PL-RJ), Elmar Nascimento (União Brasil-BA), Hugo Leal (PSD-RJ), Danilo Forte (PP-CE), Gilson Daniel (Podemos-ES) e Adriana Ventura (Novo-PS).

Odair tem o apoio do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), e a assinatura de 12 partidos: Republicanos, PT, PP, MDB, PSB, PDT, PV, PCdoB, PSOL, Solidariedade, Cidadania e PRD.

Elmar e Leal foram indicados pelos seus partidos, que têm bancadas numerosas. Já Danilo Forte, apesar de ser do PP, teve a candidatura indicada pelo PSDB.

Soraya lançou a sua candidatura com a indicação do PL e com o apoio do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à presidência da República.

Flávio afirmou que ainda conversará com outros partidos para tentar captar endosso ao nome da deputada, mas descartou qualquer diálogo com o PT. Também negou que o PL tenha concordado com o acordo do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), pelo nome de Odair Cunha (PT-MG). “Não só o PL, vários outros partidos não participaram desse acordo”, falou Flávio a jornalistas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

POLÍTICA - NOVO MIRA STF E EXIGE APOIO DE SEUS CANDIDATOS

Partido divulga diretrizes para as eleições com exigência atípica: todo candidato deve se comprometer a defender o impeachment de ministros do STF

Do Estadão Conteúdo



O presidente nacional do Novo, Eduardo Ribeiro, disse que as medidas buscam preservar a coerência política do partido no próximo ciclo eleitoral

O diretório nacional do Partido Novo publicou, nesta terça-feira 7, as diretrizes que orientarão a escolha de candidatos e a formação de alianças nas eleições de 2026. O documento estabelece que os candidatos deverão se comprometer a defender o impeachment de ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e inclui cláusula que proíbe expressamente coligações com partidos de esquerda, como PT, PSOL, PV, Rede e PCdoB, por “incompatibilidade ideológica”.

Os diretórios estaduais poderão propor alianças locais, mas qualquer acordo dependerá de aprovação do diretório nacional. A resolução também fixa critérios para a seleção de candidatos, que deverão “demonstrar alinhamento com os princípios do partido, idoneidade moral, capacidade eleitoral e respeito às normas legais e internas da legenda”.

O texto prevê ainda a continuidade da Jornada de Formação Partidária, etapa de seleção e capacitação para filiados que desejam disputar cargos eletivos.



As diretrizes entram em vigor a partir da publicação no Diário Oficial da União (DOU) e servirão de base para as convenções partidárias que definirão as candidaturas do Novo em 2026.

Para o presidente nacional do partido, Eduardo Ribeiro, as medidas buscam preservar a coerência política da legenda no próximo ciclo eleitoral. Segundo ele, a sigla pretende reforçar sua identidade programática nas disputas.

“Para além da própria eleição, queremos garantir que quem represente o Novo esteja alinhado com nossas ideias e com a necessidade de fortalecer o equilíbrio entre os três Poderes e os mecanismos de responsabilização das instituições”, declarou.

Compromisso

Em nota, o Novo afirma que os candidatos devem ter “compromisso explícito com o impeachment de ministros do STF que cometam abusos de autoridade, como Alexandre de Moraes e Dias Toffoli”. O partido ressalta ainda que “a exigência não é simbólica”.

A resolução estabelece: “Aquele que vier a se candidatar ao cargo de senador da República pelo Partido Novo compromete-se a defender a responsabilização de ministros do Supremo Tribunal Federal, inclusive mediante apoio à instauração de processo de impeachment de ministros que tenham cometido ou venham a cometer crime de responsabilidade, abuso de autoridade, quebra de decoro no exercício do cargo, atos de corrupção ou que estejam envolvidos em escândalos que tornem incompatível ou vexatória a sua permanência na função, observados a Constituição Federal, o devido processo legal e as garantias institucionais.”

Zema No início de março, o pré-candidato à Presidência do Novo, o governador de Minas Gerais, Romeu Zema, protocolou um pedido de impeachment do ministro do STF Alexandre de Moraes por envolvimento com Daniel Vercaro, dono do Banco Master.

O documento foi assinado pelo presidente do Novo, Eduardo Ribeiro, por outros deputados e senadores do partido. Os membros da sigla argumentam que Moraes foi “desidioso no cumprimento do cargo” e procedeu “de modo incompatível com a honra, dignidade e decoro de suas funções”. Ambos são crimes de responsabilidade, passíveis de impeachment.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/04/2026

POLÍTICA - MAIS DA METADE DOS ELEITORES PODE MUDAR O VOTO, APONTA PESQUISA

Levantamento mostra que 51,4% podem trocar de candidato a presidente até outubro

Do Estadão Conteúdo

A pesquisa Meio/Ideia de abril revela um eleitorado que pode mudar sua opção de voto na disputa presidencial de 2026. Segundo o levantamento, 51,4% dos entrevistados dizem que podem mudar de candidato até outubro. O dado representa um aumento em relação a janeiro, quando apenas 35,5% admitiam essa possibilidade.

A volatilidade é maior no campo direitista, que concentra o maior número de pré-candidatos na disputa. Entre os eleitores de Flávio Bolsonaro (PL), 60,4% admitem que podem trocar de candidato, índice que sobe para 69,4% entre os de Ronaldo Caiado (PSD). No campo petista, a proporção cai para 26,6%.

A tendência se aprofundou mês a mês: 38% em fevereiro e 42,5% em março. Em abril, pela primeira vez, os indecisos superaram os decididos, que recuaram de 64,5% em janeiro para 48,6%.

Divulgado após o fim da janela partidária, o levantamento mostra Lula na liderança do cenário estimulado, com 40,4%, seguido de Flávio Bolsonaro, com 37%. Ronaldo Caiado aparece em terceiro, com 6,5%, e Renan Santos (Missão) e Romeu Zema (Novo) empatam com 3% cada.

No segundo turno, o confronto mais equilibrado é o de Lula com Flávio Bolsonaro: 45,5% a 45,8%, diferença de 0,3 ponto percentual, dentro da margem de erro de 2,5 pontos. Contra Caiado, Lula marca 45% ante 39% do governador goiano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – PORTOS - POMINI DIZ QUE CUMPRIRÁ MANDATO NA APS E ARTICULA VISITA DE NOVO MINISTRO A SANTOS

Diretor-presidente afirma que permanecerá até dezembro e negocia ida de Tomé Franca ao porto, enquanto Tecon Santos 10 segue como prioridade

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Presente na transmissão de cargo do novo ministro, Anderson Pomini elogiou Tomé Franca e afirmou que a primeira visita oficial do novo ministro a um porto brasileiro será a Santos

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que pretende seguir no cargo até o final do mandato, que se encerra em dezembro deste ano. Pomini revelou também que a companhia articula a primeira visita oficial do novo ministro de

Portos e Aeroportos, Tomé Franca, ao Porto de Santos nos próximos dias.

Pomini afirmou que tem total intenção de cumprir o mandato à frente do Porto de Santos e destacou pontos positivos para a permanência da atual diretoria da APS pelos próximos meses. “Em relação à nossa permanência na Autoridade Portuária, temos um mandato, que se encerra em dezembro, e eu pretendo cumpri-lo. Até dezembro, salvo algo extraordinário, estarei por aqui. Começamos nossa gestão com grandes projetos de interesse do porto, e agora o porto tem um norte. Esses sete meses restantes permitirão com que essa diretoria possa dar continuidade e possa avançar ainda mais, para que tudo isso seja entregue a uma próxima gestão para que acelere o mais rápido possível essas obras esperadas há muito tempo”, disse.

Pomini assumiu a presidência do Porto de Santos em abril de 2023, após ter sido indicado por Márcio França, à época ministro de Portos e Aeroportos. Com a troca na pasta, Silvio Costa Filho manteve Pomini no cargo, a fim de dar continuidade aos projetos de infraestrutura do maior porto do país.

Presente na transmissão de cargo do novo ministro, realizada na última semana em Brasília, Pomini elogiou Tomé Franca e afirmou que a primeira visita oficial do novo ministro a um porto brasileiro será a Santos, com data ainda a ser definida.

“Tomé é um grande profissional, certamente será um grande ministro e vai dar continuidade ao brilhante trabalho que vinha sendo conduzido pelo ministro Silvio Costa. O ministro Tomé já me garantiu que fará a primeira visita do setor portuário ao Porto de Santos. Por exemplo, o ministro Silvio esteve aqui 11 vezes em dois anos. Já conversamos sobre projetos conhecidos de infraestrutura do porto e estamos felizes que o Tomé possa dar continuidade a esses projetos”, comentou.

Tecon Santos 10

Pomini reiterou que uma das principais pautas do complexo santista que serão prioridades do atual ministro é o Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres localizado na margem direita do complexo.



Ainda com a modelagem final a ser definida, o edital é bastante aguardado pelo setor. O futuro terminal projeta aumentar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres do complexo portuário de Santos.

“O Tecon Santos 10, que é aguardado por décadas, é um projeto que tem que sair do papel ainda este ano, e certamente é uma meta do ministro Tomé”, finalizou.

O empreendimento prevê investimentos de R\$ 6,4 bilhões, o que deve se tornar o maior arrendamento portuário da história do Brasil em termos de valores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO DE SP AVALIA NOVO CORREDOR ENTRE A IMIGRANTES E O PORTO DE SANTOS

Projeto do Copi propõe trajeto direto para caminhões até a margem direita e promete reduzir tempo e congestionamentos

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

O Governo de São Paulo analisa a proposta do Corredor Porto-Indústria (Copi), apresentada pela Prefeitura de Cubatão. A ideia é acrescentar um corredor logístico ligando a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes à margem direita do Porto de Santos.

O projeto foi apresentado durante audiência pública sobre a nova ligação entre a Grande São Paulo e a Baixada Santista no ano passado. O Copi teria uma extensão de 13,5 quilômetros, com início na região do Sítio dos Areais, às margens da rodovia Cônego Domênico Rangoni, com chegada à Alemoa, já no cais santista.

A via se apresenta como uma continuidade da terceira pista da Imigrantes, com duas faixas de rolamento e acostamento, em um percurso de 10 minutos. Ela teria capacidade para circulação de até 20 mil veículos por dia. Atualmente, nesse trajeto, os caminhões percorrem 18 km em 30 minutos.

A Prefeitura argumenta que a criação do Copi vai apoiar e melhorar o fluxo de veículos na terceira pista, otimizando a entrada de caminhões aos terminais da margem direita do Porto de Santos, além de reduzir o tempo de espera e os congestionamentos na pista que corta o município.

A Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) do Estado de São Paulo e a Agência de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) afirmaram, em nota conjunta, que a proposta ainda segue sob análise.

O Estado diz que se trata de um projeto ainda em fase inicial e, por essa razão, não informou se ele estará incluído no contrato da terceira pista da Imigrantes, firmado com a concessionária Ecovias-Imigrantes, que atualmente elabora o projeto executivo da nova ligação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - CNI VAI AO STF CONTRA REGRAS MAIS RÍGIDAS PARA FRETE RODOVIÁRIO

Petição contesta MP que condiciona operações ao Código Identificador da Operação de Transporte e pode suspender registro de transportadoras

Do Estadão Conteúdo

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou na quarta-feira, 8, que protocolou no Supremo Tribunal Federal (STF) uma petição que pede a suspensão da medida provisória (MP) 1.343 de 2026,

que instituiu regras mais rígidas para motoristas e embarcadores que descumprirem o piso mínimo de frete rodoviaro no Brasil.



A CNI afirma que a medida não corrige falhas de mercado e não se apoia em modelagem regulatória aderente à realidade do mercado, punindo, de maneira inadequada, o setor

A confederação afirma que a medida não corrige falhas de mercado e não se apoia em modelagem regulatória aderente à realidade do mercado, punindo, de maneira inadequada, o setor. “Foi uma intervenção estatal excessiva”.

O principal eixo do texto define a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), que passa a ser exigido antes da realização de qualquer frete. Assim, as contratações em desacordo com o piso mínimo não terão o código emitido, logo, se optarem por transportar, estarão duplamente em desacordo com a legislação. As multas chegam a R\$ 10 milhões e possibilidade de suspensão ou cancelamento do registro de transportadoras.

Segundo a CNI, o “problema” não seria apenas descumprimento da tabela, mas a própria metodologia da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

“Ao impor uma metodologia de preço mínimo dissociada da realidade do mercado e ao associar seu cumprimento a sanções paralisantes, os atos questionados substituem a dinâmica concorrencial por uma uniformização compulsória de preços, com forte restrição à liberdade de contratar e à liberdade de organização da atividade econômica”, afirmou o diretor jurídico da CNI, Alexandre Vitorino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – FERROVIÁRIAS - TERMINAIS DA VLI NO TOCANTINS CRESCEM 320% EM MOVIMENTAÇÃO

Volume operado pelos terminais de Palmeirante e Porto Nacional saltou de 1,9 milhão para o recorde de 8 milhões de toneladas

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



Vocacionados para o agronegócio, TIPA e TIPN movimentam soja e milho, farelos e fertilizantes. Segundo a VLI, foram investidos R\$ 260 milhões ao longo dessa década

Os terminais da VLI em Porto Nacional (TIPN) e Palmeirante (TIPA), no Tocantins, alcançaram 59 milhões de toneladas de cargas movimentadas entre 2016 e 2025, segundo dados da empresa. Entre 2016, quando iniciaram as operações, e 2025, a movimentação de produtos nas unidades da companhia saltou de 1,9 milhão de toneladas para 8 milhões de toneladas, representando um crescimento de 320%.

“A inauguração dos terminais mostra a visão de futuro da VLI, que sempre enxergou o Norte como um grande vetor de crescimento da produção nacional e como uma alternativa estratégica aos sistemas logísticos do Sul e do Sudeste. Dez anos depois, nos orgulha ver que a infraestrutura da VLI no Tocantins foi uma indutora do crescimento regional, proporcionando não apenas o incremento dos



volumes transportados, mas também a geração de emprego qualificado e renda para o Estado”, afirma o diretor de operações da empresa, Fabrício Rezende.

Vocacionados para o agronegócio, TIPA e TIPN movimentam soja e milho, farelos e fertilizantes. Segundo a VLI, foram investidos R\$ 260 milhões ao longo dessa década.

Porta de entrada da produção da região no sistema Norte da VLI, o Terminal Integrador Porto Nacional tem capacidade estática de 60 mil toneladas e consegue fazer a descarga de até 20 caminhões por hora. Já o Terminal Integrador Palmeirante (TIPA) tem um armazém, um silo, três balanças ferroviárias e quatro tombadores. A capacidade estática ofertada pelo terminal é de 98 mil toneladas. Assim como o TIPN, o TIPA conta com uma pera ferroviária.

Os terminais integram o Corredor Norte da VLI, que compreende o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, controlado pela companhia desde sua criação, em 2010; e a Estrada de Ferro Carajás, por onde as composições da companhia trafegam por direito de passagem para acessar o sistema portuário de São Luís. Na capital maranhense, a VLI possui o Terminal Portuário São Luís, no Porto do Itaqui, por onde as commodities são exportadas para o mercado global.

No intervalo de dez anos, de 2016 a 2025, os volumes ferroviários registrados pela companhia passaram de 5,4 bilhões de TKU para 14,9 bilhões de TKU – unidade de medida que considera a carga total transportada e a distância percorrida.

O diretor avalia que a logística de cargas movimenta positivamente a região norte do Estado, que recebeu R\$ 400 milhões em investimentos no Complexo TIPA – junção da VLI com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (COPI). Além disso, ele cita também o investimento de R\$ 160 milhões feito pela Ultracargo na região, em uma unidade distribuidora de combustíveis.

“Os terminais do Corredor Norte são um exemplo concreto da transformação logística do Brasil e da materialização do propósito da VLI. A infraestrutura da companhia atuou como vetor de desenvolvimento regional, permitindo que o TIPA e o TIPN se consolidassem como grandes complexos logísticos, com contribuição relevante para o agronegócio e a economia do Tocantins e para a pauta de exportações do país”, conclui Rezende.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – FERROVIÁRIAS - STF RETOMA JULGAMENTO SOBRE FERROGRÃO COM PLACAR FAVORÁVEL AO PROJETO

Corte analisa lei que reduziu área do Parque do Jamanxim, enquanto ação do Psol questiona uso de medida provisória para alteração

Do Estadão Conteúdo

O Supremo Tribunal Federal (STF) adiou para esta quinta-feira, 9 o julgamento sobre a constitucionalidade da norma que alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim (PA) para comportar os trilhos da Ferrogrão. Até o momento, o placar está em 2 a 0 para liberar o projeto.

Na quarta-feira, 8, os ministros começaram a julgar as ações que discutem se as eleições para o “mandato-tampão” de governador e vice-governador do estado do Rio de Janeiro devem ser diretas ou indiretas. O julgamento não foi finalizado e continuará nesta quinta. Na pauta, em seguida, está o julgamento do Ferrogão.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553 foi ajuizada pelo Partido Socialismo e Liberdade (Psol) e questiona a Lei 13.452/2017, que destinou 862 hectares do parque para viabilizar a Ferrogrão, que visa ligar Sinop (MT) e Miritituba (PA). O projeto prevê 933 quilômetros que serviriam como corredor de escoamento da produção agrícola.

Para a sigla, a norma viola os princípios da reserva legal e ofende a Constituição Federal, que não permite a supressão de áreas protegidas por Medida Provisória, como é o caso da origem da lei.

O julgamento discute a desafetação da área protegida e começou em outubro do ano passado, mas foi suspenso por um pedido de vista do ministro Flávio Dino. Na ocasião, o relator, ministro Alexandre de Moraes, votou pela constitucionalidade da lei questionada e entendeu que não há perigo de dano ambiental iminente com a liberação do projeto - que ainda está condicionado ao licenciamento ambiental. Ele foi acompanhado pelo ministro Luís Roberto Barroso, atualmente aposentado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS – AVIAÇÃO CRESCE NO SUL E AMPLIA PESO DE AEROPORTOS REGIONAIS

Região soma 7,8 milhões de passageiros em fevereiro, com avanço do turismo, novas rotas e investimentos que fortalecem a conectividade

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Somente no mercado doméstico, foram registrados 7.818.046 passageiros. Entre os aeroportos da região, Porto Alegre lidera a movimentação, com 535.412 passageiros.

A Região Sul do país tem sido um dos principais polos de crescimento da aviação brasileira, com avanços na movimentação de passageiros e cargas, e maior protagonismo de aeroportos regionais. Dados do estatístico de Demanda e Oferta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), referentes a fevereiro deste ano, mostram que o

setor aéreo na região segue em expansão, impulsionado pelo turismo, pela atividade econômica e pela ampliação da malha aérea.

Somente no mercado doméstico, foram registrados 7.818.046 passageiros. Entre os aeroportos da região, Porto Alegre lidera a movimentação, com 535.412 passageiros (27,79%), seguido por Curitiba (São José dos Pinhais), com 419.040 (21,75%), e Florianópolis, com 307.286 (15,95%). Na sequência aparecem Foz do Iguaçu, com 210.359 passageiros (10,92%), e Navegantes, com 174.400 (9,05%), o que mostra o crescimento de destinos turísticos e a diversificação da demanda aérea na região. Já no segmento internacional, Florianópolis se destaca como principal porta de entrada, concentrando 253.755 passageiros (83,53%) do fluxo analisado. Porto Alegre aparece na sequência, com 32.378 passageiros (10,66%), seguido por Curitiba, com 13.796 (4,54%). O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que os dados indicam acerto nos investimentos feitos na região, voltados à ampliação da infraestrutura para atender à demanda.

“O Governo Federal tem priorizado a melhoria da infraestrutura, com o aumento de investimentos nos aeroportos, o que é fundamental para ampliar a capacidade operacional, fortalecer a aviação regional e garantir mais conectividade e desenvolvimento econômico para o país”, afirmou.

As rotas conectam a região a destinos estratégicos na América do Sul, América do Norte e Europa, com ligações para cidades como Santiago, Buenos Aires, Miami e Lisboa. Com relação ao transporte de carga aérea doméstica, a Região Sul movimentou 31.359.837 kg no período. Entre os terminais, Porto Alegre concentra a maior parte da carga, com 2.084.050 kg (47,35%), seguido por Curitiba (725.625 kg / 16,48%) e Florianópolis (603.959 kg / 13,72%). Navegantes também se destaca, com 441.604 kg (10,03%), o que reforça o papel logístico da região.

O desempenho do setor na região reflete uma combinação de fatores, como o aquecimento do turismo, especialmente em destinos como Florianópolis e Foz do Iguaçu, e os investimentos em

infraestrutura aeroportuária. A ampliação da oferta de voos e o aumento da frequência das rotas também contribuem para o crescimento observado.

De acordo com o levantamento, as principais rotas aéreas continuam concentradas no eixo Sul-Sudeste, com forte ligação aos aeroportos de São Paulo, que operam como hubs nacionais. Ao mesmo tempo, cresce o número de conexões diretas com o exterior, indicando maior inserção da Região Sul no mercado internacional e redução gradual da dependência de conexões intermediárias.

Melhorias e investimentos

Os investimentos em infraestrutura aeroportuária têm desempenhado papel central no crescimento da aviação na Região Sul do país. Apenas no ciclo mais recente, o Governo Federal destinou cerca de R\$ 389,4 milhões para obras, melhorias operacionais e ampliação da capacidade em aeroportos da região, com foco especial em terminais regionais. Os recursos contemplam desde a elaboração de estudos e projetos até intervenções diretas na infraestrutura, como melhorias em pistas, pátios e sistemas operacionais, além da instalação de equipamentos como estações meteorológicas, fundamentais para aumentar a segurança e a regularidade das operações aéreas.

Entre os aeroportos beneficiados estão terminais estratégicos para a aviação regional, como Chapecó (SC), Guarapuava (PR), Toledo (PR), Cascavel (PR), Blumenau (SC) e Francisco Beltrão (PR). As intervenções nesses locais visam ampliar a capacidade operacional e criar condições para a atração de novas rotas, fortalecendo a conectividade no interior da região.

Atualmente, a Região Sul conta com uma rede de mais de 20 aeroportos operando voos comerciais, muitos deles com crescimento expressivo nos últimos anos, impulsionando o turismo, os negócios e o escoamento da produção local. Além dos investimentos públicos, o modelo de concessões também tem contribuído para a modernização dos aeroportos da região. Rodadas anteriores de concessão incluíram terminais estratégicos como Curitiba, Foz do Iguaçu, Navegantes e Londrina, com previsão de bilhões em investimentos ao longo dos contratos, ampliando a qualidade dos serviços e a capacidade de atendimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

TRANSPORTES – OPINIÃO - O IMPACTO DA GUERRA NO IRÃ PARA O SETOR DE TRANSPORTE BRASILEIRO



BAYARD UMBUZEIRO NETO
CEO da Transbrasa

opinio@portalbenews.com.br

O cenário geopolítico global se tornou um fator de atenção no cotidiano dos brasileiros. A área de transporte e logística, em especial, vê como determinante o fim das tensões no Oriente Médio e da instabilidade em rotas estratégicas, como o Mar Vermelho e o Estreito de Ormuz. A verdade é que o mercado globalizado não permite mais o isolamento e hoje percebemos como algo, que ocorre a milhares de quilômetros de nossas fronteiras, reflete de forma imediata na composição de custos e na previsibilidade das operações, onde quer que estejamos.

Em Santos (SP), principal porta de entrada e saída dos produtos que chegam e saem do Brasil, sentimos o impacto junto com o setor produtivo. É o fertilizante que chega mais caro para o campo, as peças das fábricas que atrasam e, claro, a falta de combustível que preocupa todos nós.

Desde o início dos ataques americanos ao Irã, em 28 de fevereiro, o diesel subiu quase 24% nos postos brasileiros. Em 14 de março, a Petrobrás elevou o preço do diesel para as distribuidoras em R\$ 0,38 por litro. Nas bombas o valor médio nacional saltou de cerca de R\$ 6,18 para patamares entre R\$ 7,34 e R\$ 7,47.

Há poucos dias (30/3), o Governo de São Paulo aderiu a um programa para reduzir o impacto dos preços e vai dividir com a União o custo de um subsídio de R\$ 1,20 por litro para o diesel importado. A medida tem previsão inicial de dois meses e deve terminar em maio.

Caminhoneiros autônomos e empresas transportadoras acompanham com preocupação. Na Transbrasa, por exemplo, temos uma frota de 30 veículos próprios e o suporte fundamental de 190 caminhões terceirizados. Para uma operação de nossa escala, o combustível não é simplesmente um insumo, mas uma variável crítica que exige gestão financeira extremamente rigorosa para garantir a continuidade e a sustentabilidade dos negócios.

A manutenção da nossa rede de mais de 220 motoristas requer transparência e equilíbrio. Entendemos que o momento atual traz a necessidade de otimizar as operações, investir em tecnologia e novas matrizes energéticas. Proteger o fluxo de cargas brasileiro das ameaças externas é um compromisso que assumimos para garantir que a economia do nosso país permaneça em movimento, independentemente da complexidade do xadrez mundial.

Além disso, a incerteza na cadeia de suprimentos nos demanda uma capacidade de resposta extremamente ágil em nossos terminais de retroárea, onde a gestão de pátio e a eficiência na liberação dos produtos para os clientes são diferenciais estratégicos para minimizar os prejuízos causados pelos atrasos internacionais.

Bayard Umbuzeiro Neto escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

O ENTENDEMOS QUE O MOMENTO ATUAL TRAZ A NECESSIDADE DE OTIMIZAR AS OPERAÇÕES, INVESTIR EM TECNOLOGIA E NOVAS MATRIZES ENERGÉTICAS. PROTEGER O FLUXO DE CARGAS BRASILEIRO DAS AMEAÇAS EXTERNAS É UM COMPROMISSO QUE ASSUMIMOS PARA GARANTIR QUE A ECONOMIA DO NOSSO PAÍS PERMANEÇA EM MOVIMENTO, INDEPENDENTEMENTE DA COMPLEXIDADE DO XADREZ MUNDIAL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - NÃO HÁ RISCO DE FALTAR COMBUSTÍVEL, DIZ ANP

Apesar da instabilidade global devido ao conflito no Oriente Médio, agência descarta problemas para o Brasil em abril

Do Estadão Conteúdo



Segundo a ANP, as refinarias apresentam estabilidade na produção de diesel S10 e S500

O diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Pietro Mendes, reiterou nesta quarta-feira, 8, a mensagem que o abastecimento de combustíveis está garantido para o mês de abril, mesmo em meio às instabilidades geradas pelo conflito entre Estados Unidos, Israel e Irã.

“Com relação a suprimento, nós não identificamos para o mês de abril nenhum risco de abastecimento no Brasil. Obviamente, temos que acompanhar a evolução dos conflitos porque é fato que temos uma dependência externa de GLP e diesel”, disse durante o primeiro dia do Fórum Brasileiro de Líderes em Energia, no Rio de Janeiro. “Nossas refinarias apresentam estabilidade na produção de diesel S10 e S500”, complementou.



Mendes destacou que o aumento da volatilidade de preços desde o início do conflito, em 28 de fevereiro, levou a ANP a flexibilizar exigências de estoque e a acionar a Petrobras para reforçar a oferta, especialmente após relatos de dificuldade de acesso ao produto no Rio Grande do Sul.

“No preço de paridade de importação (PPI) houve aumento significativo, com a gasolina registrando alta de 65% no preço de importação, enquanto o diesel subiu 86%. A ANP instituiu ferramentas como o monitoramento dos estoques de combustíveis, o painel da logística do abastecimento nacional e o sistema de sobreaviso, para acompanhar, passo a passo, a evolução dos estoques e da demanda no país”, detalhou.

Já no mercado de gás liquefeito de petróleo (GLP), o diretor defendeu a atuação da agência na abertura do escritório para apurar possíveis práticas de preços abusivos no leilão realizado pela Petrobras. “O GLP tem, além de tudo, um componente social dentro da política pública do Gás do Povo e, adicionalmente, é uma estratégia alinhada ao ODS7 da ONU.”

Subvenção do diesel

As distribuidoras Royal Fic Comercial Importadora e Exportadora, Phaenarete Distribuidora de Combustíveis Ltda, a Refinaria Petróleo Riograndense e On Petro Trading tiveram seus termos de adesão ao programa de subvenção ao preço do diesel, criado pelo Governo Federal, aprovados pela ANP.

Ao comentar a adesão, o diretor da agência, Pietro Mendes, considera que o programa está mais atrativo. “O valor de R\$ 0,32 por litro aconteceu num cenário de preço petróleo, depois teve mais um aumento do preço do barril dos derivados. Com esse valor maior da subvenção, acredito que o programa se torne mais atrativo”, ao se referir ao incremento de R\$ 1,20 por litro no valor a ser recebido pelas empresas nos próximos dois meses, renováveis por igual período.

O recurso se soma ao R\$ 0,32 por litro de óleo diesel a produtores e importadores de diesel até o teto de R\$ 10 bilhões.

Antes dessas, cinco empresas foram habilitadas, incluindo a Petrobras, e tiveram as habilitações efetivadas. Mendes vê espaço para uma maior adesão das distribuidoras ao programa a partir da consulta pública sobre a Resolução que regulamenta a metodologia de cálculo do preço de referência da subvenção econômica à comercialização de óleo diesel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

PETRÓLEO E GÁS – PORTO DO AÇU GARANTE R\$ 237 MI EM ROYALTIES RETROATIVOS

Decisão da ANP impacta distribuição de receitas. Três cidades do RJ serão contempladas
Do Estadão Conteúdo

Três cidades do Rio de Janeiro serão beneficiadas com mais de R\$ 237 milhões em repasses de royalties acumulados desde 2016, após o Porto do Açú 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 Açú.

Os pagamentos retroativos contemplam 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 30,6 milhões de toneladas de óleo cru. Com esse volume, o T-Oil respondeu por 48% do óleo cru embarcado via terminais no País para a exportação, mantendo a liderança nesse segmento.

Segundo o Açú, 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

ENERGIA - ANEEL AVANÇA CONTRA ENEL E GOVERNO FALA EM POSSÍVEL SOLUÇÃO NEGOCIADA

Abertura de processo por falhas estruturais coloca concessão em risco e leva MME a prever diálogo com controladores globais da companhia

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O ministro Alexandre Silveira, afirmou que o governo pode discutir uma “saída negociada” para a Enel São Paulo durante participação no Latam Energy Week, no Rio de Janeiro

A possível caducidade da concessão da Enel São Paulo e a busca por uma solução negociada passaram a concentrar as atenções do governo federal após a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) avançar na análise de falhas na prestação de serviço da distribuidora.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o governo pode discutir uma “saída negociada” para a empresa caso a agência reguladora decida pela cassação do contrato. A declaração foi feita durante participação no Latam Energy Week, no Rio de Janeiro, um dia após a diretoria colegiada da Aneel formar maioria pela abertura do processo de caducidade.

A decisão da reguladora teve como base a identificação de “falhas estruturais” na operação da concessionária, consideradas passíveis da penalidade mais severa prevista para o setor. Com a abertura do processo, a empresa passa a ter direito à ampla defesa, podendo se manifestar sobre as cobranças feitas por governos e consumidores.

Silveira afirmou que a eventual caducidade dependerá da fundamentação técnica da Aneel e reiterou que o ministério acompanhará o desfecho do processo antes de tomar qualquer decisão. Segundo ele, o governo pretende intensificar o diálogo diretamente com a matriz da companhia, na Itália.

“Pode haver uma saída negociada, se tiver motivo para caducidade, a Aneel que justifique esse motivo, e não faltará coragem ao ministro para fazer a caducidade”, disse. Ele acrescentou que a interlocução deverá ocorrer com os gestores globais da empresa, e não apenas com a operação brasileira.

“Aguardamos diálogo com a Enel, não com a Enel daqui, com seus gestores globais, para que a gente tenha e convencie depois da decisão da Aneel, se for o caso de caducidade. Se não for, convencionar o cumprimento dos novos parâmetros de qualidade”, afirmou.

A mudança de fase no processo regulatório — de fiscalização para caráter punitivo — altera o cenário da concessão, que vence em 2028. Nesse contexto, fica inviabilizada a renovação automática do



contrato, o que também reduz a atratividade de uma eventual venda do ativo, alternativa adotada em episódios semelhantes no setor elétrico.

Apesar disso, a companhia tem reiterado que não pretende se desfazer da operação. Em nota, informou que “seguirá trabalhando para demonstrar firmemente, em todas as instâncias, que tem cumprido integralmente com todos os indicadores previstos em contrato e no plano de recuperação apresentado em 2024 ao regulador”.

A pressão sobre a distribuidora se intensificou nos últimos anos após uma sequência de apagões registrados na área de concessão, especialmente em decorrência de temporais. Os episódios ocorreram em 2023, 2024 e 2025, deixando milhões de consumidores sem energia por períodos prolongados. No evento mais recente, mais de 4,2 milhões de imóveis foram afetados.

A eventual cassação da concessão depende de recomendação formal da Aneel e de decisão final do Ministério de Minas e Energia, responsável pelo poder concedente.

Autossuficiência em combustíveis

No mesmo evento, o ministro abordou diretrizes da política energética, destacando a busca pela autossuficiência em combustíveis e a redução da dependência externa, especialmente no caso do diesel.

“O Brasil é um dos poucos países no mundo que pode, com uma pequena mudança de estratégia, se tornar completamente independente. Não faz sentido o Brasil ser exportador de petróleo e importador de diesel. Precisamos ser autossuficientes, para não ficarmos dependentes de conflitos externos”, afirmou.

Segundo ele, o país já alcançou a autossuficiência em gasolina e deve avançar na ampliação da produção nacional de diesel, ao mesmo tempo em que amplia a participação de biocombustíveis, como o etanol de cana-de-açúcar e de milho.

“Após esta guerra, o mundo deve mudar sua estratégia, priorizando a autossuficiência, especialmente em nações com grande potencial energético, como o Brasil. Só que o Brasil sai muito na frente do mundo com relação à possibilidade de tornar realidade essa estratégia, porque o Brasil já avançou muito nessas políticas. Infelizmente é uma realidade aqui, não é uma crítica, mas é uma constatação no governo anterior houve retrocesso na questão do refino nacional por parte da Petrobras. Na nossa visão, do governo do presidente Lula, nós temos que ser autossustentáveis no diesel e trabalharmos para isso”, declarou.

O ministro também citou a ampliação do acesso ao gás natural e ao gás de cozinha como um dos eixos da política energética, com destaque para o programa Gás do Povo, voltado a famílias de baixa renda. A iniciativa busca ampliar o acesso ao GLP com maior previsibilidade e menor custo.

Na área de gás natural, o governo tem avançado em medidas para ampliar a oferta e aumentar a competitividade do mercado, com ações voltadas ao acesso de terceiros à infraestrutura, maior transparência na formação de preços e expansão da malha de transporte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

BRASIL EXPORT - BAHIA EXPORT COLOCA INFRAESTRUTURA E INVESTIMENTOS NO CENTRO DO DEBATE

Programação reúne painéis sobre transportes, mineração, energia e escoamento da produção com participação de autoridades

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A agenda de infraestrutura, logística e desenvolvimento econômico da Bahia estará no centro dos debates do Fórum Bahia Export, que será realizado nestas quinta e sexta-feira (9 e 10), em Salvador. O evento reúne representantes do poder público, especialistas e agentes do setor produtivo para discutir temas ligados à competitividade, ao escoamento da produção e à ampliação de investimentos no estado.

A programação tem início na manhã do dia 9, com credenciamento e sessão solene de abertura com autoridades convidadas. Em seguida, estão previstas apresentações institucionais e o primeiro painel do encontro, dedicado aos desafios da infraestrutura de transportes na Bahia, com discussões sobre capacidade operacional, integração entre modais e condições de acesso aos terminais.

Ao longo do primeiro dia, os debates avançam para outros setores da economia. A agenda da tarde inclui uma apresentação da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) e, na sequência, um painel sobre a nova fronteira mineral e o protagonismo do estado, com participação de representantes do governo federal e de empresas do setor. Ainda no período da tarde, o fórum aborda o papel do agronegócio nas cadeias produtivas, com foco na produção, no escoamento e na inserção dos produtos baianos nos mercados.

A programação do dia 9 inclui também uma apresentação especial do Banco do Nordeste e um painel dedicado à agenda InfraESG, com discussões sobre multimodalidade, sustentabilidade e financiabilidade de projetos. O debate reúne executivos de empresas de logística e transporte, além de representantes de órgãos reguladores e do setor privado.

No segundo dia, os trabalhos começam com painel voltado ao impacto das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade no Produto Interno Bruto da Bahia. O encontro reúne especialistas e representantes de entidades e do poder público para discutir a expansão da matriz energética, o ambiente regulatório e os efeitos econômicos desses investimentos.

A programação segue com apresentações institucionais. Após o intervalo, o fórum retoma os debates com painel dedicado à Baía de Todos os Santos, com discussões sobre seu papel logístico, econômico e estratégico no contexto nacional e internacional.

O segundo dia inclui ainda apresentações sobre projetos de infraestrutura, como o Sistema Viário Oeste, que contempla a Ponte Salvador-Itaparica, e a participação do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), com foco na estruturação de projetos e atração de capital privado.

O Bahia Export será realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), com programação distribuída em dois dias e encerramento previsto para as 12h30 do dia 10.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

FINANÇAS – SETOR DE CONSTRUÇÃO SE OPÕE À LIBERAÇÃO DO FGTS PARA DÍVIDAS

Empresas temem que a medida reduza o volume de recursos disponíveis para o financiamento da casa própria

Do Estadão Conteúdo

O setor da construção civil veio a público se posicionar contra a proposta em estudo pelo governo federal de liberar uma parte dos recursos dos trabalhadores depositados no Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para o pagamento de dívidas.

A informação foi confirmada na terça-feira, 7, pelo ministro da Fazenda, Dario Durigan. Segundo o ministro, a proposta está em discussão conjunta com o Ministério do Trabalho e Emprego, e ainda não há uma medida definida.



O FGTS é a principal fonte de recursos para a compra e a construção de moradias no país, especialmente dentro do Minha Casa Minha Vida

Para os empresários do setor da construção, a proposta causa preocupação porque o FGTS é a principal fonte de recursos para a compra e a construção de moradias no País, especialmente dentro do Minha Casa Minha Vida (MCMV). O programa vem crescendo nos últimos anos e já responde por mais dos lançamentos e vendas

de imóveis novos no País.

A Associação Brasileira de Incorporadoras (Abrainc) emitiu uma nota na qual manifesta “forte preocupação” com as discussões em curso no governo federal. A associação afirmou que a medida pode reduzir significativamente o volume de recursos disponíveis para o financiamento da casa própria, afetando especialmente a população de menor renda.

“É preciso cautela para não descaracterizar o papel do FGTS. Estamos falando de um instrumento essencial para o acesso à moradia no País. Qualquer medida que reduza sua capacidade de financiamento traz impactos diretos sobre o déficit habitacional, o emprego e o crescimento econômico”, afirmou o presidente da Abrainc, Luiz França.

Secovi

O Sindicato da Habitação (Secovi-SP) foi na mesma linha. Em uma carta aberta, o sindicato patronal manifestou “profunda preocupação” e oposição à proposta de liberação do saldo do FGTS para quitação de débitos em atraso. “Além de desviar a finalidade do fundo, a medida ignora o papel estruturante que esses recursos exercem na economia real e nas políticas públicas na habitação, saneamento e na infraestrutura”, afirmou a entidade.

O Secovi-SP citou que a cada R\$ 1 aplicado pelo FGTS em empreendimentos imobiliários, são gerados 22 empregos diretos, criando um efeito multiplicado na economia. “Ao permitir a pulverização desses recursos em saques para consumo imediato, o governo coloca em risco a manutenção desses milhões de postos de trabalho formais e a própria execução de projetos essenciais”.

O orçamento do FGTS para o Minha Casa Minha Vida vem crescendo anualmente. Em 2026, R\$ 144,5 bilhões do fundo irão para o programa habitacional na forma de financiamentos e subsídios. Em 2025, foram R\$ 142,3 bilhões, e em 2024, R\$ 102,4 bilhões, de acordo com dados do Ministério das Cidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

FINANÇAS - MP JUNTO AO TCU PEDE APURAÇÃO SOBRE ATOS DO BC E DO INSS

Representação solicita auditoria sobre o mercado de consignado no sistema bancário

Do Estadão Conteúdo

O Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU) solicitou nesta quarta-feira, 8, a apuração dos atos do Banco Central do Brasil (BC) e do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) na regulação e fiscalização do crédito consignado, com atenção à proteção de consumidores classificados como hipervulneráveis.

A representação pede ainda a realização de auditoria sobre o funcionamento do mercado de consignado no sistema bancário, com foco na estrutura dos produtos ofertados, na transparência das informações fornecidas aos consumidores, nos mecanismos de supervisão e sancionamento e nos impactos sobre aposentados, pensionistas e idosos de baixa renda.



O pedido formal relata o contexto de endividamento no País via cartão de crédito consignado. Segundo os argumentos apresentados há ausência de “faturas claras”, complexidade dos mecanismos de amortização e “falta de transparência” sobre o custo total do crédito.

“Na origem do impasse, emerge uma frágil supervisão regulatória sobre o sistema financeiro responsável pela controversa oferta híbrida, como se indistinta fosse, de crédito consignado e de crédito rotativo vinculado a cartão de crédito consignado, cujos riscos, limites mensais de desconto do valor da margem consignável do benefício e limites máximos de taxas de juros são estruturalmente díspares”, diz a representação.

Se o TCU acatar o pedido, após o fim da auditoria, poderão ser emitidas determinações e/ou recomendações ao INSS e ao BC para, por exemplo, revisão de normas, aperfeiçoamento de mecanismos de supervisão e prevenção de práticas eventualmente abusivas no crédito consignado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/04/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

(sujeita a alterações)

9 | ABRIL | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Sessão solene de abertura com autoridades convidadas

10h00 Palestra especial do exmo. sr. Governador do Estado da Bahia,

Jerônimo Rodrigues – A CONFIRMAR

10h30 Intervalo

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

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

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

11h45 Palestra especial

12h30 Encerramento do período da manhã

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

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

Moderação: Georgina Maynard, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia

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

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

Moderação: Andreia Silva, Apresentadora e Repórter da Rede Bahia

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

16h20 Intervalo

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

17h15 Painel 4 – InfraESG: Multimodalidade, sustentabilidade e

financiabilidade

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

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

18h15 Apresentação especial

18h45 Encerramento das atividades do dia

10 | ABRIL | SEXTA-FEIRA

08h00 Credenciamento e boas-vindas

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

Moderação: Luciana Fialho, Jornalista

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

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

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

10h00 Intervalo

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

10h30 Painel 6: Baía de Todos os Santos

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

12h00 Palestra magna de encerramento

12h45 Encerramento

10h00 Intervalo

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

10h30 Painel 6: Baía de Todos os Santos

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

12h00 Palestra magna de encerramento

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/04/2026

FINANÇAS - IBOVESPA RENOVA RECORDES COM CESSAR-FOGO

Trégua na guerra do Oriente Médio impulsiona máxima da manhã e alta no fechamento da sessão: 2,09%, aos 192.201,16 pontos

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br

Com a retirada de prêmios de risco em diferentes classes de ativos, na esteira da trégua de duas semanas entre EUA e Irã, o Ibovespa renovou máxima histórica intradia pela manhã nesta quarta-feira, 8, aos 193.759,01 pontos, e fechou o dia ainda em alta de 2,09%, aos 192.201,16 pontos,

também em recorde para encerramentos, superando marcas que prevaleciam, pela ordem, desde 25 e 24 de fevereiro.



Nesta quarta, foi registrado o sétimo ganho consecutivo para o índice da B3, e o maior desde 31 de março, quando teve alta de 2,71%

Foi o sétimo ganho consecutivo para o índice da B3, e o maior desde 31 de março, quando havia encerrado o mês com alta de 2,71% naquela sessão. É a maior série de avanços para o Ibovespa desde as 15 sessões entre 22 de outubro e 11 de novembro passado.

O giro financeiro desta quarta-feira chegou a R\$ 41,8 bilhões, bem forte para um pregão sem vencimento de opções sobre o índice como o desta quarta, em que agregou quase 4 mil pontos em relação ao fechamento anterior.

Na semana, o Ibovespa avança 2,21% e, em abril, sustenta ganho de 2,53% no agregado de cinco sessões. No ano, sobe 19,29%. O dólar teve queda de 1,01%, a R\$ 5,1029, em dia de forte retração também para a curva do DI, acompanhando o exterior, com devolução de prêmios após a tensão global que se viu até a noite da terça-feira, quando se tomou conhecimento do entendimento provisório entre EUA e Irã.

Em Nova York, os principais índices de ações fecharam em alta de 2,85% (Dow Jones), 2,51% (S&P 500) e 2,80% (Nasdaq). Na B3, dentre as blue chips, apenas as ações de Petrobras (ON -4,42%, PN -3,92%) encerraram em baixa, refletindo a correção do petróleo na sessão. Principal ação do Ibovespa, Vale ON subiu 2,27% e, entre as maiores instituições financeiras, os ganhos chegaram a 5,00% em Bradesco PN. Na ponta ganhadora, Hapvida (+9,06%), Vamos (+7,91%) e Direcional (+7,88%). No lado oposto, além das duas ações de Petrobras, destaque para Prio (-5,49%), Brava (-3,38%) e Ultrapar (-3,17%).

Brent

Ante a distensão geopolítica, tanto o Brent como o WTI voltaram a ser negociados bem abaixo do limiar psicológico de US\$ 100 por barril, neste meio de semana, acompanhando a expectativa pela reabertura do Estreito de Ormuz, essencial para a recuperação da oferta produzida na região do Golfo.

No começo da tarde, os contratos futuros de petróleo pouco reagiram à notícia de que o tráfego de petroleiros pelo estreito foi completamente interrompido, segundo a agência iraniana Fars, após Israel violar termos do cessar-fogo e atacar o Líbano.

Dessa forma, o petróleo WTI para maio, negociado em Nova York, fechou em queda de 16,4% (US\$ 18,54), a US\$ 94,41 o barril, no menor nível desde 25 de março. Já o Brent para junho, em Londres encerrou em baixa de 13,3% (US\$ 14,52), a US\$ 94,75 por barril, no menor nível desde 11 de março. Foram as maiores quedas em porcentual para ambas as referências desde abril de 2020, na pandemia de covid-19.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI PARA MENOR NÍVEL DESDE MAIO DE 2024

Também sob impacto da pausa na guerra, a moeda fechou em baixa de 1,10%, a R\$ 5,1029

Do Estadão Conteúdo

O dólar à vista encerrou a sessão desta quarta-feira, 8, em baixa de 1,10%, a R\$ 5,1029, menor nível desde maio de 2024, refletindo a descompressão dos prêmios de risco globais após o

acordo de cessar-fogo de duas semanas entre Estados Unidos e Irã, anunciado na terça à noite pelo presidente norte-americano, Donald Trump.

Pela manhã, a divisa chegou a operar abaixo de R\$ 5,10, com mínima a R\$5,0656. Ao longo da tarde, a moeda americana reduziu bastante o ritmo de baixa, em sintonia com o exterior, em meio a sinais de fragilidade na trégua momentânea alcançada no Oriente Médio. Um primeiro solavanco veio com a notícia de que os iranianos voltaram a fechar o Estreito de Ormuz em resposta a ataques de Israel ao Líbano, que abriga bases do Hezbollah, grupo xiita aliado do Irã.

Em seguida, o presidente do Parlamento do Irã, Mohammad Bagher Ghalibaf, afirmou que, na atual situação, um cessar-fogo bilateral ou negociações são “irracionais”. Ele alegou violações de cláusulas-chave da proposta de 10 pontos antes do início das tratativas, referindo-se aos ataques ao Líbano. Mais cedo, Trump disse que o Líbano não estava no acordo de cessar-fogo, ponto reforçado pelo vice-presidente dos EUA, JD Vance, no fim da tarde.

Termômetro do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes o índice DXY, que havia registrado mínima aos 98,951 pontos pela manhã, voltou a superar a linha dos 99,000 pontos à tarde, com máxima aos 99,179 pontos. O Dollar Index avança mais de 0,70% no ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/04/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - GESTÃO DE CRISE EM TEMPOS DE FAKE NEWS E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training e Gestão de Crise e professor universitário

opinio@portalbenews.com.br

No ambiente contemporâneo, marcado pela velocidade da informação e pela hiperconectividade, o mundo corporativo enfrenta um novo tipo de risco reputacional: aquele provocado por fake news e, mais recentemente, pelas distorções geradas por sistemas de inteligência artificial. Diferentemente das crises tradicionais, que costumam ter origem em fatos, essas novas ameaças muitas vezes nascem de narrativas fabricadas, manipuladas ou amplificadas por algoritmos, exigindo das organizações uma resposta mais ágil, estratégica e sofisticada.

O primeiro passo para lidar com esse cenário é reconhecer que a desinformação deixou de ser episódica e passou a ser estrutural. Empresas não podem mais adotar uma postura reativa, esperando que a crise aconteça para então agir. É fundamental investir em monitoramento contínuo de redes sociais, plataformas digitais e ambientes informacionais, utilizando ferramentas capazes de identificar rapidamente menções suspeitas, picos de engajamento anormal ou conteúdos potencialmente prejudiciais à reputação.

Além disso, a construção de uma cultura organizacional baseada na transparência e na credibilidade é um ativo essencial. Empresas que mantêm uma comunicação clara, consistente e ética com seus públicos tendem a sofrer menos impacto quando são alvo de fake news. Isso ocorre porque já possuem um capital de confiança previamente estabelecido, o que funciona como uma espécie de “blindagem reputacional”.

Outro ponto crucial é a preparação de porta-vozes. Em tempos de crise informacional, a resposta da empresa tem que ser rápida, mas também precisa. Porta-vozes bem treinados conseguem transmitir segurança, esclarecer dúvidas e evitar contradições que possam alimentar ainda mais a desinformação. O silêncio, nesse contexto, raramente é uma boa estratégia, pois abre espaço para que versões distorcidas ganhem força.

No caso específico das distorções geradas por inteligência artificial, como deepfakes, textos automatizados enganosos ou manipulação de dados, o desafio se torna ainda mais complexo. As



empresas devem investir em educação digital interna, capacitando suas equipes para reconhecer esse tipo de conteúdo e agir de forma adequada. Também é recomendável estabelecer parcerias com especialistas em tecnologia e cibersegurança, capazes de autenticar informações e, quando necessário, contestar tecnicamente conteúdos falsos.

A velocidade da resposta é outro fator determinante. Em um ambiente digital, narrativas se consolidam em questão de minutos. Por isso, protocolos de crise precisam ser atualizados para garantir tomadas de decisão rápidas, com fluxos de aprovação mais ágeis e menor burocracia. Ao mesmo tempo, é importante evitar respostas precipitadas que possam agravar a situação. Agilidade e responsabilidade devem caminhar juntas.

As empresas também devem atuar de forma proativa na produção de conteúdo confiável. Manter canais oficiais atualizados, investir em comunicação direta com seus públicos e ocupar espaços digitais com informação de qualidade são estratégias que ajudam a reduzir o impacto de boatos. Em outras palavras, não basta apenas reagir à desinformação; é preciso disputar narrativas. Outro aspecto relevante é o engajamento com stakeholders. Funcionários, clientes, parceiros e imprensa podem atuar como aliados importantes na contenção de crises. Quando bem-informados, tornam-se multiplicadores de mensagens corretas, ajudando a neutralizar conteúdos falsos. Por isso, a comunicação interna ganha um papel estratégico ainda mais relevante.

É importante compreender que crises provocadas por fake news e IA não são apenas problemas de comunicação, mas também de governança. Elas exigem integração entre áreas como jurídico, tecnologia, compliance e relações institucionais. A resposta eficaz depende de uma visão sistêmica, capaz de alinhar discurso, ação e valores organizacionais.

Para prevenir crises provocadas por fake news, o caminho mais eficaz é a antecipação. Isso passa pela implementação de sistemas robustos de escuta digital, capazes de mapear tendências, identificar narrativas emergentes e detectar possíveis focos de desinformação antes que ganhem escala. Paralelamente, é essencial manter uma presença ativa e consistente nos canais oficiais da empresa, com produção contínua de conteúdo confiável e acessível. Quanto mais a organização ocupa o espaço informacional com sua própria voz, menor é o vácuo que pode ser preenchido por boatos. Também é recomendável desenvolver planos preventivos de crise, com cenários simulados e respostas previamente estruturadas, reduzindo o tempo de reação e aumentando a assertividade.

No caso das distorções geradas por inteligência artificial, a prevenção exige uma abordagem ainda mais técnica e integrada. As empresas devem investir em ferramentas de verificação de autenticidade de imagem, áudio e vídeo, além de adotar protocolos internos para validação de informações sensíveis antes de sua divulgação. A capacitação contínua das equipes é indispensável, especialmente para que saibam reconhecer deepfakes e conteúdos sintéticos manipulados. Outra medida estratégica é estabelecer políticas claras de governança de dados e uso de IA, tanto internamente quanto em relação a fornecedores e parceiros. Ao criar uma cultura de checagem, responsabilidade digital e rigor informacional, a empresa reduz significativamente sua vulnerabilidade diante desse novo tipo de ameaça.

O enfrentamento desses novos tipos de crise exige das empresas uma combinação de vigilância constante, preparação estratégica e compromisso com a verdade. Em um mundo onde a informação pode ser facilmente manipulada, a credibilidade se torna o principal ativo. E protegê-la passa a ser uma prioridade permanente.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente,

QUANTO MAIS A ORGANIZAÇÃO OCUPA O ESPAÇO INFORMACIONAL COM SUA PRÓPRIA VOZ, MENOR É O VÁCUO QUE PODE SER PREENCHIDO POR BOATOS. TAMBÉM É RECOMENDÁVEL DESENVOLVER PLANOS PREVENTIVOS DE CRISE, COM CENÁRIOS SIMULADOS E RESPOSTAS PREVIAMENTE ESTRUTURADAS, REDUZINDO O TEMPO DE REAÇÃO E AUMENTANDO A ASSERTIVIDADE

JUSTIÇA - “FUI ARRASTADA PARA UM LAMAÇAL QUE NÃO ME PERTENCE”

A frase é de Martha Graeff, ex-noiva de Daniel Vorcaro, dono do Banco Master. Pela primeira vez ela falou sobre o escândalo e disse que não sabia de nada

Do Estadão Conteúdo



Martha diz que não enriqueceu com Vorcaro e que foi vítima linchamento virtual após ter mensagens íntimas com o ex-noivo vazadas

A influencer e ex-noiva de Daniel Vorcaro, Martha Graeff, usou as redes sociais nesta quarta-feira, 8, para se manifestar sobre o escândalo do Banco Master, que resultou na prisão preventiva do ex-banqueiro, suspeito de operar um esquema de fraudes bilionárias no mercado financeiro.

“E colocaram foco em quem? Em uma mulher que não tinha nada a ver com essa situação. Eu fui arrastada para um lamaçal que não me pertence. Essas últimas semanas foram um pesadelo”, lamentou.

Em uma fala de pouco mais de quatro minutos, Martha afirmou que não tinha conhecimento das operações fraudulentas investigadas; que não enriqueceu com o relacionamento de dois anos e declara ter sido vítima linchamento virtual após ter mensagens íntimas com o ex-noivo vazadas.

“Eu fui linchada, eu fui vulgarizada, eu sofri uma violência sem tamanho, sem precedentes e é importante que vocês saibam todos os detalhes do que aconteceu”, afirmou a influencer.

Ela diz que começou a namorar com Daniel Vorcaro após uma relação de 13 anos e que se sentia “apaixonada”. “Eu estava feliz, até as coisas (as investigações contra o ex-noivo) começarem a sair na imprensa. Foi quando eu também comecei a perceber ou entender junto com todo mundo”, afirmou.

“Muita gente pergunta: ‘Nossa, mas ela não sabia?’. Não, eu não sabia. Não só eu não sabia, como ninguém mais sabia. Nem as pessoas daquele meio, os órgãos reguladores, os clientes. Ninguém sabia. Eu acho que todos começaram a entender o que estava acontecendo juntos”, acrescentou.

Os diálogos entre Martha e Vorcaro foram interceptados pela Polícia Federal (PF) em março a partir da quebra de sigilo telemático do banqueiro. Mensagens íntimas do casal foram vazadas. Desde então, Graeff diz que as últimas semanas foram “um pesadelo”.

“Sobre o vazamento ilegal de mensagens íntimas entre uma mulher e um namorado, entre uma mulher e um noivo, isso foi uma atrocidade, isso foi uma covardia. E foi para desviar o foco de quem realmente importava. De quem realmente deveria estar respondendo por coisas que fizeram”, afirmou.

Bens para Martha

A ex-noiva de Vorcaro foi convocada a depor nas CPIs do Congresso depois da informação de que o banqueiro transferiu bens para Martha que podem superar os US\$ 100 milhões (ou mais de R\$ 520 milhões).

Na troca de conversas entre ambos, entregue à extinta CPI do INSS, Vorcaro apontou ter cuidado da abertura de um trust estrutura jurídica internacional de administração patrimonial no nome de Martha.

Pelas conversas, também se depreende que o principal bem do trust é a mansão em Bay Point, em Miami, comprada por US\$ 86,5 milhões (o equivalente a mais de R\$ 450 milhões).

A defesa de Martha afirmou que ela “não possui imóveis, automóveis ou depósitos de valores decorrentes do relacionamento com o Sr. Daniel Vorcaro. Também não tem conhecimento sobre a



existência de algum trust que lhe envolva, seja nos Estados Unidos ou em qualquer outro país” e que “se encontra à disposição das autoridades”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/04/2026

JUSTIÇA - SITUAÇÃO DO STF É ‘MUITO NEGATIVA’ PARA 47,69%, APONTA ESTUDO DA OAB-SP

Números divulgados nesta semana se referem à pesquisa com advogados p
Do Estadão Conteúdo

Quase metade (47,69%) dos defensores entrevistados pela seccional paulista da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-SP) avalia como “muito negativa” a atuação do Supremo Tribunal Federal (STF).

Outros 3,65% consideram “muito positivo” o desempenho da Corte máxima do Judiciário. Ainda de acordo com o levantamento, 64,10% defendem mandato fixo de oito anos para os ministros.

Os números foram divulgados pela OAB-SP na abertura de um encontro para debater o funcionamento das Cortes, o acesso à Justiça e a confiança no sistema, reunindo juristas e ex-presidentes de tribunais superiores. A Ordem ouviu 12.700 advogados de dezembro de 2025 a março de 2026.

O STF atravessa uma crise, após as revelações de indícios de suposto envolvimento de ministros da Corte com o Banco Master, investigado por possível fraude financeira.

De acordo com o levantamento, 8,31% dos advogados entendem que o mandato vitalício dos ministros é o modelo ideal e deve seguir como está hoje. Já para 81,89% dos entrevistados, é preciso mudar a forma de escolha dos magistrados do STF, prerrogativa exclusiva do presidente da República.

Ainda de acordo com o levantamento, 55,63% dos advogados encaram a morosidade como um “problema gravíssimo” do sistema de Justiça brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/04/2026

JUSTIÇA - PGR É A FAVOR DE INVESTIGAÇÃO CONTRA MINISTRO DO STJ

Marco Aurélio Buzzi é suspeito de importunação e assédio sexual contra duas mulheres. Caso tramita sob sigilo no STF

Do Estadão Conteúdo

Marco Aurélio Buzzi é suspeito de importunar sexualmente uma jovem de 18 anos e assediar sexualmente uma ex-assessora

A Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestou favorável à abertura de inquérito no Supremo Tribunal Federal (STF) para apurar a conduta do ministro Marco Aurélio Gastaldi Buzzi, do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Ele é suspeito de importunar sexualmente uma jovem de 18 anos e assediar sexualmente uma ex-assessora.

Na manifestação, a PGR entende que as declarações das vítimas e as provas produzidas em processos administrativos já são suficientes para a abertura de investigação criminal.

Buzzi é alvo de um processo administrativo preliminar no STJ e está afastado do cargo desde o dia 10 de fevereiro para investigação de acusações de crimes sexuais contra as duas mulheres.



A primeira acusação é de familiares de uma jovem de 18 anos, amigos de Buzzi. Segundo os relatos, a vítima passava férias com os pais e a família do ministro no imóvel dele, localizado em Santa Catarina. Lá, o magistrado teria tentado agarrar a jovem à força.

Após a denúncia dela, uma mulher que trabalhou com o ministro relatou fatos similares ao primeiro caso. A ex-assessora de Buzzi denunciou ao CNJ cinco episódios em que teria sido assediada sexualmente e ainda um outro de assédio moral durante o período no qual trabalhou no gabinete. A defesa do ministro nega as acusações.

No dia 31 de março, o procurador-geral da República, Paulo Gonet enviou ao ministro Nunes Marques, relator do caso no STF, um parecer favorável à abertura de inquérito criminal, com envio dos autos à autoridade policial para diligências por 60 dias, sob sigilo, e posterior retorno do caso ao Ministério Público para nova avaliação. O caso tramita em sigilo.

Curso normal

O advogado Daniel Bialski, que representa a jovem e sua família, afirmou ao Estadão que espera que “efetivamente, a investigação siga o seu curso normal, para que os graves fatos reportados sejam apurados para respaldar futura ação penal”.

Em nota enviada ao Estadão, a defesa de Buzzi diz acreditar que o relator do caso no STF “saberá sopesar o conjunto de elementos para, assim, indeferir a abertura do inquérito policial”.

“Com respeito, a defesa do Ministro Buzzi discorda da manifestação pela instauração de inquérito policial diante da apresentação das inúmeras contraprovas já documentadas no procedimento preparatório. Assim, se os depoimentos iniciais podem ser considerados indícios, não se pode desconsiderar a plêiade de provas que demonstram a inexistência dos fatos declarados”, informa a defesa.

No próximo dia 14, os ministros do STJ decidirão em plenário se vão abrir um processo administrativo disciplinar (PAD) contra o magistrado e o parecer da PGR pode pesar na decisão.

Dino

O STF e o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) também apuram os casos de assédio e importunação sexual. No pior dos cenários para Buzzi, ele poderia ser condenado pelo CNJ à aposentadoria compulsória, com remuneração proporcional ao tempo de serviço.

No dia 16 de março, contudo, o ministro Flávio Dino, do STF, acabou com essa pena. Dino ordenou que infrações graves devem resultar na perda do cargo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

JUSTIÇA - MORAES HOMOLOGA REDUÇÃO DA PENA DE HACKER

Walter Delgatti Neto recebeu o benefício após ser aprovado no Enem
Da Agência Brasil

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), homologou a redução de 100 dias na pena do hacker Walter Delgatti, condenado pela invasão ao sistema eletrônico do Conselho Nacional de Justiça (CNJ). A decisão foi assinada no dia 31 de março.

O desconto na pena está previsto em lei e ocorreu após Delgatti ter sido aprovado no Exame Nacional do Ensino Médio (Enem) para pessoas privadas de liberdade.

“Defiro parcialmente o pedido para homologar, para fins de remição, um total de 100 dias que deverá ser remido da pena de Walter Delgatti Neto, correspondentes à sua aprovação integral no ENEM PPL 2025”, decidiu Moraes.

Em maio de 2025, Delgatti foi condenado por ter invadido o site do CNJ - a mando da ex-deputada Carla Zambelli, que também foi condenada no processo - e emitido um mandado de prisão falso contra Alexandre de Moraes.

Em janeiro deste ano, Delgatti passou a cumprir pena em regime semiaberto. Durante a fase de investigação, ele ficou preso por um ano, onze meses e cinco dias, equivalente a 20% da pena.

Com o desconto do período em que ficou preso antes da condenação, o hacker passou para o semiaberto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

JUSTIÇA - ZANIN VOTA POR ELEIÇÃO DIRETA NO RIO E FUX DIVERGE

Faltam os votos de oito ministros sobre como será eleito o governador que vai substituir Cláudio Castro. Julgamento prossegue nesta quinta-feira

Do Estadão Conteúdo



Cristiano Zanin (à dir.) votou pela realização de eleições diretas, enquanto Luiz Fux se posicionou a favor da realização de eleições indiretas

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) encerrou nesta quarta-feira, 8, a primeira sessão que discute como será feita a eleição para o mandato-tampão de governador e vice-governador do Rio de Janeiro após a renúncia de Cláudio Castro (PL). A Corte vai definir se a escolha será por eleição direta, com voto popular, ou indireta, pelos deputados da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj).

O julgamento, empatado em 1 a 1, será retomado nesta quinta-feira, 9. A votação começará com o ministro Flávio Dino, que abrirá a sessão no início da tarde. Ainda faltam os votos de oito ministros.

Na sessão desta quarta-feira, o ministro Cristiano Zanin votou pela realização de eleições diretas, mas evitou tratar de pontos como formato e datas do pleito. Segundo o ministro, esses detalhes devem ser definidos pelo plenário após a conclusão do julgamento.

De outro lado, o ministro Luiz Fux divergiu e se posicionou a favor da realização de eleições indiretas no Rio, citando a proximidade do pleito de outubro.

Em qualquer cenário, os novos ocupantes do Palácio Guanabara ficarão no cargo até 31 de dezembro, já que o próximo governador que cumprirá mandato integral, será eleito em outubro por voto direto, como ocorre em todo o País.

Como mostrou o Estadão, a possibilidade de os ministros optarem pela votação conduzida pelos deputados estaduais está mais forte no STF. O principal motivo é a logística necessária para se planejar duas eleições para governador no mesmo ano no Rio.

Em 27 de março, o ministro Cristiano Zanin suspendeu liminarmente a realização de eleições indiretas para o cargo. Na mesma decisão, pediu destaque no julgamento da ADI 7.942, sob relatoria do

ministro Luiz Fux, que discute as regras para a eleição ao governo do Rio. São essas duas ações que passam pelo escrutínio dos ministros.

'Rio é Gotham City'

Após a leitura dos relatórios de Luiz Fux e Cristiano Zanin nesta quarta, o advogado Thiago Fernandes Boverio, que representa o Partido Social Democrático (PSD), autor das duas ações sobre o tema no Supremo, defendeu em sustentação oral a realização de eleição direta no Rio de Janeiro.

O advogado comparou o Estado a Gotham City, cidade fictícia dos filmes do super-herói Batman, e afirmou que, se a escolha for indireta, o eleito "não será o Batman, mas sim o Coringa".

O advogado Gustavo da Rocha Schmidt, segundo a sustentar pelo PSD, afirmou que o Rio de Janeiro vive uma "doença generalizada" com "contaminação" das instituições pelo crime organizado, e que eleições diretas seriam a única forma de "recuperar a esperança da população fluminense e garantir um futuro minimamente decente". Segundo ele, se a escolha ficar a cargo da Alerj, o resultado será um "desastre anunciado".

Terceiro a falar pelo partido, o ex-procurador-geral da República nos governos Fernando Collor e Itamar Franco - Aristides Junqueira afirmou que "não há outra saída no caso concreto senão a realização de eleição direta".

Parecer

Na terça-feira, 7, a Procuradoria-Geral da República (PGR) enviou ao Supremo um parecer em que defende a realização de eleição direta para a escolha do novo governador.

Na avaliação do procurador-geral da República, Paulo Gonet, a renúncia de Castro "em meio ao julgamento (de um processo contra o governador no TSE) é uma manobra para fugir das consequências legais pelos fatos em julgamento na Corte eleitoral".

"Se a gente admitir procedimento desta ordem a eficácia do direito eleitoral e da própria autoridade da Justiça eleitoral perderia substância", disse Gonet.

O presidente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ), desembargador Ricardo Couto de Castro, comanda o Estado neste momento.

Renúncia e condenação de Castro

Em 24 de março, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) condenou o ex-governador do Rio e o declarou inelegível até 2030. Cláudio Castro também teria o mandato cassado, mas renunciou ao cargo um dia antes do julgamento. A ideia era disputar uma vaga no Senado pelo Rio de Janeiro caso não fosse condenado e declarado inelegível.

Segundo a acusação, a Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos (Ceperj) e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) teriam sido utilizadas para criar mais de 27 mil cargos irregulares comissionados para empregar cabos eleitorais e favorecer a reeleição do governador em 2022.

O próximo da linha sucessória para assumir o cargo seria o vice-governador Thiago Pampolha, que deixou o cargo para assumir uma vaga no Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ). Ele também foi condenado pelo TSE.

Na sequência, assumiria o presidente da Assembleia, Rodrigo Bacellar (União), que está preso sob suspeita de ter vazado informações da Operação Zargun, da Polícia Federal.

INTERNACIONAL – IRÃ AMEAÇA ROMPER O CESSAR-FOGO

Ataques de Israel contra o Líbano podem interromper a trégua combinada entre os governos americano e iraniano

Da Agência Brasil



Israel diz ter bombardeado 100 alvos em dez minutos no sul do Líbano e na capital, Beirute

O Irã ameaça romper o cessar-fogo e retaliar Israel em resposta aos sucessivos bombardeios realizados contra o Líbano nesta quarta-feira (8). Fontes do governo iraniano informaram às agências de notícias do país persa que Teerã estuda retomar os ataques devido ao rompimento do acordo por parte de Israel.

“O Irã pode se levantar em uma ofensiva de defesa em grande escala a qualquer momento, já que o regime israelense está recorrendo à violação de um cessar-fogo frágil e temporário, alertou um alto

funcionário da segurança”, disse a mídia estatal iraniana Press TV.

O alto funcionário pediu que os países mediadores intervenham. O Irã exige que o cessar-fogo envolva todas as frentes de batalha, incluindo o Líbano e a Faixa de Gaza, alvos de bombardeios israelenses nos últimos 40 dias de guerra no Oriente Médio.

Em rede social, o porta-voz da Comissão de Segurança Nacional do Parlamento iraniano, Ebrahim Rezaei, defendeu a suspensão do cessar-fogo e o fechamento do Estreito de Ormuz.

“Em resposta à invasão selvagem dos sionistas ao Líbano, agora mesmo deve-se parar o tráfego de navios no Estreito de Ormuz. Os libaneses deram suas vidas por nós, e não devemos deixá-los sozinhos nem por um momento. Cessar-fogo ou em todas as frentes ou em nenhuma frente”, disse.

Em comunicado divulgado pela mídia iraniana, as Forças Armadas do país informaram que manterão controle “inteligente” sobre o Estreito de Ormuz, por onde passam 20% do petróleo e gás mundial, sem especificar como seria esse controle.

A reabertura do Estreito de Ormuz por duas semanas foi uma das condições para o cessar-fogo entre os Estados Unidos (EUA) e o Irã.

Israel ataca Líbano

As Forças de Defesa de Israel (FDI) informaram ter bombardeado 100 alvos em dez minutos no sul do Líbano e Beirute. O Ministério da Saúde do Líbano informou que, em contagem preliminar, os ataques de hoje causaram “dezenas de mortes e centenas de feridos”.

Vídeos de prédios destruídos no centro da capital libanesa circulam nos veículos do país vizinho. O Hezbollah pediu aos moradores deslocados pela guerra que não retornem às suas residências até que o cessar-fogo seja oficialmente decretado no Líbano.

O primeiro-ministro do Líbano, Nawaf Salam, lamentou os ataques de Israel contra bairros residenciais e densamente povoados.

“[Israel não se importa] com todos os esforços regionais e internacionais para deter a guerra, não obstante o desprezo total pelos princípios do direito internacional e do direito internacional

humanitário, que nunca respeitou de fato”, escreveu em uma rede social. escreveu em uma rede social.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 09/04/2026

INTERNACIONAL – TRÉGUA INDICA PREPARO PARA ATAQUE MASSIVO DOS EUA, DIZEM ESPECIALISTAS

A fragilidade do acordo de cessar-fogo anunciado pelos Estados Unidos (EUA) e Irã, em meio a manutenção de grande mobilização de tropas estadunidenses no Oriente Médio, sugere que a trégua temporária serve para o Pentágono se preparar para um novo ataque massivo contra o Irã.

A avaliação é de especialistas em geopolítica e questões militares consultados pela Agência Brasil. O diretor do Instituto de Altos Estudos de Geopolítica, Segurança e Conflitos (GSEC), Rodolfo Queiroz Laterza, disse que o cessar-fogo, na forma como foi desenhado, sugere que a trégua é uma forma de Trump ganhar tempo.

“Estamos vendo é uma pausa operacional para finalidades de possível reabastecimento de munições e das unidades da Força Aérea norte-americana para um bombardeio massivo e/ou também um desembarque terrestre. Esse cessar-fogo é bastante precário”, disse o historiador de conflitos armados.

O especialista em geopolítica destaca que a movimentação de aeronaves na região é “colossal”, com cerca de 500 aviões dos EUA em operação, cerca de um quarto da frota aérea militar do país. “Isso não indica paralisia ou acordo”.

O cientista político e especialista em geopolítica Ali Ramos destacou que os EUA têm uma capacidade de produzir, por ano, cerca de 90 mísseis Tomahawk e cerca de 500 a 600 mísseis Patriot, o que indica um esgotamento desses armamentos.

“Só na primeira semana foram gastos 800 mísseis Patriot. Eles estão com estoques baixos. Esses mísseis também são fornecidos ao Reino Unido, Japão, Austrália, Canadá e outros países. Existe um problema de estoque muito grande e, por isso, os ataques iranianos estavam, cada vez mais, passando pelas defesas aéreas”, destacou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 09/04/2026

INTERNACIONAL – MACRON PEDE INCLUSÃO DO LÍBANO NA TRÉGUA

Presidente francês faz apelo a EUA e Irã para que o cessar-fogo seja respeitado em todas as áreas de confronto do Oriente Médio

Do Estadão Conteúdo



Macron conversou por telefone com os presidentes dos Estados Unidos, Donald Trump, e do Irã, Masoud Pezeshkian

O presidente da França, Emmanuel Macron, disse nesta quarta-feira que a inclusão do Líbano no cessar-fogo acordado entre Estados Unidos e Irã é uma condição necessária para que a trégua seja “crível e duradoura”.

O mandatário disse que conversou por telefone com os presidentes dos Estados Unidos, Donald Trump, e do Irã, Masoud Pezeshkian.



“Disse a ambos os presidentes que a decisão de aceitar um cessar-fogo foi a melhor possível. Expressei minha esperança de que o cessar-fogo seja plenamente respeitado por cada um dos liderantes, em todas as áreas de confronto, inclusive no Líbano”, disse Macron, em publicação no X.

O líder francês também disse que qualquer acordo terá de abordar as preocupações levantadas pelos programas nuclear e de mísseis balísticos do Irã, além da política regional do regime persa e suas ações no Estreito de Ormuz.

Apesar do cessar-fogo em vigor, a chefe da diplomacia da União Europeia (UE), Kaja Kallas, afirmou que a incerteza continua no Oriente Médio. Kallas disse que se reuniu em Riad com o ministro das Relações Exteriores da Arábia Saudita, Faisal bin Farhan Al Saud, e com o secretário-geral do Conselho de Cooperação do Golfo (GCC), Jassem Mohamed Albudaiwi, para discutir como avançar da trégua de duas semanas para uma paz mais permanente.

“Esta crise demonstrou a necessidade de uma parceria mais forte entre a UE e o Golfo, inclusive em segurança e cooperação em defesa, o que pode nos tornar mais fortes”, afirmou ela em publicação no X.

JD Vance

O vice-presidente dos EUA, JD Vance, disse que o Líbano não faz parte do cessar-fogo temporário acordado com o Irã. Contudo, o americano disse estar “otimista” para as negociações de paz e possível acordo permanente com Teerã.

“Nunca fizemos nenhuma promessa de que o Líbano estaria incluído no cessar-fogo com o Irã. Houve um mal-entendido: nem os EUA, nem Israel disseram qualquer coisa neste sentido”, afirmou ele.

Vance disse que o andamento futuro das negociações dependerá agora dos iranianos e do quanto estão “dispostos” a avançar nos próximos passos. Segundo ele, há sinais de reabertura gradual do Estreito de Ormuz, mas ainda é necessário que o país persa se comprometa a não criar uma arma nuclear.

“Nossa posição sobre o enriquecimento de urânio pelo Irã não mudou. Eles não podem fazer qualquer coisa que chegue perto de criar uma arma nuclear”, frisou.

Ameaça

O vice-presidente americano alertou que, se o Irã não cumprir sua parte, os EUA não vão cumprir o cessar-fogo e haverá outras “consequências graves”. Vance não detalhou quais seriam essas consequências, mas apontou que o mesmo aviso já havia sido mencionado pelo presidente dos EUA, Donald Trump.

“Trump possui todos os trunfos nas negociações, de recursos militares a econômicos”, destacou, acrescentando que a “culpa” do estado atual enfraquecido de Teerã pertence ao regime no poder. “Queremos que o Irã negocie seriamente e que conversas tenham sucesso. Só assim teremos vitória para a população americana.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

INTERNACIONAL – NETANYAHU DIZ QUE CESSAR-FOGO NÃO ENCERRA GUERRA

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, afirmou que o cessar-fogo em vigor não representa o fim da campanha militar e que o país ainda pretende atingir novos objetivos, inclusive com a possibilidade de retomada dos combates. “O cessar-fogo não é o fim, mas uma etapa no caminho para alcançar todos os nossos objetivos”, disse.

Em pronunciamento na tarde desta quarta-feira, Netanyahu declarou que Israel está “pronto para voltar a lutar a qualquer momento”, acrescentando que o país mantém “o dedo no gatilho”.

Segundo ele, a trégua temporária de duas semanas entre Estados Unidos e Irã foi estabelecida em coordenação com Israel e ocorre em um momento em que Teerã estaria “mais fraco do que nunca”, enquanto Israel estaria “mais forte do que nunca”.

O premiê afirmou que os avanços recentes incluem ataques a instalações nucleares, fábricas, infraestrutura logística e capacidades de produção de mísseis do Irã, além de ações contra lideranças e estruturas de repressão do regime. “Afastamos uma ameaça existencial contra Israel e o mundo livre, abalamos as bases do regime iraniano”, disse, acrescentando que, sem a ofensiva, o Irã já teria armas nucleares e milhares de mísseis.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

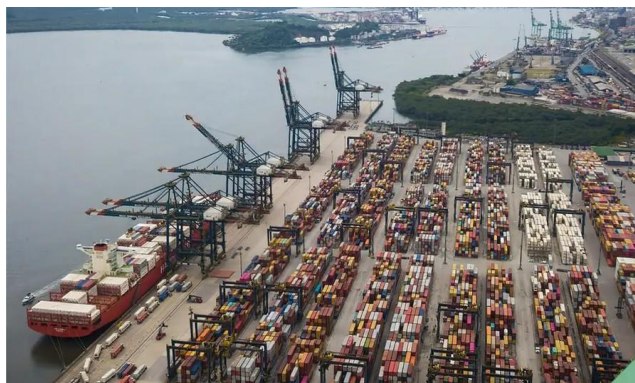
Data: 09/04/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

JUSTIÇA SUSPENDE COBRANÇA DE IMPOSTO SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO PARA CINCO MULTINACIONAIS

A decisão beneficia Shell Brasil, Equinor, Petrogal, TotalEnergies e Repsol Sinopec. Taxação havia sido anunciada em março para minimizar efeitos da alta do combustível



Exportação de petróleo foi taxada em 12%, mas Justiça derrubou decisão — Foto: Divulgação Porto de Santos via Agência Brasil

A Justiça do Rio de Janeiro concedeu liminar a cinco petroleiras multinacionais para suspender a cobrança do imposto de 12% sobre a exportação de petróleo bruto, criado pelo governo, em março, via Medida Provisória 1.340. O imposto, de caráter temporário, foi uma forma encontrada pela União para compensar efeitos da alta do petróleo, provocada pela guerra no Irã. A decisão beneficia

empresas com matriz no exterior: Shell Brasil, Equinor, Petrogal, TotalEnergies e Repsol Sinopec.

O juiz Humberto de Vasconcelos Sampaio, da 1ª Vara Federal do Rio de Janeiro, entendeu que a medida tem finalidade arrecadatória e, por isso, concordou com a suspensão da cobrança, em resposta ao pedido feito pelas cinco companhias.

O imposto sobre exportação de petróleo foi anunciado pelo governo junto a outras medidas para conter os efeitos do aumento da commodity. No mesmo dia, foi anunciada a criação de uma taxa de 50% para a venda de diesel ao exterior, além de subvenção aos produtores do combustível e isenção das alíquotas de PIS e Cofins sobre o produto.

Conforme exposição de motivos da MP, a tarifa sobre exportação do petróleo visava “capturar e transferir à sociedade parcela do ganho extraordinário gerado pela valorização abrupta do preço internacional de um recurso natural não renovável”. Com a taxa sobre o diesel, o governo pretendia desestimular a exportação do combustível para preservar o abastecimento interno.

Na prática, a criação das tarifas também amplia a arrecadação do governo, de modo a compensar as desonerações e subvenções ao setor. Segundo estimativa do Ministério da Fazenda, os benefícios fiscais terão impacto de R\$ 30 bilhões.

Na petição encaminhada à Justiça, as cinco petroleiras sustentam que a medida provisória desvirtuou a natureza do imposto de exportação e este foi usado como instrumento arrecadatório, tese que foi acolhida pelo juiz.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 09/04/2026

TAP TEM QUEDA DE 92% NO LUCRO EM 2025 MESMO COM ALTA DE PASSAGEIROS E APOSTA NO BRASIL

Em processo de privatização, companhia diz que há "dinâmica positiva das reservas" mesmo com cenário de incerteza

Por **Bruno Rosa** — Rio



Avião de passageiros da TAP no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa — Foto: Gonçalo Fonseca/Bloomberg

A companhia aérea portuguesa TAP registrou lucro líquido de 4,1 milhões de euros (R\$ 22,6 milhões) no ano passado, uma queda de 92% em relação ao registrado em 2024. O recuo foi ocasionado por despesas fiscais no quarto trimestre. Apesar da retração, a companhia obteve o quarto ano seguido de avanço no ganho. Para 2026, a empresa disse que o crescimento deverá ser impulsionado sobretudo pela rede transatlântica, com

destaque para o Brasil, onde já opera diretamente para dez cidades.

Na semana passada, os grupos Air France-KLM e Lufthansa informaram que apresentaram ofertas para adquirir uma participação minoritária na TAP, que está em processo de privatização pelo governo português, dono de 49,9% das ações.

Ao divulgar seus resultados financeiros, a companhia lembrou que o momento é marcado por "incerteza e pressão de custos em toda a indústria". A TAP informou ainda que a evolução dos preços do combustível deverá ser parcialmente mitigada por ajustes de preços, alinhados às tendências de mercado.

A companhia, no entanto, ponderou que, apesar do cenário de guerra, a resiliência da demanda e a dinâmica positiva das reservas deverão sustentar um fator de ocupação mais elevado e a melhoria das receitas unitárias.

No ano passado, as receitas operacionais totalizaram 4,313 bilhões de euros (R\$ 23,7 bilhões), uma alta de 1,2% em relação a 2024, puxada pelo aumento da capacidade e por um melhor índice de ocupação.

Além de apostar no Brasil, onde inaugurou rotas para Curitiba e São Luís, a companhia vem investindo na modernização de sua frota, com aeronaves Airbus Neo, e criando uma nova classe (entre a econômica e a executiva) em seus voos, para aumentar a rentabilidade.

A empresa chegou ao fim de 2025 com 99 aeronaves. A meta é encerrar este ano com entre 104 e 106 aviões.

Na Europa, a TAP quer ampliar as operações no Porto, com novas rotas, e desenvolver um hub de manutenção. A previsão é de um investimento de 20 milhões de euros (R\$ 110 milhões). Luís Rodrigues, CEO da empresa, classificou os resultados como sólidos e destacou a demanda consistente por passagens, mas citou os desafios da indústria.

— Apesar de um contexto desafiador, marcado por pressões inflacionárias nos custos e por restrições nas cadeias de abastecimento e impactos operacionais relevantes em toda a indústria, mantivemos margens resilientes. Este desempenho sustentou um resultado líquido positivo pelo quarto ano consecutivo — disse Rodrigues.

Ao todo, foram transportados 16,7 milhões de passageiros, uma alta de 3%. Na América do Sul, foram transportados 2,2 milhões de passageiros no ano passado, alta de 5% em relação ao ano anterior. Na América do Norte, o crescimento foi de 4%, para 1,7 milhão.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/04/2026

PETROBRAS DIZ QUE VAI DEVOLVER DIFERENÇA DE PREÇO EM LEILÃO DE GÁS QUESTIONADO POR LULA

Empresa informa que diretoria aprovou devolução de valores a clientes
Por Bruno Rosa



Fachada do prédio da Petrobras no RJ Agência O Globo — Foto: Agência O Globo

A Petrobras informou nesta quinta-feira que sua diretoria aprovou "a neutralização dos efeitos de preço decorrentes do leilão de gás liquefeito de petróleo (GLP, o gás de botijão)" que foi realizado em 31 de março. O certame foi criticado pelo presidente Lula e levou ao afastamento de dois executivos da estatal de suas funções.

Segundo o comunicado da estatal, a empresa vai "devolver aos clientes os valores referentes à diferença entre o Preço de Paridade de Importação (PPI) divulgado pela ANP para o período de 23 a 27 de março e os lances arrematados pelos distribuidores participantes do certame".

A empresa diz que a decisão foi "sustentada por análises econômicas e de risco" e que "leva em conta a excepcionalidade do contexto mercadológico atual, decorrente do conflito no Oriente Médio. Considera também as manifestações de órgãos de controle e regulatórios, tais como ANP e Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon)".

A empresa disse ainda que vai garantir a entrega da totalidade dos volumes contratados no leilão, mantendo a previsibilidade e a segurança do abastecimento nacional.

Na semana passada, a Petrobras fez um leilão de gás de botijão com preços bem acima do que consta no valor de referência das refinarias. O certame virou motivo de impasse dentro da estatal e levou Magda Chambriard, presidente da estatal, a determinar a mudança no comando da Gerência de Comercialização.

Segundo fontes, a decisão de fazer o leilão foi vista como um ato de "insubordinação". Dias depois, Claudio Schlosser, que era diretor Executivo de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, foi exonerado do cargo.

O gás é um tema sensível tanto no governo quanto na Petrobras, já que atinge em cheio uma das bandeiras de Lula, o botijão de gás. Para isso, foi criado o programa Gás do Povo substitui o antigo vale-gás, oferecendo um voucher (vale-recarga) para botijões de 13 kg a famílias do Bolsa Família e com renda per capita de até meio salário mínimo.

O leilão de GLP ocorreu após um leilão semelhante de diesel pela Petrobras, que também teria preços acima do valor de tabela da estatal, mas acabou sendo suspenso.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/04/2026

ALÉM DE ENCONTRO COM GALÍPOLO, GOVERNADORA DO DF E PRESIDENTE DO BRB SE REÚNEM COM BANCOS POR SAÍDAS PARA BURACO NO BALANÇO

Conversa com presidente do BC foi "técnica e institucional", diz Celina
Por Thaís Barcellos — Brasília



Celina Leão (PP) toma posse como governadora do DF — Foto: Reprodução/TV CLDF

Além da agenda com o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, a governadora do Distrito Federal, Celina Leão (PP), terá uma série de reuniões nesta quinta-feira em São Paulo em busca de soluções para o buraco causado no balanço do BRB pelas operações com o Banco Master. O presidente do BRB, Nelson de Souza, acompanha as agendas.

O BC tem cobrado ações do governo do DF, controlador do banco, para resolver o problema patrimonial da instituição, que é calculado em, pelo menos, R\$ 5 bilhões pelo regulador. A situação foi gerada pela operação de compra de carteiras do Master pelo BRB, no valor de R\$ 12,2 bilhões, suspeitas de serem fraudulentas. O Banco de Brasília desfez a operação, mas não recebeu os valores em dinheiro, e sim em outros ativos do banco de Daniel Vorcaro, cuja qualidade também é duvidosa.

Baseado em estimativas recentes, o presidente do BRB disse que devem ser necessários R\$ 8,8 bilhões para fazer frente a perdas prováveis com os ativos e um reforço de capital do controlador de R\$ 6,6 bilhões. Não há números oficiais do prejuízo ainda, porque o BRB não divulgou ainda o balanço de 2025, que deveria ser publicado até 31 de março.

O BC vinha cobrando que, junto com o balanço, fosse apresentada uma solução definitiva para o problema de capital. Com o descumprimento da obrigação, o banco já está sujeito a multas, mas ainda não está claro quais serão as novas sanções do regulador. O BRB, por exemplo, já está enquadrado na regra que demanda medidas preventivas para tentar garantir o equilíbrio econômico-financeiro da instituição.

É nesse contexto que acontece a reunião entre Galípolo e Celina nesta quinta. O encontro já é um avanço da gestão do DF, uma vez que o BC vinha cobrando maior celeridade do antecessor de Celina, Ibaneis Rocha, para encontrar uma solução para o BRB. Celina era vice de Ibaneis e assumiu o DF na semana passada.

"A nova gestão do Governo do Distrito Federal e do Banco de Brasília está totalmente empenhada em enfrentar e solucionar essa situação com seriedade e responsabilidade", disse, em nota enviada antes do encontro.

Depois do encontro, a governadora se limitou a dizer que a reunião foi "técnica e institucional".

Além do encontro com Galípolo, a governadora também se reunirá com a Faria Lima, para dar continuidade às tratativas em busca de soluções para o banco. Na gestão anterior, já houve conversas para viabilizar um empréstimo ou a participação das instituições financeiras em um fundo imobiliário formado com imóveis cedidos pelo governo do DF, mas ainda não tem nada formalizado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/04/2026

MASTER: AO INOCENTAR CAMPOS NETO, GALÍPOLO CONTRARIOU ESTRATÉGIA COMBINADA NO PALÁCIO DO PLANALTO

Estratégia de culpar Campos Neto foi combinada em reunião no Planalto, mas Galípolo não seguiu roteiro

Por Malu Gaspar — Brasília



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo — Foto: Cristiano Mariz/ Agência O Globo

A estratégia de responsabilizar o ex-presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, pelo escândalo do Master, foi combinada no início de março no Palácio do Planalto em uma reunião do presidente Lula com três ministros e Gabriel Galípolo, atual presidente do BC. No encontro, que discutiu como o governo deveria reagir à crise, estavam Rui Costa, da Casa Civil, Sidônio Palmeira, da Comunicação Social, e Fernando Haddad, da Fazenda. Galípolo, porém, não seguiu o roteiro ao

depor na CPI do Crime Organizado, nesta quarta-feira (8). Ao responder a perguntas dos senadores, ele isentou o antecessor de responsabilidade.

“Não há, em nenhum processo de auditoria ou de sindicância, nada que encontre qualquer culpa por parte do ex-presidente Roberto Campos”, disse Galípolo, que ainda negou que o antecessor tivesse atuado para impedir uma intervenção ou liquidação do Master ao longo de 2024.

Como mostrou O GLOBO, as afirmações do presidente do BC irritaram os ministros mais próximos de Lula – especialmente por que, quase ao mesmo tempo que o presidente do BC inocentava Campos Neto no Congresso, o presidente afirmava em uma entrevista ao vivo ao canal de notícias ICL que “o Master é obra, é ovo da serpente do Bolsonaro e do Roberto Campos, ex-presidente do Banco Central”.

A fala de Lula foi combinada com Sidônio a partir de uma linha do tempo entregue pelo próprio Galípolo durante a reunião no Planalto.

De acordo com relatos de testemunhas, o relatório levava à conclusão de que todas as medidas que ajudaram o Master a crescer e se tornar uma máquina de fraudes foram tomadas na gestão de Campos Neto – a começar pela própria autorização para que Daniel Vorcaro assumisse o controle de um banco falido e cheio de rolos, o Máxima.

Chamou a atenção dos ministros que o primeiro pedido de Vorcaro ao BC foi negado em fevereiro de 2019, na gestão de Ilan Goldfajn – mas oito meses depois, em outubro do mesmo ano, já com Campos Neto no comando, a autorização saiu.

Nas palavras de um auxiliar de Lula ouvido pela equipe da coluna, ao constatar que o crescimento do Master ocorreu sob Campos Neto, o presidente ainda teria perguntado se os ministros e a comunicação do governo não poderiam dizer isso de forma clara para a população.

Acertou-se que seria feito, mas ainda assim Lula pediu que Galípolo transformasse o relatório discutido ali, na prática uma folha sem timbre com um compilado de informações, em documento oficial do BC.

De acordo com os relatos obtidos pela coluna, porém, Galípolo não se comprometeu de forma clara a atacar Campos Neto de forma pública, nem disse se providenciaria o documento oficial pedido por Lula.

Quem passou a apontar a responsabilidade de Campos Neto sempre que teve chance foi o ministro da Casa Civil, Rui Costa. Na semana passada, em entrevista à Globonews, disse que “O responsável central por essa pessoa ter virado banqueiro chama-se Campos Neto e sua diretoria do Banco Central que por sinal dois diretores estão de tornozeleira por ordem judicial porque ficou comprovado que eles estavam recebendo vantagens indevidas por não fiscalizar o banco”.

Com o depoimento de Galípolo, que foi registrado pela TV Senado e deve ser usado pela oposição para tentar blindar Bolsonaro e Campos Neto, a narrativa perde força.

Apesar da pressão de Lula, a gestão Galípolo mantém em sigilo os documentos e as razões pelas quais a diretoria de Campos Neto aprovou a transferência de controle do Máxima para o Master de Vorcaro. Questionado sobre isso na CPI, ele apenas confirmou de forma genérica o teor dos votos e disse que isso era tudo o que ele podia falar a respeito.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/04/2026

GALÍPOLO DIZ QUE BC 'NÃO NEGOCIA MANDATO' E COBRA AVANÇO NA AUTONOMIA

Presidente afirma que servidores enfrentam condições 'não adequadas' de trabalho e vê Focus como bússola em cenário turbulento

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo — Foto: Raphael Ribeiro/ Banco Central

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, voltou a defender nesta quinta-feira o avanço da autonomia da instituição e afirmou que o BC “não está disponível para negociar o seu mandato”. Segundo ele, preservar a institucionalidade exige reconhecer erros e “cortar na carne” quando necessário.

— Eu já disse algumas vezes que a palavra “autonomia” precisa de um rebrand, que parece uma ideia de que a gente está virando as costas para a democracia ou qualquer coisa desse tipo. É muito importante a gente completar esse processo de autonomia do Banco Central, porque a autonomia não vem de um dispositivo legal. A autonomia significa algo que é muito caro ao Banco Central, que não é estar disponível para negociar o seu mandato.

Ele continuou:

— Existem questões como a institucionalidade, que estão acima de qualquer coisa. Significa também, quando tiver alguma coisa errada, ter a coragem de apontar o que está errado dentro do Banco Central e não só pedir desculpas, mas cortar na carne, porque é o que é o mais forte para a institucionalidade, independente de relações pessoais que possam existir.

Galípolo disse ainda que os servidores vêm enfrentando condições de trabalho “que não são as mais adequadas”, tema que, segundo ele, vem sendo apontado há anos, apesar da continuidade de entregas relevantes.

O presidente também elogiou o Boletim Focus e os agentes de mercado premiados no Top 5 2025, cerimônia do Banco Central que reconhece as instituições que mais acertam as projeções econômicas com base no relatório. Segundo ele, o Focus funciona como uma referência importante, sobretudo em momentos mais turbulentos.

O economista lembrou, no entanto, que os dados do Focus apontam para uma mediana nas projeções e é importante não interpretar o relatório como um consenso do mercado.

— É importante mostrar que existem divergências, debates, às vezes as pessoas divergem de alguma coisa, e dentro da própria casa, até da própria instituição, tem divergências.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/04/2026

FALA DE LULA SOBRE MORAES MOSTRA QUE ROTEIRO PARA SE DESCOLAR DO CASO MASTER PRECISA DE AJUSTE

Por Malu Gaspar — Brasília



O ministro Alexandre de Moraes e a sua esposa, Viviane Barci de Moraes, ao lado de Lula, no dia da posse do presidente da República — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Uma hora a realidade acabaria se impondo. Depois de tentar resolver a crise do Master atuando nos bastidores, Lula finalmente compreendeu que abafar o caso ou circunscrevê-lo à oposição não é uma possibilidade. As pesquisas de opinião vêm mostrando que o Supremo Tribunal Federal (STF) está com a imagem enlameada e, embora o escândalo não atinja diretamente o Palácio do Planalto, a sujeira pode respingar no governo. Não foi por outra razão que o presidente da

República resolveu falar. Numa longa entrevista ao site de notícias ICL, ontem, ele afirmou que o STF tem de dar “uma explicação convincente para a sociedade”, porque “essas coisas a gente não joga debaixo do tapete achando que o povo vai esquecer”. E ainda completou dizendo que, “se o cara quiser ficar milionário, não pode ser ministro da Suprema Corte”.

Ao comentar sobre o contrato de R\$ 130 milhões da mulher do ministro Alexandre de Moraes com o Master, o presidente tentou tirar a meia sem tirar o sapato, dizendo que o “companheiro” não poderia permitir que Vorcaro jogasse fora a sua biografia, mas logo emendou que não havia nada de ilegal no contrato:

— Primeiro, porque você não estava advogando no seu escritório há quase 15 anos. Mas, se sua mulher estava advogando, diga que sua mulher estava advogando, que não tem que pedir licença para fazer as coisas. E prometa que na Suprema Corte estará impedido de votar em casos [que envolvam] a sua mulher.

Aliados explicaram que as falas de Lula foram roteirizadas pelo ministro-chefe da Secretaria de Comunicação, Sidônio Palmeira, com o objetivo de descolar o governo da crise sem jogar Moraes na fogueira. O problema desse plano é que ficou faltando combinar com os russos, ou seja, com a realidade.

Além de ser impossível dissociar o STF de seu ministro mais poderoso, Lula se movimenta como se não fosse possível surgir mais nenhuma novidade sobre Vorcaro e Moraes. Foi o que disseram para ele, mas não é o que se constata diariamente. Só na última semana, a Folha de S.Paulo revelou que o ministro e a mulher fizeram sete viagens nos aviões do dono do Master. Viviane Barci ainda divulgou uma nota dizendo ter ressarcido o Master pelos voos, mas, dois dias depois, documentos da Receita Federal desmontaram essa versão, já que nenhum real foi descontado dos R\$ 80 milhões pagos pelo banco ao escritório nos últimos dois anos.

Moraes também não tem ajudado. Enquanto Lula procurava demonstrar que não tem compromisso com os erros alheios, ele decidiu levar ao plenário do STF uma tentativa de restringir o alcance e a validade das delações premiadas. Para isso, tirou da gaveta uma ação de 2021 movida pelo PT. Além

de não ter ouvido o conselho de Lula para ficar longe do caso, ainda se socorreu de uma ação do partido do presidente para tentar evitar os danos de uma eventual delação de Daniel Vorcaro.

Quem também parece não estar plenamente engajado na estratégia lulista é o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo. Em reunião no mês passado com Sidônio e outros ministros, ele apresentou uma linha do tempo que, de acordo com testemunhas, deixava claro que o Master só virou o que virou por causa de medidas tomadas por seu antecessor, Roberto Campos Neto.

No centro do relato estava o fato de, em fevereiro de 2019, na gestão de Ilan Goldfajn, o BC ter negado permissão para Vorcaro assumir o controle do enrolado Máxima e formar o Master. Oito meses depois, já com Campos Neto no comando, a autorização saiu. Com base nessa informação, Lula afirmou ao ICL que o “Master é obra, é ovo da serpente do Bolsonaro e do Roberto Campos, ex-presidente do Banco Central”. E concluiu:

— Se a gente não tomar cuidado, vão tentar dizer que somos nós.

Contudo, na mesma hora em que o chefe acusava Campos Neto no Palácio do Planalto, do outro lado da Praça dos Três Poderes, Galípolo rasgava o script. Ao depor na CPI do Crime Organizado sobre o caso, ele afirmou que “não há, em nenhum processo de auditoria ou de sindicância, nada que encontre qualquer culpa por parte do ex-presidente Roberto Campos”. Negou, ainda, que o antecessor tivesse atuado para impedir uma intervenção ou liquidação do Master ao longo de 2024.

Tudo somado, está claro que Lula foi convencido de que fingir não ter nada a ver com o rolo de Vorcaro não é uma opção e decidiu brigar pelo controle da narrativa. Diante das circunstâncias, era o que lhe restava fazer, mas esse tipo de estratégia exige cuidado dobrado. Sem informações precisas, um script azeitado e atores bem ensaiados, o que deveria ser um roteiro de final feliz pode acabar virando uma tragédia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/04/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESA QUE DEU CARONA A GILMAR RECEBEU R\$ 400 MILHÕES DO BANCO MASTER EM 8 MESES, DIZ COAF

A Marfrig, de Marcos Molina, aparece em documento do Coaf sobre transações financeiras do Master; em nota, frigorífico disse que fez algumas operações de câmbio, mas nunca teve conta corrente ou investimentos no banco de Vorcaro; ministro do STF não comentou

Por Vinícius Valfré e Gustavo Côrtes



BRASÍLIA - O empresário Marcos Molina, que deu carona ao ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), em avião de empresa que tinha o banqueiro Daniel Vorcaro como sócio, aparece em documento de alerta inteligência financeira sobre o Banco Master porque a firma dele, um dos maiores frigoríficos do País, recebeu R\$ 400,9 milhões do banco de Vorcaro em oito meses.

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes participou da cerimônia de posse de seu irmão, Chico Mendes, como prefeito de Diamantino Foto: Samuel Janke/Prefeitura de Diamantino



Por meio da assessoria, a MBRF, resultado da fusão entre Marfrig e BRF, afirmou que realiza milhares de operações de câmbio com dezenas de instituições financeiras. O Master foi um delas. O frigorífico destacou que não tinha conta corrente na instituição nem realizou investimentos por meio dela. Disse ainda refutar veementemente qualquer interpretação diversa sobre tais operações de recebimento de exportações (leia mais abaixo).

O ministro Gilmar Mendes foi procurado novamente, por meio da assessoria, e não se manifestou.

Como a Marfrig teve relação comercial com o Master, o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) analisou todas as entradas e saídas da empresa entre julho de 2024 e março de 2025. Os repasses feitos pelo banco de Vorcaro, liquidado em novembro, são apontados com alguns dos mais relevantes entre os R\$ 38 bilhões que entraram na Marfrig no período.

Na análise da movimentação global da Marfrig, o documento do Coaf aponta “movimentação em benefício de terceiros sem causa aparente”, “transações expressivas em espécie com indícios de fracionamento” e “recebimento de créditos com o imediato débito sem aparente justificativa”. Os apontamentos são gerais, por amostragem, sem especificar a qual movimentação específica se referem.

Molina é citado no documento do Coaf como um dos donos da Marfrig, gigante do agronegócio criada por ele em 2000. A empresa se fundiu em maio de 2025 com a BRF e formou a MBRF, da qual Marcos Molina é o presidente do Conselho de Administração.

Os documentos do Coaf fazem análises das movimentações da Marfrig em três períodos. De julho de 2024 e agosto de 2024, o Master repassou R\$ 101,6 milhões. Entre agosto de 2024 e fevereiro de 2025, outros R\$ 282,5 milhões. No intervalo de fevereiro a março do ano passado, R\$ 16,7 milhões.

Gilmar Mendes viajou, a convite de Molina, em um avião da Prime You, da qual Vorcaro era sócio, como revelou o Estadão. No dia 1º de janeiro de 2025, eles voaram de Diamantino (MT), onde o ministro participou da cerimônia de posse de seu irmão como prefeito, para Brasília. O avião decolou às 16h38, de acordo com registros da Aeronáutica.

O modelo era um Phenom 300 da Embraer e pertence à PT-PVH Administração de Bem Próprio, presidida por Marcus Vinícius da Mata, sócio da Prime You.

Gilmar afirmou ao Estadão ter aceitado a oferta de carona de Molina sem saber da relação da aeronave com Vorcaro.

Leia a nota da MBRF na íntegra

A companhia esclarece que realiza milhares de operações de câmbio com dezenas de instituições financeiras, com contratos devidamente registrados no Banco Central, para internalizar recursos oriundos de exportações. Dentre elas, algumas operações pontuais desta natureza foram realizadas com o referido banco, cujos valores foram transferidos única e diretamente para as contas correntes da empresa em outras instituições financeiras. A empresa reforça que nunca possuiu conta corrente, realizou investimentos, participou de fundos ou qualquer outra modalidade de intermediação financeira com a instituição ou seus acionistas. A companhia refuta veementemente qualquer interpretação diversa sobre tais operações de recebimento de exportações.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/04/2026

DISCUSSÃO SOBRE 6X1 É ERRO POLÍTICO E EXIGE RESPONSABILIDADE, DIZ PRESIDENTE DA CNI

Confederação assina manifesto que será divulgado nesta quinta-feira, 9, contra o impacto do eventual fim da escala 6x1 e o ritmo acelerado do debate no Congresso

Por Danielle Brant

BRASÍLIA - A discussão sobre o fim da escala 6x1 e a redução da jornada de trabalho das atuais 44 para 40 horas semanais é um erro político por estar ocorrendo em um momento de pressão eleitoral, afirma o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban.

A CNI é uma das entidades que assinam um manifesto que será divulgado nesta quinta-feira, 9, com preocupações sobre o impacto da discussão sobre a economia e em defesa de um debate mais amplo.

A iniciativa se dá em meio à expectativa de que o governo envie ao Congresso um projeto de lei com urgência constitucional sobre o tema, o que obrigaria Câmara e Senado a se debruçar sobre a matéria em até 45 dias, sob risco de travar a pauta de cada Casa legislativa.

Confira os principais trechos da entrevista.

Presidente, como é que o sr. vê a discussão sobre fim da escala 6x1 neste ano?

É uma discussão meritória, mas tem de ser feita com responsabilidade. O que a gente chama de responsabilidade? É com ponderação, com estudos de impacto efetivos, realistas, com causas e efeitos sendo entendidos. Vivemos num momento muito crítico para a economia brasileira, com uma enxurrada de produtos manufaturados entrando no Brasil, principalmente da China, Estamos vendo uma indústria que perdeu a competitividade. São dados. E tem um outro dado estatístico importante. De fato, a média das horas trabalhadas no Brasil já é menor do que 40 horas. São negociações de livre entendimento entre as partes. Isso é a democracia. E ela acontece quando existem condições. Como é que nós queremos fazer agora uma imposição por lei? Não faz sentido. Se eu falo que a discussão é necessária, então por que todas essas colocações? Porque não vai ser uma discussão responsável em um momento de pressão eleitoral, populista, eleitoreira, sobre nossos deputados e senadores. E nós não queremos jamais colocar essa posição entre 'nós e eles'.

Como que resolve essa questão do 'nós x eles'?

O que nós não queremos é a polarização da política. O que nós não queremos é que esse 'nós e eles' que há na política se transforme em 'empregador e colaborador'. Isso não existe porque, na nossa cabeça, nós nos complementamos. Segundo, é muito fácil você ter pesquisas, a depender da pergunta que você faça. Eu, empregador, se me perguntasse 'você prefere ser remunerado com menos horas de trabalho ou com mais horas de trabalho?', alguém ia responder diferente? Mas o preço de sua passagem de ônibus vai subir, o preço de sua cesta básica vai subir, o preço do Minha Casa, Minha Vida vai subir, o preço do seu serviço médico vai subir. Não existe milagre. A empresa tem esses custos adicionais, ela vai repassar isso. Como é que fica a situação fiscal dos municípios, dos Estados e federal, se nós sabemos que um dos maiores itens do orçamento dos poderes públicos é folha de pagamento? Isso também tem impacto. É por isso que essa discussão tem que ser responsável. E nós não queremos também um 'nós e eles', trabalhador ou empregador. O Congresso, com opinião pública, com informações não completas. Então não é justo que nós possamos deixar os nossos congressistas numa situação também muito delicada.



'Isso tudo faz parte de uma discussão serena, madura e responsável — não em 45 dias — não no ano eleitoral', diz Alban Foto: Iano Andrade/CNI

A CNI já rodou estudos sobre o impacto?

Agora vamos fazer muito focado por segmentos, qual é o impacto realmente naquilo que tem a ver com a população de um modo geral. Porque vai ser repassado para os preços. Não é uma posição de 'nós e eles', não é uma posição de que nós queremos trabalhar mais. O Brasil não comporta. Quem vai pagar essa conta?



Para a indústria, quais foram os impactos que vocês identificaram?

Nós temos aqui é um impacto de R\$ 76 bilhões no PIB (Produto Interno Bruto). A maior parte diz respeito à indústria. Desses R\$ 76 bilhões, R\$ 25 bilhões no PIB seria da Indústria, segundo o Serviço. O pequeno e o médio, eles não vão ter mão de obra para repor. As grandes empresas que podem absorver isso vão atrás da mão de obra. De onde é que elas vão tirar a mão de obra? Daqueles menores que têm a melhor mão de obra. Aqueles menores vão pegar a mão de obra de onde? Vão quebrar. E vão repassar o custo deles para onde?

O sr. falou que a média hoje já está abaixo de 40 horas, certo? Então muitas pessoas podem ter a dúvida de, se a média já é abaixo de 40 horas, por que está sendo precificado um impacto tão grande?

Isso vem a reboque, é a média composta por setores que podem trabalhar, como bancário, 36 horas. Aviário, eu não lembro agora quantos horas, menos de 40 horas. Puxa para baixo.

Cadê a discussão? Cadê o consenso? Cadê o equilíbrio? Cadê o compromisso com o nosso Brasil de amanhã? Nosso Brasil de amanhã não é uma eleição

O impacto está mais onde? Indústria e Serviços?

É, depois comércio. E menos no agro. O agro hoje é muito mecanizado, tem impacto, mas menor. E o que acontece? Se você tem, como eu disse, o setor público, que também representa muito na carga horária do trabalhador. Temos ainda um grande número de funcionários públicos, eles hoje todos trabalham, de modo geral, abaixo de 40 horas. Você hoje sabe que o mercado a 44 horas já trabalha a 40. Vem para 40. Você vai querer ficar nos 40? Funcionário público vai querer? Cadê a conquista que eu tinha? E nós estamos discutindo não só carga horária, como escala também. São duas coisas conflitantes, porque uma conspira contra a outra. Você perde a flexibilidade de adequar a especificidade de cada tipo de trabalho.

Entre mudança de escala e redução da jornada, tem alguma que teria impacto maior na avaliação de vocês?

O conjunto da ópera é impactante, tá certo? Isso depende de cada setor. São estudos nos quais precisamos nos debruçar, precisam ser criticados e, para tudo isso, de tempo, de conversa, de entendimento, de convergência. Querem votar agora em maio. Cadê a discussão? Cadê o consenso? Cadê o equilíbrio? Cadê o compromisso com o nosso Brasil de amanhã? Nosso Brasil de amanhã não é uma eleição.

O relator da PEC, deputado Paulo Azi (União Brasil-BA), citou em audiência na CCJ da Câmara que a redução de 48 para 44 horas na Constituição de 1988 não teve impacto na economia e questionou por que isso aconteceria agora. Quería ouvir sua avaliação sobre esse ponto.

Nós involuímos. Nós involuímos na produtividade enquanto o mundo evoluiu. Nós involuímos no custo Brasil, enquanto o mundo evoluiu, porque nós não tínhamos um mercado internacional tão competitivo. O Brasil desceu ladeira em termos de competitividade. Estamos aí vendo o que é a China hoje, que não existia um player na época como era a China. O mercado internacional não era tão ativo.

Também na CCJ um representante setorial ponderou que a economia sofreria, mas conseguiria absorver a mudança. O sr. concorda?

Tudo se adapta. Mas a que custo? Não o custo de um benefício que vai ter para a sociedade, porque o custo de vida vai aumentar. A sociedade vai ter uma percepção de ganho absoluto da remuneração, mas de fato uma perda relativa, porque isso vai repercutir no custo de vida. Tem que ser uma conquista.

Para o setor, seria melhor discutir as mudanças por PEC ou por projeto de lei?

Para o setor seria melhor não discutir. A ideia do projeto de lei é dar um deadline para o Congresso, de 45 dias. Eu acho que é um erro político. Porque só se justifica como uma estratégia política. É óbvio que os movimentos eleitorais, o populismo, têm algum efeito. Mas por que eu acho que é um efeito político? Porque, na hora que a realidade mostrar causa e efeito, você começa a perceber que a população vai ter realmente a percepção de valor. Cabe entrar no mérito, qual é a causa e efeito? O

que é que isso vai ser bom? Para o setor produtivo é péssimo. O que é que vai fazer? Vamos ter empresas sofrendo sem solução e vamos ter aquelas que têm a capacidade de encontrar mão de obra ou de repassar custos, fazendo o mesmo. Eu não vejo, da forma que vai ser feita, açodadamente, que é a única palavra que eu encontro mais adequada, uma real conquista para a sociedade. E o que nós queremos é que seja conquista. Porque se for conquista, é bom para todo mundo.

Fim da escala 6x1

Fim da escala 6x1: Aliado de Lula vê equívoco na decisão do governo de enviar projeto próprio
<https://www.estadao.com.br/economia/fim-da-escala-6x1-aliado-de-lula-ve-equivoco-na-decisao-do-governo-de-enviar-projeto-proprio/>

Entenda em vídeo e 7 gráficos o debate sobre o fim da escala 6x1 e a redução de jornada de trabalho

https://www.estadao.com.br/economia/entenda-graficos-fim-escala-6-x-1-reducao-jornada-trabalho/?srsltid=AfmBOoriffq1m_8XsVCiwVL0YT_a_FnhHso1s_Udnd91XI0fYcPMOeJa1

O que é escala 6x1 de trabalho? E como funciona a escala 4x3?

https://www.estadao.com.br/economia/entenda-graficos-fim-escala-6-x-1-reducao-jornada-trabalho/?srsltid=AfmBOoriffq1m_8XsVCiwVL0YT_a_FnhHso1s_Udnd91XI0fYcPMOeJa1

O sr. avalia que deveria haver uma compensação ou transição?

Eu acho que isso tudo faz parte de uma discussão serena, madura e responsável. Não em 45 dias. Não no ano eleitoral. Tudo isso pode ser discutido. Um escalonamento, um processo gradativo. Agora, vamos dizer que açodadamente se resolve fazer isso (uma compensação), só vai nos caber lamentar e tomar as atitudes que tem que tomar e ver as consequências futuras. Se faz isso, como é que vai ser o equilíbrio fiscal? Nós todos sabemos que a oneração da folha é para bancar o custo da Previdência, que é altamente deficitário e uma bola de neve crescente. Como é que vamos discutir isso? Fazer (a compensação) pode mitigar alguns problemas para não repassar para o custo. Como é que a gente resolve o problema de mão de obra? Se temos pleno emprego? Como é que resolve? Olha como é complexo. Não é uma coisa que se resolve com a caneta. Só a guerra do Irã deveria fazer qualquer sã consciência que tem compromisso realmente com o futuro da sociedade dizer não, não é hora de fazer isso mesmo não. Mesmo que tenha um benefício aqui político, um pseudo-benefício político. Eu tenho minhas dúvidas porque eu quero crer que é um erro estratégico.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/04/2026

EMPRESÁRIO CONFESSA FRAUDES EM DESCONTOS DO INSS E ASSINA ACORDO DE DELAÇÃO PREMIADA COM PF

Acordo de Maurício Camisotti, preso desde setembro, foi enviado ao ministro do STF André Mendonça
Por Aguirre Talento e Carolina Brígido



BRASÍLIA - Preso desde setembro do ano passado sob suspeita de ser um dos líderes do esquema de desvios de aposentadorias do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), o empresário Maurício Camisotti confessou a existência de fraudes nos descontos das aposentadorias e assinou um acordo de delação premiada com a Polícia Federal.

Maurício Camisotti, alvo da PF por fraude no INSS Foto: Reprodução

É a primeira delação assinada na Operação Sem Desconto, que apura um esquema de desvios nas aposentadorias com prejuízos bilionários aos pensionistas. A PF já colheu os depoimentos da delação do



empresário e enviou o acordo ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça, que está analisando os termos do documento para dar validade jurídica à delação.

A expectativa do empresário é conseguir obter o direito à prisão domiciliar após a homologação do acordo.

Camisotti comandava associações de aposentados que firmaram acordos com o INSS para realizar descontos diretamente nas folhas de pagamento. Na delação, ele explicou a sistemática das fraudes envolvendo a inclusão de nomes de aposentados e os descontos indevidos de aposentadorias.

Outros alvos também negociam com PF

Além da delação de Camisotti, outros acordos de colaboração estão sob negociação com a Polícia Federal. Um deles é do ex-procurador-geral do INSS Virgílio Antônio Ribeiro de Oliveira Filho, preso em novembro sob suspeita de receber propina dos operadores do esquema.

A mulher dele, a médica Thaísa Hoffmann, também havia sido presa, mas foi solta por André Mendonça por questões humanitárias por ter um filho de apenas um ano de idade. Esse cenário, entretanto, pressionou Virgílio no caminho de um acordo de delação.

O ex-diretor de Benefícios do INSS André Fidélis também já procurou os investigadores para conversar sobre um acordo de delação, mas as tratativas ainda estão em estágio inicial. Fidélis está preso desde novembro e seu filho, o advogado Eric Fidélis, foi preso no mês seguinte.

De acordo com fontes com conhecimento do caso, Camisotti também relatou suspeitas de crimes envolvendo a atuação de dirigentes do INSS e de políticos. O teor dos depoimentos está mantido sob sigilo e deve ser usado para abrir novas fases da Operação Sem Desconto.

O nome de Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, filho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, não deve aparecer na delação de Camisotti. O relator da CPI do INSS, deputado Alfredo Gaspar (PL-AL), chegou a propor o indiciamento de Fábio Luís por conta de seu envolvimento com outro empresário: Antônio Camilo Antunes, o Careca do INSS.

A defesa de Lulinha chegou a admitir ao Supremo Tribunal Federal (STF) que ele teve uma viagem a Portugal bancada pelo empresário Antônio Camilo. Ele negou, porém, ter firmado qualquer negócio ou recebido valores do empresário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/04/2026

PETROBRAS DEVOLVERÁ DIFERENÇA DE PREÇO EM LEILÃO DE GLP QUE DESAGRADOU A LULA E DERRUBOU DIRETOR

Estatual não deixou claro como será a devolução e se de fato beneficiará o consumidor após o ágio já ter sido repassado pelas companhias ao preço final do produto

Por Denise Luna (Broadcast) e Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO - A diretoria executiva da Petrobras aprovou na quarta-feira, 8, a devolução de parte do valor obtido em leilão de gás liquefeito de petróleo (GLP) realizado pela companhia no dia 31 de março, que desagradou ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ao ter ágio de mais de 100%, e provocou a saída do diretor executivo de Logística, Comercialização e Mercados, Claudio Schlosser.

Cobrada publicamente por Lula para cancelar o leilão por conta do ágio elevado, a estatal ainda não explicou exatamente como será feito o reembolso. Procurada pelo Estadão/Broadcast, a Petrobras ainda não respondeu aos questionamentos.

O que se sabe é que a Petrobras se comprometeu a devolver aos clientes os valores referentes à diferença entre o Preço de Paridade de Importação (PPI) divulgado pela ANP para o período de 23 a 27 de março e os lances arrematados pelos distribuidores participantes do certame.



'A companhia garante a entrega da totalidade dos volumes contratados no leilão', diz a estatal Foto: Geraldo Falcão/Petrobras

Os clientes que podem ser beneficiados pela decisão desta quinta-feira são as distribuidoras de gás de cozinha, responsáveis por engarrafar o produto e vendê-lo no Brasil. Segundo pessoas a par do assunto, não está claro se a decisão beneficiará o consumidor brasileiro, visto que o ágio do certame foi repassado pelas companhias ao preço final do produto.

Segundo apurou a Estadão/Broadcast, o ágio do leilão de GLP é estimado em cerca de R\$ 140 milhões, referentes à venda de 70 mil toneladas do insumo já distribuídos aos revendedores e repassados ao consumidor final. O setor agora se pergunta como será feito esse pagamento e como isso chegará ao consumidor final, foco principal da preocupação de Lula.

Pessoas a par do assunto disseram que a nova diretora executiva de Logística, Comercialização e Mercados, Angélica Laureano, foi intimada a cancelar o certame imediatamente após assumir o cargo. A executiva substituiu o ex-diretor da pasta Claudio Schlosser, que perdeu o cargo por ter autorizado a realização do leilão.

Uma pessoa que acompanhou de perto à troca afirmou ao Estadão/Broadcast que, para não seguir o destino de Schlosser, Angélica teve de anunciar uma solução sem saber direito como seria feita a operação, e sem nenhuma garantia de como a revenda ou o consumidor também seria ressarcido.

Nas contas do setor, o GLP vendido em leilão, com ágios de até cerca de 100%, elevou em cerca de R\$ 5,00 o botijão de 13 quilos, já incorporado pela revenda e repassado aos clientes.

A cronologia da intervenção

O ágio no leilão, realizado no dia 31 de março, superou 100%. No dia 2, Lula chegou a afirmar em entrevista àTV Record da Bahia que iria anular o leilão e o classificou como "cretinice" e "bandidagem".

"Foi feito um leilão, com cretinice e bandidagem que fizeram com o óleo diesel. As pessoas sabiam da orientação do governo e da Petrobras: 'Não vamos aumentar o GLP'. Pois fizeram um leilão contra a vontade da direção da Petrobras. Vamos rever esse leilão, vamos anular esse leilão. O povo pobre não pagará, em hipótese alguma, o preço dessa guerra", disse, na ocasião.

A demissão de diretor da estatal responsável pelo leilão, que viria quatro dias depois, na segunda-feira, 6, gerou apreensão no mercado por soar como intervenção, conforme analistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

"A decisão (desta quinta-feira, 9), sustentada por análises econômicas e de risco, leva em conta a excepcionalidade do contexto mercadológico atual, decorrente do conflito no Oriente Médio. Considera também as manifestações de órgãos de controle e regulatórios, tais como ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) e Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon)", disse a estatal em nota.

"A companhia garante a entrega da totalidade dos volumes contratados no leilão, mantendo a previsibilidade e a segurança do abastecimento nacional", informou.

Ainda nesta quinta-feira, a Petrobras acenou com outro ressarcimento, que viria em uma possível adesão da empresa ao programa de subvenção governamental ao GLP importado, instituído pela Medida Provisória N° 1.349..

“Caso seja confirmada a adesão da companhia e observado que os volumes arrematados no leilão estão alcançados pelo programa, a Petrobras irá também devolver aos clientes os valores suportados pela subvenção”, explicou a companhia.

A questão da adesão à subvenção, que pode também reverter em desconto para as distribuidoras, é ainda mais incerta, já que a MP ainda não foi regulamentada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/04/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

TRUMP REJEITA ALEGAÇÃO DE TEERÃ E EXIGE REABERTURA IMEDIATA DE ORMUZ

Confira os pontos divergentes nas negociações

Por Valor — São Paulo



Aviso de Trump aumenta ainda mais a tensão em meio ao frágil cessar-fogo entre os EUA e o Irã — Foto: Gian Ehrenzeller/Keystone via AP

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, fez novos alertas aos iranianos nesta quinta-feira (9), após Teerã colocar em dúvida pontos do acordo de cessar-fogo anunciado na terça-feira, e cobrou a reabertura imediata do Estreito de Ormuz, medida que estaria incluída no pacto entre os dois países, segundo Washington.

Em uma série de postagens feitas pelas redes sociais desde a madrugada, Trump reagiu após o Irã anunciar que manteria o Estreito de Ormuz fechado em razão dos ataques de Israel ao Líbano (mais informações ao lado) e desmentir que tivesse aceitado renunciar a seu programa de enriquecimento de urânio.

Segundo Trump, todo o aparato militar mobilizado pelos EUA para a guerra contra o Irã continuará no Oriente Médio até que o “acordo real” firmado com Teerã seja cumprido. Representantes dos dois países devem se reunir na manhã de sábado (sexta à tarde no Brasil), no Paquistão, para dar sequência às negociações após o cessar-fogo.

“Se, por qualquer motivo, isso [o acordo] não ocorrer — o que é altamente improvável — então os ‘tiros vão começar’, maiores, melhores e mais fortes do que qualquer coisa já vista antes. Ficou acordado, há muito tempo, e apesar de toda a retórica falsa em contrário: não haverá armas nucleares e o Estreito de Ormuz estará aberto e seguro”, escreveu Trump durante a madrugada.

Mais tarde, após os relatos de que o Irã pretende continuar exercendo o controle sobre Ormuz e cobrar pedágios para que as embarcações cruzem a passagem, vital para o fornecimento global de petróleo e gás, o presidente americano voltou à carga em sua plataforma Truth Social.

“Há relatos de que o Irã está cobrando taxas de petroleiros que passam pelo Estreito de Ormuz — é melhor que não estejam e, se estiverem, é melhor que parem agora!”, disse ele uma mensagem na noite de quinta-feira.

Pouco depois, Trump acusou Teerã de estar fazendo um “péssimo trabalho” em permitir que o petróleo flua pela passagem. “Esse não é o acordo que temos!”

Trump tem feito declarações ambíguas sobre a guerra e a mais recente trégua negociada com o Irã, ampliando a incerteza sobre a sequência do conflito no Oriente Médio, embora os dois países tenham praticamente interrompido os ataques desde o anúncio da última terça-feira.

Trump afirmou, por exemplo, que o Irã passou uma “mudança de regime” e que as negociações no Paquistão seriam baseadas no plano de 10 pontos que o Irã apresentou ao governo dos EUA, para depois recuar com a divulgação da lista, que inclui várias medidas que contrariam exigências de longa data de Washington.

Pontos divergentes nas negociações

As posições de cada parte na disputa diplomática

	EUA	Irã
Programa nuclear	Limites rígidos e inspeções amplas, com proibição de enriquecimento de urânio	Manter capacidade nuclear e menos restrições
Estreito de Ormuz	Garantir navegação livre	Usar como pressão estratégica e ponto de arrecadação com pedágio
Sanções econômicas	Alívio gradual e condicionado	Alívio imediato e amplo
Ataques indiretos	Fim de ataques por milícias aliadas, como os houthis e o Hezbollah	Nega controle total sobre grupos; quer menos presença dos EUA no Golfo
Garantias do acordo	Evitar compromissos legais rígidos	Garantias contra abandono do acordo

Fonte: Valor

Negociações — Foto: artevalor

Em uma declaração desafiadora, o líder supremo do Irã, Mojtaba Khamenei, disse que o país será “resoluto em vingar” as mortes de seu pai, o aiatolá Ali Khamenei, e dos “mártires” do país, e que “levará a gestão do Estreito de Hormuz a uma nova fase”.

A declaração foi lida na televisão estatal. Mojtaba não é visto em público desde que assumiu o poder após a morte de seu pai no primeiro dia da guerra.

“Certamente não deixaremos impunes os agressores criminosos que atacaram nosso país. Sem dúvida exigiremos compensação por cada dano causado”, afirmou no comunicado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/04/2026

VALE FECHA ACORDO COM CHINESA SHANDONG PARA AFRETAR OS PRIMEIROS NAVIOS A ETANOL

O acordo de 25 anos prevê a construção pelo armador dos dois primeiros navios transoceânicos do mundo movidos a etanol

Por Marta Nogueira, Em Reuters — Rio



Sede da Vale no Rio de Janeiro — Foto: Agência Vale

A Vale fechou um contrato de afretamento de 25 anos com a chinesa Shandong Shipping Corporation que prevê a construção pelo armador dos dois primeiros navios transoceânicos do mundo movidos a etanol, disse o diretor de navegação da mineradora, Rodrigo Bermelho, à Reuters.

A iniciativa é mais um passo da companhia em sua estratégia de descarbonização da frota de embarcações operada, mas ocorre em um momento que a guerra no

Irã e disrupções no Estreito de Ormuz elevaram preocupações globais com a oferta e a logística de petróleo e derivados, reforçando o apelo por alternativas de combustível e maior diversificação no transporte marítimo.

Os dois navios do tipo Guaibamax de segunda geração, com 340 metros de comprimento, capacidade de 325 mil toneladas de minério de ferro e entrega prevista a partir de 2029, serão ainda equipados com velas rotativas para o aproveitamento da energia eólica, motores mais eficientes, dispositivos hidrodinâmicos, entre outras melhorias na eficiência energética, segundo o executivo.

“Vemos a descarbonização como uma tendência irreversível. Está no centro da estratégia da Vale, não só na parte do transporte marítimo, mas de todos os produtos que a gente tem desenvolvido para a siderurgia”, afirmou Bermelho, em uma entrevista por videoconferência na quarta-feira (08), ao antecipar a informação à Reuters.

“Mas é claro que situações como a gente está presenciando hoje (com a guerra no Irã) mostram a importância de você ter um sistema flexível que possa se adaptar às diversas variações de mercado para manter a continuidade do nosso negócio. Valida a estratégia.”

O executivo acrescentou ainda que há muitas incertezas no mercado global relacionadas à regulação e ao fornecimento de combustível. “Então é importante você ter um sistema de transporte que seja robusto e resiliente, que você possa se adaptar a diversas mudanças de mercado. A gente começou nessa jornada há muitos anos”, disse.

Questionado sobre eventuais impactos da guerra nas operações de navegação da Vale, Bermelho afirmou que a empresa está acompanhando de perto o cenário, mas que até o momento não teve nenhum impacto material relevante, sem dar detalhes.

A Vale tem informado que conta com flexibilidade na frota de navios e contratos de longo prazo, além de um hedge de combustível marítimo que a protege de grandes variações. Em encontro com analistas, o presidente da mineradora, Gustavo Pimenta, afirmou recentemente que a companhia tem 75% de sua exposição protegida.

Bermelho também não informou o valor do contrato de afretamento com a Shandong, por questões de confidencialidade, mas disse que é “significativo” considerando o prazo de 25 anos. O acordo contém ainda a opção para mais embarcações.

Desde 2020, a Vale investiu cerca de US\$ 1,4 bilhão para reduzir emissões de escopos 1, 2 e 3 e mantém a meta de cortar em 15% suas emissões de escopo 3 até 2035, informou a companhia, citando que este último inclui a maior parte das emissões do transporte marítimo.

O uso do etanol pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa nos navios em cerca de 90% em comparação com o óleo combustível pesado tradicional.

Há outras iniciativas para uso de transporte com etanol no modal marítimo global, que responde, sozinho, por cerca de 3% de todas as emissões de gases do efeito estufa (GEE) do planeta.

A A.P. Moller-Maersk, líder em transporte marítimo de contêineres no mundo, afirmou no final do ano passado que testes iniciais para o uso de etanol em mistura de combustíveis de navios foram bem-sucedidos, anunciando a expansão das avaliações para uma mescla de 50%.

Além de etanol, embarcações contratadas pela Vale poderão utilizar metanol e óleo pesado, incluindo ainda um “design” que prevê a possibilidade de conversão para o uso de gás natural liquefeito (GNL) ou de amônia.

Bermelho explicou que os navios a etanol devem consumir aproximadamente 10 mil toneladas de etanol por viagem para a Ásia. Em geral, as embarcações Guaibamax realizam de três a quatro viagens anuais para a Ásia, principal destino do minério exportado pela companhia.

A empresa ainda não firmou contratos de fornecimento do biocombustível, mas negocia principalmente no Brasil. “Não tem nenhuma diretriz. A gente é um ator internacional, então a gente busca pelas melhores condições de mercado, mas os produtores brasileiros são muito competitivos e muito eficientes, então agente tem discutido principalmente com produtores brasileiros”, disse o executivo.

A Vale opera atualmente uma frota de cerca de 50 navios Guaibamax e já anunciou a contratação de outros 10 navios bicombustíveis, movidos a metanol e óleo pesado, junto à Shandong, com entregas previstas entre 2027 e 2029. A mineradora estuda a possibilidade de converter essas embarcações também para o uso adicional de etanol.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/04/2026

OS CAMINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA APONTAM PARA A RESILIÊNCIA ENERGÉTICA

Modernizar redes elétricas e viabilizar data centers da próxima geração é essencial para apoiar a nova economia digital

Por Siemens Energy



Modernização e transição energética das redes de transmissão pode fortalecer Brasil no mercado competitivo de data centers — Foto: Divulgação

No final de março, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) realiza o primeiro leilão de transmissão de 2026. São 10 lotes para empreendimentos instalados em 11 estados de todas as regiões do país, com investimento estimado de R\$ 5,8 bilhões e perspectiva de criação de 14.224 empregos diretos.



De acordo com a estimativa da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), ao todo, entre este e o próximo ano, deverão ser captados aproximadamente R\$ 40 bilhões no fortalecimento da infraestrutura da rede elétrica nacional, com atenção especial para a utilização de sistemas de transmissão de corrente contínua de alta tensão (HVDC).

Eles são caracterizados pela eficiência em longas distâncias e pelo alto nível de flexibilidade, que permite, inclusive, inverter o fluxo de acordo com a demanda. Esses diferenciais atendem a duas necessidades urgentes para o país: a primeira é a de endereçar a diminuição do chamado curtailment, que é a redução ou corte ordenado da geração de energia elétrica, geralmente eólica ou solar, pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), que ocorre pelo excesso de oferta frente à demanda ou pela necessidade de estabilidade da rede. Não menos importante, esses sistemas também são cruciais para facilitar a integração entre os maiores centros consumidores de eletricidade no país, localizados no Sul e no Sudeste, com a geração eólica e solar fotovoltaica, que está principalmente do Nordeste, de forma a melhorar a transmissão da energia produzida por fontes renováveis. Tais centros buscam se posicionar como hubs de desenvolvimento da nova economia digital a partir da construção de data centers de nova geração, que são intensivos em consumo de energia.

De acordo com a Siemens Energy, empresa global de tecnologia de energia, a resiliência para o setor de eletricidade nacional no futuro também deverá reforçar as conexões com os demais países da América Latina. De acordo com o Conselho Empresarial da América Latina (CEAL), atualmente o nível de compartilhamento de energia elétrica entre os países é de cerca de 4% de toda a energia gerada. Segundo a companhia, o potencial da integração regional é enorme: o Brasil deve começar a ligar a sua rede à da Bolívia, e depois à do Chile e à da Argentina, seguido por demais países da região, com foco na estabilidade, na resiliência e no sincronismo dos sistemas elétricos.

Parceria produtiva

Essa movimentação acontece quando a América Latina entra em uma década decisiva para a modernização das redes de energia, necessária para acelerar a transição de baixo carbono e apoiar a economia digital em expansão. Para alcançar um novo nível de eficiência energética, a parceria entre empresas, governos e sociedade é fundamental. Nesse sentido, a Siemens Energy se posiciona no mercado para contribuir e trabalhar com os principais players do setor a fim de impulsionar o protagonismo da região, com foco em inovação e em cocriar projetos que geram valor para o continente.

A companhia realiza serviços para centenas de ativos de alta tensão, como transformadores, equipamentos e soluções para subestações, sistemas para transmissão em corrente alternada e subestações em HVDC, além de tecnologias mais modernas, como a VSC, que oferece controle rápido de potência ativa/reactiva e é fundamental para integração fontes renováveis e conexão das redes.

Suas soluções são capazes de melhorar a eficiência da transmissão da geração renovável, transformar a energia convencional, fortalecer as redes, impulsionar a descarbonização na indústria, com o futuro suporte do hidrogênio verde, e, por fim, garantir cadeias de suprimento.

Recentemente, a capacidade da Siemens Energy em contribuir para a modernização do sistema de transmissão nacional foi atestada ao longo de um projeto realizado com a Axia Energia (anteriormente conhecida como Eletrobras Chesf): mais de 1.000 equipamentos em 40 subestações foram substituídos. Dessa forma a infraestrutura foi modernizada, garantindo um fornecimento de energia mais seguro, eficiente e confiável para milhões de pessoas.

Entregar atualizações sem interrupções exigiu planejamento logístico complexo e a coordenação de múltiplas equipes em diferentes locais, muitos deles mais de 2.500 quilômetros distantes da fábrica, em Jundiá (SP). Arranjos provisórios, utilizando técnicas inovadoras, permitiram que as linhas energizadas permanecessem em operação enquanto um número maior de equipamentos era substituído de uma só vez.

Impulsão aos data centers

A modernização das redes de transmissão está diretamente conectada à capacidade do Brasil de fortalecer sua posição no mercado competitivo e em rápido crescimento dos data centers. A regulamentação pode facilitar esse processo. Segundo a Siemens Energy, atrair investimentos é importante para impulsionar o setor e garantir o financiamento dos projetos que seguem o modelo conhecido como BOT, sigla para “build, operate and transfer”.

Em março, a Terranova, plataforma de data centers hyperscale criada pelo grupo investidor global Actis, selecionou a Siemens Energy para desenvolver a infraestrutura de energia que sustentará os futuros campi de data centers da empresa no Brasil, a serem construídos em Campinas (SP). Avaliado em mais de R\$ 100 milhões, o contrato prevê o desenvolvimento de uma subestação com isolamento a gás com capacidade de 300 MW, o equivalente ao consumo de energia de uma cidade com aproximadamente 1,3 milhão de domicílios.

A plataforma prevê realizar investimentos significativos também no México e no Chile, o que confirma a vocação da região para se tornar um hub global de data centers.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/04/2026

ELÉTRICAS FALAM EM ‘CONSERVADORISMO’ E ‘CONTINGÊNCIAS’ PARA GERIR RISCOS FRENTE À GUERRA

“A empresa não pode errar. Porque se a gente errar, falta luz imediatamente”, diz o CEO da Axia, Ivan Monteiro

Por Leticia Fucuchima, Reuters — Rio



AXIA Energia: ‘A forma de lidar com isso são os investimentos’, diz comando sobre cenários de riscos — Foto: Divulgação

As grandes geradoras de energia do Brasil precisam operar com contingências e nível de conservadorismo maior diante do cenário geopolítico conturbado, mesmo que o setor elétrico brasileiro esteja menos exposto a riscos diretos da guerra no Oriente Médio, avaliaram os presidentes de duas das maiores companhias elétricas que atuam no país,

nesta quinta-feira (9).

O CEO da Axia Energia, maior geradora de energia elétrica do Brasil, disse que a resposta para as várias incertezas do momento geopolítico é uma operação com “contingências”. “Seja contingência operacional, seja contingência de liquidez, seja contingência reputacional, seja qualquer outro tipo de contingência, esse é o meu principal foco de preocupação hoje”, afirmou Ivan Monteiro, durante painel em evento no Rio de Janeiro.

Ainda segundo o executivo, a companhia se resguarda nesse momento com um plano “ousado” de investimentos, com aportes da ordem de R\$ 14 bilhões em 2026 e em 2027, e está buscando diversificar tanto fornecedores, quanto funding para as operações.

“A empresa (Axia) não pode errar. Porque se a gente errar, falta luz imediatamente. A forma de lidar com isso são os investimentos.”

O CEO da Engie Brasil, Eduardo Sattamini, avaliou que o momento de maior risco no ambiente empresarial, com piora no mercado de crédito, demanda uma postura mais conservadora das geradoras na comercialização de energia.



“A situação geopolítica impacta no custo do combustível, que vai impactar no custo do atendimento e da demanda de pico, e você vê empresas expostas a esse momento. Eu preciso me preservar, eu não vou pegar essa energia que eventualmente nem tenho e jogar no mercado a um preço baixo”, disse o executivo.

A declaração de Sattamini ocorre no momento em que o mercado de comercialização de energia elétrica do Brasil enfrenta forte retração dos negócios, com empresas deixando totalmente de atuar no segmento ou reduzindo suas operações.

Comercializadoras independentes, sem portfólio próprio de geração, têm feito críticas às grandes geradoras brasileiras, apontando que a postura retraída nas vendas de energia está secando o mercado.

“Poder de mercado, falta de liquidez, não é isso. A gente tem por obrigação, como executivos de empresas listadas, ter um nível de conservadorismo na operação, e isso é o que agente tem feito”, afirmou o CEO da Engie Brasil.

Rodrigo Limp, vice-presidente executivo de regulação, institucional e mercado da Axia, ressaltou que a liquidez do mercado de energia está conectada com a percepção de riscos pelas empresas, que, segundo ele, está mais elevada por outras questões do próprio setor elétrico brasileiro, como os cortes de geração e a inadimplência de comercializadoras.

“Na nossa percepção, é algo conjuntural. Não temos nenhum elemento para entender que existe, de fato, redução de liquidez estrutural no setor”, disse Limp.

A Axia, assim como a Copel, passou a adotar uma estratégia de comercialização que tem sido criticada por casas independentes. As duas elétricas têm muita energia disponível para negociar livremente no mercado, mas estão deixando seu portfólio mais descontratado para aproveitar o momento de preços spot mais altos e evitar “travar” suas vendas em contratos com prazos mais longos, que tenderiam a render valores menores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/04/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

FCA NÃO BATE META DE TRANSPORTE EM FERROVIAS ÀS VÉSPERAS DA RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO

- OUTRO LADO: VLI culpa 'dinâmica de mercado', clima e 'episódios de vandalismo e imprudência de terceiros com operação'
- Empresa atingiu volume de carga em apenas dois de seis corredores ferroviários em 2025

Por André Borges

Brasília - Prestes a ter seu contrato renovado por mais 30 anos, a FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), uma das maiores concessões ferroviárias do país, descumpriu a meta de transporte de carga, frustrando a maior parte dos volumes que tinha o compromisso de transportar em 2025.

A Folha teve acesso à análise do desempenho da empresa, resultado que pode culminar em multa pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Depois de receber os dados da concessionária que administra a ferrovia (a VLI Logística) e analisar a movimentação de carga, o órgão de controle concluiu que a concessionária operou abaixo do nível mínimo exigido, uma situação já ocorreu pelo menos 12 vezes nos últimos 20 anos.

A VLI Logística é formada pela Vale, Brookfield, Mitsui e BNDESPar, além de fundos de investimentos.



FCA (Ferrovia-Centro Atlântica) ter cerca de 3.000 km de malha em situação de abandono ou subutilizados - Pedro Ladeira - 12.mai.17/Folhapress

A frustração se deu nos cerca de 4.000 km de trilhos onde a empresa atua efetivamente, ou seja, nem foram considerados os mais 3.000 km da concessão da FCA que estão praticamente abandonados há anos.

O modelo, firmado em agosto de 1996, prevê que a empresa que atua no trecho cedido pelo governo não apenas cuide dele, mas assuma metas de volume

transportado para garantir que a malha seja utilizada e não fique subexplorada, seja por estratégia comercial ou por falta de incentivo a novos tipos de carga.

A medição é feita por tonelada de quilômetro útil (TKU). A ideia é que, sem esse tipo de regra, haveria risco de a concessionária concentrar operações apenas em trechos mais lucrativos e deixar partes da malha ociosas, comprometendo o interesse público.

Os dados oficiais mostram que a empresa movimentou 12,6 bilhões de TKU em 2025, quando sua meta foi de 14,77 bilhões, chegando a 85% do total esperado. Pelas regras do setor, seria necessário atingir pelo menos 95% para que a meta fosse considerada cumprida.

A situação se agrava quando se observa o desempenho por trechos da malha. A análise da ANTT se concentrou em oito trechos da FCA em diversas regiões. Apenas dois destes corredores ferroviários atingiram o nível de ao menos 90% da meta.

Outros seis trechos que representam fluxos relevantes de transporte dentro da malha da FCA não chegaram lá. Foi o caso do traçado Minas–Bahia, por exemplo, que só alcançou 53% do que deveria; e do corredor Centro-Oeste, que bateu apenas 24% de sua meta.

Os únicos trechos que ficaram dentro da média esperada são os de Ibiá–Uberaba e Boa Vista Nova–Uberaba, em Minas Gerais.



Locomotiva da VLI trafega em trecho urbano em Betim (MG) Marcelo Toledo/Folhapress

À ANTT, a concessionária tentou justificar o baixo desempenho alegando fatores como queda na demanda de clientes, problemas operacionais de parceiros e frustração de contratos de transporte mínimo.

Em tese, esse tipo de argumento pode ser aceito pela regulação, já que a ferrovia não controla diretamente o volume de carga a ser transportado e depende da demanda de setores como mineração,

agronegócio e indústria para garantir o transporte.

A agência, porém, entendeu que a conta não fechou. Para a ANTT, a FCA não conseguiu demonstrar a ligação entre os problemas alegados e o resultado final.

Questionada pela Folha, a VLI declarou que "a performance é resultante de dinâmicas naturais de mercado e fatores climáticos, além de episódios de vandalismo e imprudência de terceiros com impacto na operação, constituindo um desafio comum às concessões não renovadas".

Segundo a empresa, esses contratos antigos são os únicos que ainda têm essa meta, "uma vez que a obrigação de produção foi revista nos contratos de concessão já renovados, sendo estes avaliados segundo novos critérios". A companhia diz que seus números mostram que os volumes transportados nos últimos dez anos aumentaram 38%, passando de 30,5 milhões de toneladas em 2016 para 42 milhões de toneladas em 2025.

"Mesmo com o processo de renovação da concessão ainda em curso, a companhia planeja destinar cerca de R\$ 1,2 bilhão a essa malha ferroviária em 2026 –o total acumulado entre 2023 e 2026 chega a R\$ 4,8 bilhões", afirmou, e que prevê novo ciclo de concessão, com investimentos de cerca de R\$ 30 bilhões.

Em agosto deste ano, vence o contrato de 30 anos de concessão da FCA. A ANTT quer concluir sua apuração e eventual penalidade para que não restem pendências do contrato atual. Há expectativa de que a renovação seja assinada nas próximas semanas.

A renovação da concessão da FCA é um dos principais desafios do governo federal, que tenta fechar um acordo com a VLI que justifique a manutenção da mesma empresa à frente da ferrovia, apesar do abandono de boa parte dos trechos e da frustração de metas, resultado que não é novidade no histórico da empresa.

Acórdão do TCU (Tribunal de Contas da União) do ano passado mostra que, em 20 anos, entre 2003 e 2022, a FCA foi alvo de penalidade por descumprir suas metas de transporte em, pelo menos, 12 anos, ou seja, mais da metade do tempo analisado.

O acordo feito entre o governo e a FCA prevê que a renovação da concessão da VLI até 2056 inclua investimentos de R\$ 24 bilhões ao longo do novo contrato, além de R\$ 10 bilhões em aporte adicional por parte do governo federal.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/04/2026

CAMISOTTI CONFESSA FRAUDES NOS DESCONTOS DO INSS E ASSINA ACORDO DE DELAÇÃO COM PF

Empresário está preso desde setembro do ano passado e é alvo da Operação Sem Desconto. Defesa enviou material ao gabinete do ministro André Mendonça, do STF, para homologação.
Por Ana Pompeu / Raquel Lopes

Brasília - Preso desde setembro sob suspeita de ser um dos beneficiários das fraudes do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), o empresário Maurício Camisotti assinou um acordo de delação premiada com a Polícia Federal no qual admite a existência de fraudes nos descontos das aposentadorias.



Camisotti é apontado como um dos principais operadores do esquema. Ele foi um dos alvos da Operação Sem Desconto na mesma fase que deteve Antonio Carlos Camilo Antunes, conhecido como Careca do INSS.

A informação foi inicialmente publicada pelo jornal O Estado de S. Paulo e confirmada pela Folha.

O empresário Maurício Camisotti durante evento em São Paulo - Ronny Santos - 20.set.23/Folhapress

Ele negociava o acordo desde o fim do ano

passado. Nesta semana, a defesa enviou o material ao gabinete do ministro André Mendonça, do STF (Supremo Tribunal Federal), responsável pela homologação.

Há a expectativa de que, com o acordo, o relator conceda a prisão domiciliar a Camisotti.

O acordo também deverá passar pela PGR (Procuradoria-Geral da República), mas a negociação foi feita apenas com a PF. Esta é a primeira delação da investigação.

Pesa contra o empresário as acusações de fraude na arrecadação das dívidas e corrupção para facilitar o esquema.

Para assinar um acordo de delação, ele precisa confessar crimes e apresentar provas da narrativa que apresentar às autoridades, incluindo a indicação de outras figuras importantes envolvidas, como dirigentes e políticos, e material de corroboração, como conversas e documentos.

O escândalo dos descontos indevidos em aposentadorias e pensões, sem autorização dos segurados, ganhou notoriedade em abril do ano passado durante a primeira operação da PF e da CGU (Controladoria Geral da União).

Os investigadores suspeitam que entidades responsáveis pelos descontos e empresas que prestam serviços a elas seriam usadas como fachada para lavagem de dinheiro. Camisotti é apontado como beneficiário das fraudes.



Sacola com mais de R\$ 237 mil em espécie é levada por agentes da Polícia Federal e da CGU na operação Sem Desconto Divulgação/Polícia Federal

Empresas ligadas a Camisotti receberam, por exemplo, transferências da Ambec (Associação de Aposentados Mutualista para Benefícios Coletivos). A entidade é uma das principais investigadas no caso dos descontos irregulares. O INSS repassou quase R\$ 400 milhões à Ambec entre 2023 e 2025.

Como a Folha mostrou no ano passado, Camisotti sacou R\$ 7,2 milhões em dinheiro vivo. O valor foi retirado de sua conta em 11 saques.

Entre 2018 e 2025, foram feitos 17 saques, sendo o maior deles no valor de R\$ 3 milhões, segundo relatório elaborado pelo Coaf (Conselho de Controle de Atividades Financeiras) a pedido da CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) do Congresso sobre fraudes no INSS.

Também foram retirados R\$ 285 mil de sua conta —neste caso, o relatório não afirma com clareza quem foi o sacador, apesar de apontar Camisotti como titular da conta. Essas transações levantaram suspeitas de burla na fiscalização do sistema financeiro.

À época da prisão, a defesa de Camisotti dizia que ele nunca participou de qualquer irregularidade envolvendo o INSS.

Em março, um desdobramento da Sem Desconto, que está sob a relatoria do ministro André Mendonça, do STF (Supremo Tribunal Federal), determinou a prisão de outros dois suspeitos de envolvimento no escândalo e a instalação de tornozeleira eletrônica na deputada Gorete Pereira (MDB-CE). Ela nega ter cometido qualquer irregularidade.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/04/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS FIRMA CONTRATOS PARA TER 100% DE PARTICIPAÇÃO NO CAMPO DE TARTARUGA VERDE E NO MÓDULO III DE ESPADARTE

Da Redação Offshore 09/04/2026 - 19:56



A Petrobras informou, nesta quinta-feira (9), que assinou com a Petronas Petróleo Brasil contratos para aquisição das participações de 50% dos campos de Tartaruga Verde e Espadarte, no Módulo III, na Bacia de Campos. Após a conclusão da operação, a Petrobras voltará a deter 100% dos ativos e continuará sendo a operadora.

Segundo a empresa, o valor da transação é de 450 milhões de dólares, dos quais 50 milhões de dólares foram pagos na própria quinta-feira, dia de assinatura dos acordos, e 350 milhões de dólares serão quitados no fechamento da operação, mas sujeitos a ajustes relacionados à data efetiva da compra, em 1º de julho de 2025. O restante será liberado em duas parcelas de 25 milhões de dólares cada uma, em 12 e 24 meses após o fechamento do negócio.

A Petrobras explicou que os montantes serão atualizados considerando descontos relacionados aos resultados econômicos obtidos nos campos a partir da data da aquisição. A empresa informou ainda que a conclusão da operação está sujeita ao cumprimento de condições previstas no contrato de compra e venda, incluindo a aprovação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O campo de Tartaruga Verde e o Módulo III de Espadarte estão na porção sul da Bacia de Campos, em lâmina d'água entre aproximadamente 700 e 1.620 metros. Eles são operados pela Petrobras, com a FPSO Cidade de Campos dos Goytacazes, com produção atual de cerca de 55 mil barris de óleo de por dia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/04/2026

SHELL E INPA CRIAM CENTRO DE PESQUISAS PARA RECUPERAÇÃO DE ÁREAS DEGRADADAS NA AMAZÔNIA

Da Redação Offshore 09/04/2026 - 20:37



A Shell Brasil e o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) anunciaram, nesta quinta-feira (9), a formalização de acordo de cooperação para criação do Centro de Inovação Biotecnológica para Recuperação de Áreas Degradadas (Cibrad), voltado para a recuperação de áreas degradadas na Amazônia. Com investimento inicial de R\$ 18,7 milhões da Shell Brasil, via cláusula de PD&I da Agência Nacional do Petróleo, do Gás Natural e de Biocombustíveis (ANP), o objetivo da entidade será o desenvolvimento de tecnologias para soluções baseadas na natureza.



Sediado no Inpa, em Manaus, o Centro, de acordo com seus idealizadores, integrará pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e inovação, conectando governo, comunidade científica, empresas e startups. A proposta é fortalecer cadeias produtivas de espécies nativas, conservar recursos genéticos e estimular novos negócios ligados à restauração florestal e ao mercado de carbono. A iniciativa prevê também a modernização da infraestrutura de pesquisa do Inpa.

O secretário da Subsecretaria da Amazônia do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), Dorival dos Santos, classificou a criação do Cibrad como um marco para a ciência brasileira e para o futuro da Amazônia. “Tenho plena confiança de que o Centro se tornará referência internacional em biotecnologia aplicada à restauração florestal e à economia de baixo carbono”, disse.

De acordo com Santos, mais do que um centro de pesquisa, o Cibrad será espaço de convergência entre ciência, inovação e compromisso com o futuro da Amazônia. “Proteger a floresta, restaurar seus ecossistemas e gerar conhecimento a partir dela é investir diretamente no futuro do Brasil e do planeta”, afirmou.

Alexandre Breda, gerente de Tecnologia e Inovação da Shell Brasil, explicou que o objetivo da criação do Centro é mostrar como a inovação aberta é essencial para buscar soluções para desafios complexos, como a recuperação de áreas degradadas na Amazônia. Ele explicou que a iniciativa é resultado de parceria entre a empresa e o Inpa, iniciada em 2022, quando se formou a rede de instituições e pesquisadores que vão atuar no Cibrad.

O Centro reúne projetos que abrangem instituições de pesquisa dos nove estados da Amazônia Legal. Entre as iniciativas estão o NanoRad's 2.0, que aplica abordagens bio e nanotecnológicas para acelerar plantios florestais, e o Amazon GeneBank, dedicado ao apoio a programas de melhoramento genético e à conservação de sementes e microrganismos da Amazônia Legal.

O diretor do Inpa, Henrique Pereira, avaliou que com o Centro será dado um passo à frente para sistematizar a pesquisa associada a plantios florestais com o objetivo de estruturar cadeias produtivas baseadas em espécies nativas. Segundo ele, isso envolve avançar em silvicultura de alta performance e conectar o conhecimento a agendas estratégicas, como o mercado de carbono. “Esse alinhamento é fundamental para o que esperamos construir nas próximas décadas na Amazônia”, explicou.

As pesquisas abrangem dez espécies florestais amazônicas consideradas com potencial para restauração, como castanheira, andiroba, cumaru, mogno, copaíba e seringueira. Além dos projetos conduzidos no âmbito do Inpa, o Cibrad conecta iniciativas desenvolvidas em parceria com startups, como Krilltech e Bioflore, o que, segundo os idealizadores, amplia a possibilidade de aplicação prática das pesquisas e fortalece o ecossistema de inovação voltado à restauração florestal na Amazônia.

A Amazônia tem cerca de 20% de áreas desflorestadas, equivalente a 1 milhão de quilômetros quadrados. Para mudar essa realidade, de acordo com o pesquisador do Inpa e coordenador do Cibrad, José Francisco de Carvalho Gonçalves, a entidade pretende implementar não só o processo de domesticação de novas espécies, mas também de espécies que já têm cadeias produtivas consolidadas. “Isso significa trazer processos de melhoramento genético, número de propágulos o suficiente para reflorestar grandes áreas e impactar não só o mercado de carbono, mas a indústria de produtos e processos”, disse.

A coordenação dos projetos será acompanhada por um conselho diretor e supervisionada por um comitê técnico-científico composto por pesquisadores, cientistas e profissionais das empresas parceiras. O objetivo é adotar modelo de governança moderna e identificada com princípios de transparência e de compliance.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/04/2026

PORTO SUDESTE PREVÊ INÍCIO DAS OBRAS DOS DOLFINOS AINDA EM ABRIL
Por Danilo Oliveira Portos e Logística 09/04/2026 - 17:55



Projeto para novas instalações de atracação, destinadas à movimentação de graneis líquidos no TUP, foi habilitado no Reidi, com suspensão de Pis/Cofins estimada em R\$ 16,4 milhões

A administração do Porto Sudeste pretende iniciar, ainda em abril, a construção dos dolphins de atracação e amarração voltados às operações com graneis líquidos. Nesta semana, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou o enquadramento do projeto no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). O processo de habilitação ao

regime especial compreende uma instalação com área de aproximadamente 932,1 mil metros quadrados (m²), localizada no município de Itaguaí (RJ).

O contrato de adesão firmado entre a empresa e a Antaq em 2014 prevê a implantação de dois dolphins de atracação, que serão dedicados à operação de graneis líquidos, ampliando a capacidade total atual (entre graneis sólidos e líquidos) de 50 milhões de toneladas por ano para 100 milhões/ano. O escopo estima que poderão ser realizadas até 28 operações de transbordo a contrabordo (double banking) por mês.

A expectativa é que o regime especial suspenda quase R\$ 16,4 milhões em Pis/Cofins nesse projeto. As reduções esperadas com benefício do Reidi são de aproximadamente R\$ 10,2 milhões (bens) e de R\$ 6,2 milhões (serviços). A atual estimativa de investimento com incidência de Pis e Cofins é da ordem de R\$ 177 milhões, dos quais R\$ 89,6 milhões para bens e R\$ 87,4 milhões para serviços. Com o impacto do benefício do regime especial, a estimativa com a suspensão de Pis/Cofins é reduzir esse total para cerca de R\$ 160,6 milhões, sendo R\$ 79,3 milhões (bens) e R\$ 81,3 milhões (serviços).

Em seu despacho, a secretária-executiva substituta do MPor, Thairyne de Oliveira, determinou que a empresa informe ao ministério quando ocorrer a conclusão do projeto de investimento em infraestrutura ou se houver pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento. A portaria entrou em vigor nesta quinta-feira (9), data de sua publicação da portaria no Diário Oficial da União.

O TUP é administrado pela trading de commodities Trafigura e faz parte dos investimentos da 'Mubadala Capital', subsidiária de gestão de ativos alternativos da 'Mubadala Investment Company'. O terminal possui autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e dos órgãos ambientais para expandir a capacidade total de operação para até 100 milhões de toneladas. A ideia é que as capacidades para graneis sólidos e para líquidos sejam de 50 milhões de toneladas cada.

O planejamento para ampliar a infraestrutura prevê a construção de um píer em formato 'F', que ficará paralelo ao píer existente e será dedicado às operações de transbordo. A aposta do Porto Sudeste no aumento da capacidade para movimentação de graneis líquidos leva em conta que é um mercado que vem se solidificando para a empresa. A empresa registra um incremento gradativo das operações ship-to-ship, que o TUP realiza desde 2022.

Procurado, o Porto Sudeste informou à Portos e Navios que pretende iniciar, ainda em abril, a construção de dolphins de atracação e amarração voltados às operações com petróleo e derivados. A administração do terminal ressaltou que o projeto está licenciado e teve aprovação no Reidi, dada sua importância para aumento da malha de infraestrutura para movimentação de petróleo e derivados. "A nova estrutura reforça a capacidade operacional licenciada do terminal para atender até 100 milhões de toneladas/ano, fortalecendo a logística da região e do país", afirmou em nota.

SUBSEA7 FECHA ACORDO COM PETROBRAS PARA APOIO EM SÉPIA 2, NA BACIA DE SANTOS

Da Redação Offshore 09/04/2026 - 17:43



A Subsea 7 anunciou, nesta quinta-feira (9), que firmou contrato com a Petrobras para apoio no desenvolvimento do campo de Sépia 2, na Bacia de Santos, a aproximadamente 280 quilômetros da costa do estado do Rio de Janeiro. De acordo com a empresa norueguesa, o campo está em profundidade de 2.170 metros e é uma das maiores fases de expansão do pré-sal.

A companhia informou que o contrato inclui serviços de engenharia, fabricação, instalação e pré-comissionamento de umbilicais submarinos, tirantes e linhas de fluxo para 17 poços, incluindo dois poços do projeto Sépia 1, e uma linha de exportação de gás com 18 risers. E que o gerenciamento e a engenharia do projeto terão início imediato nos escritórios da Subsea7 no Rio de Janeiro, em Paris e em Sutton, com as operações offshore programadas para começar em 2029.

Yann Cottart, vice-presidente sênior da empresa no Brasil e do Centro Global de Projetos para a Região Oeste, avaliou que o contrato vai fortalecer o portfólio de projetos da Subsea7 no Brasil e consolidar a parceria com a Petrobras no pré-sal. “Com forte conteúdo local, execução rigorosa e estreita colaboração, apoiamos projetos de importância para o Brasil com prazos de entrega previsíveis”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/04/2026

VALE AFRETARÁ 2 GUAIBAMAX MOVIDOS A ETANOL E A OUTROS COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Da Redação Navegação 09/04/2026 - 17:40



A mineradora Vale anunciou ter fechado acordo com a chinesa Shandong Shipping Corporation para afretamento, por 25 anos, de dois navios, classe Guaibamax de segunda geração, movidos a etanol e equipados com cinco velas rotativas para o aproveitamento da energia eólica, que serão entregues a partir de 2029. As embarcações serão as primeiras transoceânicas do mundo preparadas para operar com o combustível alternativo, e o contrato prevê a opção de encomenda de outras semelhantes.

A expectativa é de que os navios, com 340 metros de comprimento e capacidade para transportar 325 mil toneladas de minério, graças à possibilidade de uso de energias alternativas, reduzam em até 90% a emissão de carbono em comparação com outras que usam óleo combustível pesado. Além de etanol, as embarcações poderão usar metanol e óleo pesado e incluem a possibilidade de conversão para o uso de gás natural liquefeito (GNL) ou amônia.

De acordo com a Vale, a segunda geração do Guaibamax será equipada ainda com motores mais eficientes, dispositivos hidrodinâmicos, gerador de eixo, inversores de frequência e pintura de silicone, entre outras melhorias para aumentar a eficiência energética. Há previsão de que o conjunto de novas tecnologias aplicadas reduzirá em cerca de 15% as emissões de gases do efeito estufa em comparação com a geração atual de Guaibamax.

Segundo a empresa, o afretamento dos navios movidos a etanol faz parte de seu plano de uso de combustível limpos para reduzir emissões e promover a descarbonização, seguindo determinações da Organização Marítima Internacional (IMO). Rodrigo Bermelho, diretor de Navegação da Vale, explicou

que os investimentos da empresa em descarbonização no transporte marítimo são orientados por estratégia que busca combinar flexibilidade e eficiência.

Segundo Bermelho, o transporte de minério com uso do etanol como combustível nos navios coloca a Vale na dianteira da transição energética no meio marítimo global nas próximas décadas. A companhia informou também que os novos navios movidos a etanol serão semelhantes a outros 10 navios bicombustíveis, a metanol e óleo pesado, que serão entregues pela Shandong para a Vale a partir de 2027.

De acordo com a mineradora, tecnologias e combustíveis alternativos estão sendo testados como parte do programa Ecoshipping, de pesquisa e desenvolvimento, criado por ela para apoiar a descarbonização da indústria marítima e aumentar a eficiência de suas embarcações. Ela explicou que sua frota já inclui navios Valemax de primeira geração desde 2011, Valemax de segunda geração desde 2018 e, desde 2019, a primeira geração de Guaibamax e que esses navios podem reduzir as emissões equivalentes de CO2 em até 41% em comparação com uma embarcação padrão Capesize.

A Vale informou que desde 2020 investiu cerca de R\$ 7,4 bilhões, equivalentes a 1,4 bilhão de dólares, para reduzir suas emissões de Escopo 1, 2 e 3. A empresa explicou que se comprometeu a reduzir até 2035 em 15% as emissões do Escopo 3 relacionadas à cadeia de valor, que inclui a maior parte das emissões do transporte marítimo, dependendo do tipo de contrato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/04/2026

PARANAGUÁ TERÁ APOORTE DE R\$ 8,6 MILHÕES PARA MELHORAR ACESSOS AO PORTO

Da Redação Portos e logística 09/04/2026 - 20:26



A Portos do Paraná informou que está investindo R\$ 8,6 milhões na manutenção e recuperação de vias de acesso ao Porto de Paranaguá com objetivo de melhorar a infraestrutura em ruas e avenidas e garantir a segurança de todos os que circulam diariamente pela região. Segundo a companhia, serão feitas também intervenções no pavimento da faixa portuária e no Pátio de Triagem Mário Lobo Filho.

Thais Avaip Nunes, coordenadora de Serviços da Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, explicou que está sendo feita a manutenção no pavimento de concreto da Avenida Portuária, em pontos que apresentam avarias devido ao fluxo de veículos pesados, e a concretagem de trecho da via nas proximidades do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) e das empresas ALTP e Interalli. “O pavimento em concreto é o mais adequado, pois apresenta mais resistência do que o asfalto”, destacou Thais.

Além das da Avenida Portuária, informou a empresa, estão previstas restaurações em trechos das avenidas Manoel Bonifácio, Barão do Rio Branco, Manoel Ribas, Coronel Santa Rita e José Lobo, além do acesso ao Píer Público de Granéis Líquidos. Matheus Arnoni Mendes, coordenador de Fiscalização da Diretoria de Engenharia e Manutenção (DEM) da Portos do Paraná, explicou que o contrato para as obras tem duração de um ano.

De acordo com Mendes, a obra tem o objetivo de, além de garantir a segurança dos que passam pela região, melhorar a operação portuária. “Como grande parte das cargas acessa o porto pelo modal rodoviário, as melhorias contribuem para dar mais fluidez ao trânsito dos que usam essas vias no dia a dia”, explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/04/2026

AGENTES DEBATEM GARGALOS EM INFRAESTRUTURA E NOS ACESSOS AOS PORTOS

Da Redação *Portos e logística* 09/04/2026 - 20:13



A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) promoveu, na última quarta-feira (8), em Brasília, um encontro que reuniu representantes de seus comitês técnicos de Sustentabilidade, Jurídico, de Infraestrutura, de Comunicação, de Segurança e de Inovação, de entidades governamentais e especialistas do setor para debater alternativas para superar os principais gargalos que limitam o desenvolvimento dos portos brasileiros. No evento, a associação destacou a necessidade de adotar medidas para reduzir custos operacionais e ampliar a competitividade da economia nacional no mercado global.

Entre as principais propostas apresentadas estão o fortalecimento da conexão portuária, a desburocratização de processos e a maior integração institucional entre os diversos atores do setor, incluindo governos, autoridades portuárias e terminais de uso privado (TUPs). Além disso, foi ressaltado que a integração entre os portos e modais logísticos, como rodovias, ferrovias e hidrovias, é necessária para garantir a eficiência do sistema.

O diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, explicou que o objetivo do encontro foi reforçar o papel da entidade como articuladora de soluções para o setor. Segundo ele, a reunião dos seis comitês técnicos reafirmou que a Associação busca de o diálogo para fortalecer as conexões entre empresas privadas, órgãos públicos e a sociedade.

Durante o evento, foi realizado o painel “Conexão Portuária: Integração Institucional para Superar Gargalos de Infraestrutura e Ampliar a Acessibilidade Logística”, moderado pela diretora-executiva da ATP, Gabriela Costa, e que teve a participação de Alessandro Baumgartner, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Valter Souza, diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Alex Ávila, secretário nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), e Samantha Albuquerque, representante da Infra S.A. Nele, Gabriela Costa destacou que a eficiência logística não depende de um modal, mas da articulação entre diferentes órgãos e políticas públicas. “Precisamos tratar os acessos portuários não apenas como soluções pontuais, mas como uma prioridade estratégica para o país”, disse a diretora.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/04/2026

ADL EXPORTA MINÉRIO DE TERRAS RARAS PARA O CANADÁ VIA SANTOS

Da Redação *Portos e logística* 09/04/2026 - 19:35



A ADL Mineração embarcou seu primeiro contêiner carregado com monazita, minério de terras raras extraído de jazida em São Francisco do Itabapoana, no estado do Rio de Janeiro, para o Canadá. De acordo com a empresa, foram embarcadas, no último domingo (5), no Portos de Santos (SP), 16 toneladas, no primeiro embarque desde 2019, quando houve uma remessa de exportação feitas pelas Indústrias Nucleares do Brasil (INB), vinculada ao governo federal.

A mineradora informou que tem expectativa de exportar de 500 toneladas a 1.000 toneladas de monazita até o fim de 2026, para compradores do Canadá, dos Estados Unidos e da China, e, em dois anos, alcançar

volume em torno de três mil toneladas em vendas para o mercado externo. Adelina Lee, CEO da ADL Mineração, avaliou que o fato de exportação ter sido feita por uma empresa privada reforça o potencial de o Brasil conquistar espaço no mercado global de terras raras. “A retomada da produção e, sobretudo, da exportação de monazita representa um marco histórico para o setor mineral brasileiro”, disse.

A executiva explicou que a exportação feita por uma empresa privada reflete avanços no ambiente regulatório e a maturidade do setor, o que permitiu que companhias do setor privado estruturadas pudessem atender a requisitos de regulação, técnicos, ambientais e de segurança exigidos para viabilizar esse tipo de operação. A ADL Mineração destacou que o mineral ganhou relevância econômica por estar ligado a cadeias produtivas críticas da transição energética e à indústria de alta tecnologia e da defesa, incluindo a fabricação de ímãs permanentes de alta potência, telas, carros elétricos, motores de turbinas eólicas e energia nuclear, entre outros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/04/2026

MAERSK E HAPAG-LLOYD MANTÊM CAUTELA SOBRE VOLTA AO ESTREITO DE ORMUZ

Da Redação Navegação 08/04/2026 - 19:43



As empresas de transporte marítimo Maersk e Hapag-Lloyd reagiram com cautela ao anúncio do cessar-fogo de duas semanas entre Estados Unidos e Irã e à reabertura do Estreito de Ormuz, anunciados, na última terça-feira (7), pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, e confirmado pelo governo iraniano. A Maersk alegou que ainda não havia garantias suficientes para a retomada das operações normais, enquanto a Hapag-Lloyd projetou recuperação gradual, sujeita à evolução da segurança na região.

A Maersk informou que o cessar-fogo pode abrir algumas oportunidades para o trânsito de navios no Estreito de Ormuz, mas ainda não oferece certeza suficiente em relação à segurança para retomar as operações normais. “Por enquanto, estamos adotando uma abordagem cautelosa e não faremos nenhuma alteração em serviços específicos”, explicou a empresa de navegação em um comunicado.

Segundo a nota, o cessar-fogo pode criar oportunidades de trânsito, mas ainda não oferece total segurança marítima, e a empresa precisa entender todas as possíveis condições associadas. De acordo com a companhia, qualquer decisão de transitar pelo Estreito de Ormuz será baseada em avaliações de risco contínuas, monitoramento rigoroso da situação de segurança e orientações disponíveis das autoridades e parceiros competentes.

A empresa de transporte marítimo usou um sistema de "ponte terrestre" através de portos como Jeddah, na Arábia Saudita, Salalah e Sohar, em Omã, e Khor Fakkan, nos Emirados Árabes Unidos, para canalizar a carga e, em seguida, transportá-la por terra até destinos na região do Golfo. "Continuaremos a acompanhar de perto os desenvolvimentos e a fornecer atualizações à medida que surgirem mais informações nas próximas horas e dias", concluiu o comunicado da Maersk, que suspendeu as reservas de carga para vários portos do Golfo no mês passado e introduziu sobretaxas de combustível de emergência em todo o mundo para compensar o aumento dos custos.

A Hapag-Lloyd, por sua vez, expressou otimismo cauteloso quanto à possibilidade de retomar a navegação pelo Estreito de Ormuz após o cessar-fogo, embora tenha alertado que a normalização do tráfego em toda a sua rede levaria pelo menos de seis a oito semanas. Durante uma reunião online com clientes, o CEO da companhia de navegação, Rolf Habben Jansen, reiterou os comentários cautelosos, observando que ainda são necessárias mais garantias de segurança. “Embora um cessar-

fogo tenha sido acordado durante a noite, é justo dizer que o conflito no Oriente Médio continua a afetar seriamente o transporte marítimo e as cadeias de suprimentos”, afirmou, acrescentando que a situação é “muito instável”.

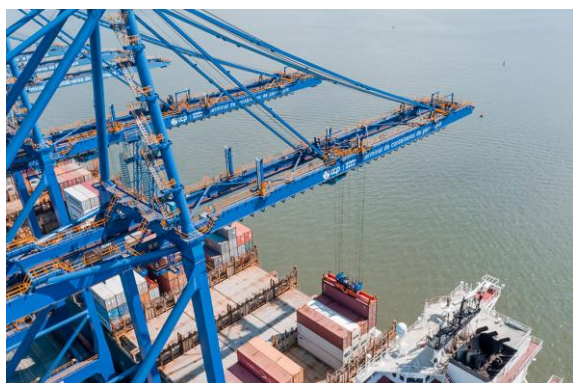
Ele mencionou também a possibilidade de aceitar reservas de clientes, desde que o cessar-fogo se mantenha nos próximos dias. “Provavelmente abriremos reservas para a região do Alto Golfo, inicialmente para mercados selecionados, mas esperamos que isso aconteça relativamente em breve”, disse Jansen. O executivo estimou que os custos adicionais decorrentes da crise no Oriente Médio chegam a entre 50 milhões de dólares e 60 milhões de dólares por semana e alertou que a empresa de transporte marítimo terá que repassar parte desses custos aos seus clientes, além dos 40 milhões a 50 milhões de dólares estimados anteriormente. Jansen informou que quase mil navios permanecem retidos na região, seis dos quais pertencem a sua empresa, com capacidade combinada de aproximadamente 25 mil contêineres padrão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/04/2026

TCP INVESTIRÁ R\$ 160 MILHÕES NA COMPRA DE EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 08/04/2026 - 19:27



Valor previsto inclui novos guindastes, terminal tractors e reach stackers, que serão incorporados à operação nos próximos dois anos. Operadora também aposta em eletrificação de RTGs

A TCP deve aplicar um novo pacote, de cerca de R\$ 160 milhões, para a aquisição de dois novos guindastes de cais — STS (ship-to-shore), além de Terminal Tractors (TTs) e Reach Stackers adicionais nos próximos dois anos. Também estão previstos investimentos adicionais na eletrificação de toda a frota de RTGs (guindastes pórticos sobre pneus) do terminal de contêineres de

Paranaguá (PR). Dos 40 RTGs em seu parque de equipamentos, três já tiveram seus grupos geradores a diesel convertidos em motores elétricos, como parte de um projeto piloto.

Nos últimos três anos foram 17 Terminal Tractors da Kalmar, 11 guindastes RTG da ZPMC, uma empilhadeira de vazios da Konecranes e 8 empilhadeiras de pequeno porte elétricas Hangcha. Os 17 novos TTs e os 11 novos RTGs foram recebidos pela operadora entre 2023 e 2024, contribuindo de forma expressiva para atender ao aumento no volume de cargas movimentadas no terminal. Recentemente, também foi adquirida uma nova empilhadeira de vazios.

A compra dos 28 equipamentos (TTs e RTGs) representou um crescimento de mais de 30% na frota que opera no terminal, o que se refletiu em um ganho de eficiência e capacidade operacional significativos na movimentação. “A aquisição dos 11 guindastes RTGs, dos 17 TTs e da empilhadeira de vazios fez parte de um pacote de meio bilhão de reais, investido nos últimos cinco anos e que também contemplou obras de infraestrutura e novos equipamentos”, informou a empresa à Portos e Navios. Estes equipamentos contaram com o benefício do Reporto — Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária.

A TCP avalia que atualmente conta com um dos maiores parques de máquinas entre os terminais brasileiros, com 40 guindastes RTGs, 69 TTs, 8 guindastes STS, 9 Reach Stackers, 6 empilhadeiras de vazios, 2 guindastes portuários móveis (MHCs), entre outros. A aquisição de equipamentos levou em consideração que a movimentação de contêineres na TCP teve um crescimento de 33% nos últimos dois anos, passando de 1,253 milhão de TEUs para 1,663 milhão de TEUs em 2025. “Este crescimento ocorre em decorrência dos investimentos de avanços e aperfeiçoamentos no fluxos operacionais, assim como a investimentos realizados nos últimos cinco anos, período em que cerca de

meio bilhão de reais foram investidos em infraestrutura, capital humano e novos equipamentos”, destacou a operadora.

Eletrificação

A empresa destacou à reportagem que a conversão de equipamentos de grupos geradores a diesel para motores elétricos também trouxe avanços. Entre as principais vantagens dos novos equipamentos estão a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e de poluição sonora, melhora na produtividade, ganho de eficiência energética, menor necessidade de manutenção e redução no tempo de ociosidade, além da diminuição nos custos operacionais. “Os três guindastes RTGs eletrificados, que operam na ferrovia que acessa o pátio de operações, apresentaram uma redução de 97% das emissões de GEE, evitando a emissão de cerca de 771 mil toneladas de gás carbônico na atmosfera, além de apresentarem uma produtividade 21% superior”, afirmou a TCP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/04/2026

DUAS SEMANAS SÃO INSUFICIENTES PARA RETOMADA DO TRANSPORTE DE CONTÊINERES E QUEDA DOS FRETES, AVALIA XENETA

Da Redação Navegação 08/04/2026 - 19:50



Um cessar-fogo de duas semanas entre os Estados Unidos e o Irã não levará as operações de transporte marítimo de contêineres pelo Estreito de Ormuz às condições pré-conflito, e a expectativa é de que a interrupção da cadeia de suprimentos marítima e as tarifas elevadas persistam, avaliam analistas da Xeneta, uma das principais plataformas de inteligência para frete marítimo e aéreo do mundo. Eles esperam que as transportadoras adotem abordagem cautelosa em relação à suspensão dos ataques.

A previsão é que as rotas alternativas para a região do Golfo, como as pontes terrestres a partir de Khor Fakkan, Sohar e Jeddah, continuarão a ser usadas, enquanto as transportadoras fazem simultaneamente viagens de teste pelo Estreito de Ormuz. Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, alertou que o cessar-fogo deve vir acompanhado de uma dose de realidade, porque considera improvável o retorno rápido à normalidade para o transporte marítimo de contêineres no Oriente Médio.

Segundo o especialista, é possível que as travessias pelo Estreito de Ormuz aumentem, mas ainda não se sabe como essa transição será gerenciada, já que duas semanas é um período muito curto e não há garantia de que o cessar-fogo se manterá. Ele lembrou que o conflito deslocou 250.000 TEUs de capacidade semanal de transporte marítimo de contêineres e que as transportadoras investiram muito esforço e recursos no estabelecimento de rotas alternativas para permitir o fluxo de mercadorias para a região. “Não se pode simplesmente descartar tudo isso só porque há um cessar-fogo de duas semanas.”

O fechamento do Estreito de Ormuz e as rotas terrestres alternativas causaram congestionamento e interrupções severas nos portos do Oriente Médio e regiões vizinhas. Destine Ozuygur, analista sênior, avaliou que a capacidade semanal para Jeddah e o Porto Rei Abdullah aumentou 19%, à medida que as transportadoras introduzem novos serviços para conectar a rota terrestre à região do Golfo.

Ela explicou que, mesmo com rotas alternativas, há enormes transtornos na programação em portos como Mundra, Nhava Sheva e Khor Fakkan e que isso não vai desaparecer da noite para o dia. “Esse cessar-fogo não resolve esse deslocamento de capacidade. Ele simplesmente cria uma breve oportunidade para movimentar a carga mais urgente”.

De acordo com os especialistas, a prioridade será liberar a carga retida que se acumulou em portos alternativos, especialmente em Nhava Sheva, enviando-a para Jebel Ali e liberando-a o mais rápido possível. As transportadoras estarão cientes de que correm o risco de seus navios ficarem presos no Golfo novamente se houver uma deterioração repentina na situação de segurança.

Destine Ozuygur alertou também que o controle do Estreito de Ormuz terá um impacto a longo prazo no transporte marítimo de contêineres na região e que há dúvidas operacionais sobre o retorno ao Estreito, caso seja efetivamente cobrado pedágio pelo Irã. Ela citou que há indefinições sobre quanto isso custará e como os pagamentos serão gerenciados, o que atrasará o retorno das operações das transportadoras à região. "Alguns navios poderão ter a passagem negada, mesmo que estejam dispostos a pagar? Esse tipo de incerteza não é bom para as cadeias de suprimentos", explicou.

Manter as cadeias de suprimentos em movimento tem custo, com os exportadores e importadores que transportam mercadorias da China para Jebel Ali, o maior porto de contêineres do Golfo, enfrentando potenciais aumentos médios nas taxas spot de mais de 270% em comparação com o fim de fevereiro. Mesmo no comércio da China para a Costa Oeste dos Estados Unidos, que atravessa o Pacífico a milhares de quilômetros do conflito no Oriente Médio, as taxas spot aumentaram 37%, em parte devido ao congestionamento no Oriente Médio que se espalha para os principais centros de transbordo da Ásia, como Singapura, Tanjung Pelepas e Port Klang.

Peter Sand disse esperar que as taxas de curto prazo subam, simplesmente porque há uma janela de oportunidade de duas semanas e todos estão com pressa. Mas, segundo ele, a queda nos preços do petróleo deve aliviar um pouco a pressão sobre os custos de combustível e limitar novas sobretaxas emergenciais de bunker por parte das transportadoras. "Mas essa continua sendo uma situação crítica, e os embarcadores devem esperar que as taxas de frete permaneçam elevadas", explicou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/04/2026

PORTO DE SANTOS PRIORIZA ATRACAÇÃO DE NAVIO COM GASOLINA PARA MITIGAR RISCO DE DESABASTECIMENTO

Da Redação Portos e logística 08/04/2026 - 18:12



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta quarta-feira (8), que autorizou a atracação com prioridade de um navio com cerca de 20 mil toneladas de gasolina, equivalentes a aproximadamente 600 caminhões-tanque, com objetivo de reduzir os efeitos da guerra entre Estados, Israel e Irã, que tem provocado instabilidade na distribuição de combustíveis por causa do fechamento à navegação do Estreito de Ormuz.

A atracação teve prioridade por causa do risco de falta do combustível no estado de São Paulo, como informou a Agência Nacional do Petróleo, do Gás Natural e de

Biocombustíveis (ANP). A autoridade portuária explicou que a embarcação MH Buiki trouxe o produto do Terminal Marítimo de Madre de Deus (Temadre), operado pela Transpetro, na Bahia. De acordo com APS, a operação foi concluída em 30 de março, com o descarregamento de 17.974 toneladas de gasolina tipo A na Terminal da Graneis Líquidos da Alamoia (Tegla), em Santos.

O presidente da APS, Anderson Pomini, disse que, por ser um terminal público, é obrigação do Porto de Santos avaliar as necessidades do país e permitir, após análise, que embarcações tenham prioridade em condições específicas. "A APS analisou o pedido de uma distribuidora e, diante do risco de desabastecimento de combustível em São Paulo, autorizou a entrada prioritária do MH Buiki", afirmou Pomini.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/04/2026

GRUPO SOLARIS INVESTIRÁ R\$ 100 MILHÕES NA AMPLIAÇÃO DO PÍER DO TESC

Da Redação *Portos e logística* 08/04/2026 - 17:42



O grupo Solaris, que administra o Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc), em São Francisco do Sul (SC), anunciou que foi iniciada, na última terça-feira (7), com a colocação da primeira estaca, a obra para ampliação do píer, em que serão investidos R\$ 100 milhões e que tem previsão de conclusão em 2026. Segundo a empresa, após os trabalhos, o terminal poderá receber dois navios aos mesmo tempo e também embarcações de maior porte. De acordo com a companhia, ampliação do píer faz parte da primeira etapa do plano de modernização e expansão do terminal, que prevê investimentos de mais R\$ 500 milhões em projetos que

estão sendo analisados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) e cuja aprovação é esperada para o início de maio de 2026.

A ampliação do píer visa aproveitar os ganhos com a dragagem da Baía da Babitonga, que elevará o calado do canal de acesso para 16 metros, e receber navios de maior capacidade de carga e classes superiores às atuais embarcações Panamax. A expectativa é aumentar a capacidade de movimentação principalmente nos segmentos de fertilizantes, soja, milho, farelo, açúcar e outros granéis sólidos, além da carga geral, dos produtos siderúrgicos e das cargas de projeto.

O grupo Solaris explicou que a primeira fase de expansão, com a obra de ampliação do píer, não afetará as atividades do terminal. Informou ainda que a segunda etapa, com início previsto para o segundo semestre de 2026, com investimentos para aumentar a capacidade de armazenagem, na recepção rodoviária e em sistemas de movimentação, também foi planejada para ser feita sem impactos relevantes na operação do Tesc.

A empresa, que é controlada pela Oman Investment Authority, o fundo soberano do sultanato de Omã, esclareceu que a obra no píer estava prevista no processo de renovação do contrato de arrendamento e que foi um dos compromissos assumidos pelo Tesc com a Autoridade Portuária de São Francisco do Sul. O Grupo concluiu em janeiro deste ano a compra do controle acionário do terminal e da AgriBrasil.

Segundo a companhia, o plano de expansão inclui iniciativas de descarbonização, aumento de eficiência energética e redução de impactos operacionais, além da geração de empregos e a expectativa de atração de novos negócios. Stéphane Frappat, CEO da Solaris, disse que a ampliação do píer é o primeiro passo do projeto para aumentar a movimentação do Tesc. “Estamos preparando o terminal para um novo patamar de capacidade, eficiência e competitividade, em linha com a evolução do comércio exterior brasileiro”, afirmou.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 08/04/2026

GUIA LISTA MEDIDAS PARA AUMENTAR SEGURANÇA EM PORTOS BRASILEIROS

Da Redação *Portos e logística* 08/04/2026 - 17:47



Foi lançado na última terça-feira (7), em Brasília, o Guia de Melhores Práticas de Segurança Portuária e Aduaneira, que lista uma série de medidas com objetivo de proteger as infraestruturas portuárias contra diferentes riscos e ameaças, como roubo e furto de carga, tráfico e contrabando, passageiros clandestinos, terrorismo, sabotagem, espionagem industrial e ciberataque. Coordenado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), o documento foi desenvolvido em parceria com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e teve a colaboração da Coalizão Portuária,



que reúne entidades ligadas a terminais e ao trabalho nos portos, da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) e de profissionais especializados.

No estudo, são apresentadas 67 sugestões, colhidas em entrevistas com gestores de segurança, operadores portuários, autoridades e especialistas indicados pelas organizações, além de visitas a terminais, para enfrentar ameaças contemporâneas. Entre elas, estão o uso de drones, radares, câmeras térmicas, leitores faciais e detectores de metais, além de treinamentos e simulações.

Segundo a ATP, a meta é fornecer subsídios para que os terminais adotem as medidas e promovam práticas de aprendizado coletivo que melhorem seu desempenho. “Estamos lançando uma ferramenta de referência estratégica, após minucioso trabalho de todas as equipes envolvidas”, disse o presidente da Associação, Murillo Barbosa. Ele considera que o guia incentiva a colaboração entre os envolvidos nas atividades portuárias e a adoção de boas práticas alinhadas às normas nacionais e internacionais. “O foco é a proteção dos ativos, a integridade e a eficiência das operações e a construção de um ambiente de negócios ainda mais seguro, previsível e confiável”, afirmou Barbosa.

De acordo com o guia, as melhorias no contexto brasileiro da segurança portuária e aduaneira devem envolver a Polícia Federal, a Receita Federal, as administrações portuárias e instâncias internacionais. O trabalho ressalta que a identificação de oportunidades está relacionada à cooperação interagências, incluindo compartilhamento de informações, ao aproveitamento de acordos e programas internacionais, à adoção de inovações tecnológicas oferecidas por políticas públicas e à convergência com as exigências do comércio exterior e das cadeias logísticas globais.

É sugerido que a cooperação seja feita com forças-tarefas para operações conjuntas, arranjos híbridos de policiamento, com atores com competências distintas, mas alinhados nas ações, redes formais coordenadas e programas e operações em âmbito nacional, além de treinamentos e simulações conjuntas. O trabalho destaca a importância do uso de tecnologias avançadas, da cultura organizacional voltada para a segurança e da cooperação entre os diversos segmentos do setor portuário.

O guia explica que o uso de tecnologias inteligentes, como sistemas de videomonitoramento, drones, dispositivos biométricos e ferramentas de inteligência artificial, é essencial para o monitoramento permanente, a análise de riscos em tempo real e a resposta rápida a incidentes. De acordo com o documento, esses dispositivos, por aliar precisão operacional e capacidade preditiva, elevam o padrão de proteção das infraestruturas portuárias e permitem a modernização e a inovação contínuas.

De acordo com a ATP, o guia é um instrumento orientador complementar à legislação vigente e busca promover, além da adoção de inovações tecnológicas, o aperfeiçoamento das práticas de gestão e o alinhamento entre os diversos entes públicos e privados que integram o setor. Segundo a associação, a implementação das medidas listadas no documento requer o comprometimento de todos os envolvidos para consolidar a governança colaborativa da segurança, definida como essencial para enfrentar os desafios emergentes e assegurar a continuidade das operações.

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 Açú (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 Açú.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 060/2026
Página 91 de 91
Data: 09/04/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



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: 08/04/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 09/04/2026