

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 062/2026
Data: 13/04/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SÃO VICENTE, NO LITORAL DE SÃO PAULO, TERÁ CURSOS DE QUALIFICAÇÃO NA ÁREA PORTUÁRIA; VEJA OS DETALHES.....	4
“O PORTO ATRAI INVESTIMENTOS, MAS EXISTE A GUERRA DOS PORTOS”, DIZ.....	4
O EQUILÍBRIO ENTRE A EXPANSÃO GLOBAL E O RIGOR AMBIENTAL.....	6
DESAFIO É MELHORAR AMBIENTE PARA AS MULHERES, AFIRMA ALINE CARVALHO	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
EUA BLOQUEIAM ORMUZ, IRÃ RETALIA, REINO UNIDO RECUSA APOIO E PETRÓLEO DISPARA.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO DA ANTAQ DIVULGA DADOS RELATIVOS A FEVEREIRO/2026	11
DEFINIDA DATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
MINISTRO TOMÉ FRANCA DEBATE FORTALECIMENTO DA INFRAESTRUTURA NACIONAL EM EVENTO EM SÃO PAULO.....	13
NAVEGAÇÃO BRASILEIRA CRESCE EM FEVEREIRO, AQUECENDO O COMÉRCIO E A ECONOMIA	14
VOOS INTERNACIONAIS CRESCEM 53% NA REGIÃO NORTE EM FEVEREIRO	15
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS AMPLIA INCLUSÃO NO SETOR AÉREO COM BOLSAS DE ESTUDO PARA ALUNOS DE BAIXA RENDA.....	16
FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 136,9 MILHÕES PARA ALAVANCAR INDÚSTRIA NAVAL NO NORDESTE	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	18
PAVIMENTAÇÃO DE 22 QUILOMETROS AMPLIA CAPACIDADE DA BR-285, NA SERRA DA ROCINHA, EM SANTA CATARINA.....	18
MINISTRO DOS TRANSPORTES INAUGURA VIADUTO SOBRE LINHA FÉRREA EM HORTOLÂNDIA (SP).....	19
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES FORTALECE ESCUTA JUNTO AO POVO XAVANTE EM NOVA REUNIÃO PARA TRATAR SOBRE A FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE.....	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – A ESTRATÉGICA DIPLOMACIA DA LOGÍSTICA.....	21
INSIGHT – LOGÍSTICA - CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO: PARANAGUÁ APONTA UM CAMINHO. SANTOS AINDA HESITA.....	22
TRANSPORTES - GOVERNO BUSCA ALINHAR AGENDA DE TRANSPORTES COM ENTIDADES DO SETOR	24
NACIONAL - HUB – CURTAS - DURIGAN ESTREIA NO CENÁRIO INTERNACIONAL E BUSCA ATRAIR INVESTIMENTOS EM MEIO À TENSÃO GLOBAL.....	25
<i>A viagem do ministro</i>	25
<i>Nos Estados Unidos</i>	25
<i>Na Europa</i>	25
<i>Sob a sombra do conflito no Oriente Médio</i>	26
OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - INVEJA DE MINAS	26
TRANSPORTES - PORTOS - MPOR PEDE SUSPENSÃO DE PROCESSO SOBRE TERMINAL EM SÃO SEBASTIÃO.....	28
TRANSPORTES - PORTOS – AVIAÇÃO - CABOTAGEM CRESCE 5,8% NO NORTE E MOVIMENTA 1,85 MILHÃO DE TONELADAS.....	30
TRANSPORTES - PORTOS – AVIAÇÃO - MOVIMENTAÇÃO AÉREA NO NORDESTE CRESCE QUASE 10% EM FEVEREIRO.....	31
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - MPOR ANUNCIA BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE MECÂNICOS DE AERONAVES	31
FINANÇAS - GUERRA AFETA PREÇOS DE ITENS NO BRASIL	33
FINANÇAS - MEDIANAS DO FOCUS JÁ INDICAM INFLAÇÃO ACIMA DO TETO POR 5 MESES	34
FINANÇAS - MINISTRO DA FAZENDA INICIA AGENDA INTERNACIONAL NOS EUA E NA EUROPA.....	34
PETRÓLEO E GÁS - ANP TEM 1ª REDUÇÃO DO DIESEL APÓS INÍCIO DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO	35
BRASIL EXPORT - BRASIL TECH EXPORT DEBATE CIBERSEGURANÇA E INOVAÇÕES DA INFRAESTRUTURA NACIONAL	36
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BRASIL TECH EXPORT	37
TECNOLOGIA - REFORMA TRIBUTÁRIA EXPÕE DESAFIOS EM AUTOMATIZAÇÃO DE EMPRESAS	37
OPINIÃO – ARTIGOS - A INFLAÇÃO INVISÍVEL DAS ORGANIZAÇÕES.....	39
INTERNACIONAL - EUA ANUNCIAM BLOQUEIO DOS PORTOS DO IRÃ A PARTIR DE HOJE	41
INTERNACIONAL - ORBÁN RECONHECE OFICIALMENTE DERROTA ‘DOLOROSA’ NAS ELEIÇÕES NA HUNGRIA	41
JORNAL O GLOBO – RJ	42
LULA DEMITE PRESIDENTE DO INSS POR FILA DE REQUERIMENTOS PENDENTES	42
BC E CVM AMPLIAM COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES SOBRE OPERAÇÕES DE CRÉDITO.....	44
ESCALA 6X1: LULA DIZ QUE VAI ENVIAR PROJETO AO CONGRESSO NESTA SEMANA	46



ALCKMIN CRITICA PENDURICALHOS E DEFENDE REDUÇÃO DA JORNADA EM EVENTO COM SINDICALISTAS	46
TRUMP DEVERÁ SER SELETIVO NO BLOQUEIO AO ESTREITO DE ORMUZ, AVALIA ECONOMISTA.....	48
EXECUTIVO BRASILEIRO É ACUSADO DE COMANDAR FRAUDE NO PROJETO BANDEIRA, VITRINE DO LÍTIO EM MINAS.....	48
PETRÓLEO DISPARA APÓS AMEAÇA DE TRUMP DE BLOQUEAR ESTREITO DE ORMUZ; BOLSAS RECUAM.....	49
BARRIL DO TIPO BRENT ENCOSTA EM US\$ 103 NA ABERTURA DOS MERCADOS COM BLOQUEIO NO ESTREITO DE ORMUZ.....	50
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	52
EMPRESÁRIO DIZ TER PERDIDO R\$ 60 MILHÕES COM PROMESSAS DE VORCARO E DO 'ARQUITETO' DO MASTER.....	52
EXPORTAÇÕES DO BRASIL AO GOLFO TOMBAM COM GUERRA NA REGIÃO	54
POR QUE A GUERRA INICIADA POR TRUMP NO IRÃ PREJUDICA MAIS AGRICULTORES AMERICANOS QUE BRASILEIROS.....	55
RÉGIS BITTENCOURT: ANTT APROVA EDITAL COM LEILÃO EM JULHO E R\$ 7,2 BI EM INVESTIMENTOS	58
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: GOVERNO FEDERAL E SP ASSINAM EMPRÉSTIMO DE R\$ 2,57 BI PARA FINANCIAR OBRA	58
FIM DA ESCALA 6X1: GOVERNO DEVE ENVIAR ATÉ QUARTA-FEIRA PROJETO DE LEI AO CONGRESSO.....	60
OPINIÃO - DO ESTREITO DE ORMUZ À SUA NOTA FISCAL: VAREJO ESTÁ NO MEIO DESSA CONTA E NÃO TEM PARA ONDE EMPURRAR	61
NOVA ESCALADA DO CONFLITO NO IRÃ PRESSIONA CUSTO DA ENERGIA E INFLAÇÃO; PETRÓLEO SUPERA US\$ 100.....	62
VALOR ECONÔMICO (SP).....	64
EXCLUSIVO: PETROBRAS RESISTE À REESTRUTURAÇÃO DE DÍVIDA DA BRASKEM ANTES DA ENTRADA DA IG4	64
AEGEA MIRA REDUÇÃO DE ALAVANCAGEM E PREVÊ MAIOR CUSTO DE CAPITAL APÓS CRISE COM MERCADO, DIZ FONTE.....	66
ENDIVIDAMENTO DAS FAMÍLIAS ENTRA NO RADAR DAS CAMPANHAS PRESIDENCIAIS	67
CHINA PEDE CALMA ENQUANTO BLOQUEIO NAVAL DE TRUMP AO IRÃ ELEVA TENSÕES.....	70
PETRÓLEO SOBE, MAS SE AFASTA DAS MÁXIMAS APÓS TRUMP FALAR EM ACORDO COM IRÃ.....	72
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 6,75 BI NAS DUAS PRIMEIRAS SEMANAS DE ABRIL	73
SAMSUNG SDS SOBE EM RANKING GLOBAL DE LOGÍSTICA.....	74
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	75
BB FORMALIZA EMPRÉSTIMO DE R\$ 2,5 BILHÕES A SP PARA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	75
CONAB ESTIMA EM 33,38 MILHÕES DE TONELADAS PRODUÇÃO DE CARNES EM 2026.....	76
EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL CAI 7,8% EM MARÇO, PARA 3 MILHÕES DE SACAS.....	77
A SVITZER, ANUNCIOU, NESTA SEGUNDA-FEIRA (13), A NOMEAÇÃO DE EDUARDO BESER COMO NOVO DIRETOR-GERAL NO BRASIL.....	78
K LINE ANUNCIA CONTROLE TOTAL SOBRE A K LINE WIND SERVICE	78
MPOR PREVÊ PARA JUNHO FIM DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO CANAL DE NOVA AVANHANDAVA	79
PETROBRAS ANUNCIA NOVA DESCOBERTA DE HIDROCARBONETOS NO PRÉ-SAL DA BACIA DE CAMPOS.....	79
ROTA ALUMAR-JURUTI REGISTRA PRIMEIRA MULHER NO COMANDO DE GRANELEIRO	80
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	80
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	80



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SÃO VICENTE, NO LITORAL DE SÃO PAULO, TERÁ CURSOS DE QUALIFICAÇÃO NA ÁREA PORTUÁRIA; VEJA OS DETALHES

Cenep firmou acordo com a Prefeitura
ATribuna.com.br 12 de abril de 2026



Entre os cursos está o de Operador de Empilhadeira de Pequeno Porte (Alexsander Ferraz/AT)

A Fundação Centro de Excelência Portuária (Cenep) assinou um acordo de cooperação técnica com a Prefeitura de São Vicente para ofertar cursos de qualificação profissional focados nos setores logístico e portuário.

A iniciativa, formalizada na última quinta-feira, integra o Projeto Conexão Porto-Cidades da Fundação Cenep e é direcionada prioritariamente

a moradores em situação de vulnerabilidade social, profissionais em busca de recolocação e jovens ingressantes no mercado de trabalho.

A Fundação Cenep é responsável por planejar, organizar e ministrar as aulas de forma gratuita aos alunos, disponibilizando instrutores qualificados. As ações do Cenep serão financiadas pela Autoridade Portuária de Santos (APS), conforme prevê um termo de convênio de 2025.

O presidente da APS, Anderson Pomini, cita o pilar social que orienta a relação entre o Porto e os municípios vizinhos. “O Projeto Conexão Porto-Cidades nasce para transformar potencial latente em oportunidade concreta. Precisamos alargar as iniciativas que fomentam o desenvolvimento social de toda a Baixada Santista”, afirmou.

O prefeito de São Vicente, Kayo Amado (Pode), destacou a relevância da medida para o desenvolvimento local. “A cidade precisava atrair formação de qualidade, em especial na Área Continental. O Porto traz muitos impactos, mas precisamos equilibrar a balança dos impactos com mais externalidades positivas”, disse o chefe do Executivo.

O cronograma inicial do projeto prevê a oferta dos cursos de Imersão no Ecosistema Portuário, Operador de Empilhadeira de Pequeno Porte, Vistoriador de Containers, Trabalho em Altura (NR35) e Introdução à Gestão Portuária.

A Prefeitura de São Vicente será a responsável por divulgar as capacitações, realizar o processo seletivo dos candidatos e providenciar os espaços e a infraestrutura para o andamento das aulas. O projeto é piloto, com vigência de seis meses.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/04/2026

“O PORTO ATRAI INVESTIMENTOS, MAS EXISTE A GUERRA DOS PORTOS”, DIZ

Rodrigo Spada Rodrigo Spada é presidente da Associação Nacional das Associações de Fiscais de Tributos Estaduais (Febrafite) e da Associação dos Auditores Fiscais da Receita Estadual de São Paulo (Afresp)

Por Ted Sartori 12 de abril de 2026



Rodrigo Spada: "Posso dizer que Santos perde em torno de 9,5% de arrecadação de ICMS em dez anos. É muita coisa" (Sílvio Luiz/AT)

No quarto mandato como presidente da Associação Nacional das Associações de Fiscais de Tributos Estaduais (Febrafite) e no terceiro à frente da Associação dos Auditores Fiscais da Receita Estadual de São Paulo (Afresp), Rodrigo Spada conversou com A Tribuna sobre a reforma tributária, as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) e os desafios da categoria, da qual faz parte há 20 anos.

Qual é o seu principal desafio como presidente das entidades?

O principal é a reforma tributária. O ICMS, que é o principal tributo dos estados, será extinto e substituído por um modelo de IVA. Para estados e municípios, será o IBS (Imposto sobre Bens e Serviços), e para a União, a CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços). É uma tributação mais moderna e eficiente, mas o processo de transição é complexo. Será necessário adequar administrações tributárias, sistemas, treinamentos e documentos eletrônicos. Também é um desafio para as empresas. Este ano é de testes: ainda não há recolhimento, mas já é preciso declarar. Participo dessa pauta desde 2015, inclusive na elaboração do texto.

Quais são os prós e contras desse momento?

De forma geral, o País ganha. Há projeções de crescimento do PIB de até 12% com a reforma. O setor de serviços tende a ganhar menos, pois hoje é menos tributado. Com o IVA, haverá uma equiparação. Além da justiça fiscal, há impacto positivo na competitividade internacional.

Como assim?

O sistema atual foi criado em 1965, quando a economia brasileira era fechada. Hoje, o País compete com mercados internacionais, mas o modelo tributário prejudica a indústria nacional. Produtos importados chegam com mais facilidade, enquanto a carga tributária sobre produção interna é elevada. A reforma busca corrigir isso.

As cidades mais ganham ou perdem?

Santos é um caso atípico e tende a perder arrecadação, enquanto a maioria dos municípios ganha. O Estado de São Paulo, por exemplo, deve ter aumento de arrecadação. A mudança ocorre porque a tributação deixa de ser na origem (produção) e passa a ser no destino (consumo).

Como vai funcionar?

Com o novo modelo, o imposto será recolhido onde o produto é consumido. Em cidades portuárias como Santos, que hoje arrecadam no desembarço de mercadorias, haverá perda. A estimativa é de redução de cerca de 9,5% da arrecadação de ICMS em dez anos. Por outro lado, municípios consumidores tendem a ganhar.

O fato de o Porto de Santos estar em São Paulo traz ganhos para o Estado, mas Santos perde?

Sim. O porto atrai investimentos, mas existe guerra fiscal entre estados. Com a reforma, a tendência é reduzir essas distorções e tornar a competição mais equilibrada. Isso impacta o consumidor final? A expectativa é de reequilíbrio. Empresas devem se instalar em locais mais eficientes do ponto de vista logístico, e a redução de distorções pode baratear produtos ao consumidor.

A reforma facilita a implantação de ZPEs?

Sim. A expectativa é de aumento das exportações e maior inserção do Brasil na cadeia global. O modelo de IVA permite a devolução de impostos ao exportador, o que aumenta a competitividade.



Rodrigo Spada: "O Brasil vai se integrar na cadeia internacional de geração de valor, mas a exportação aumenta mais do que a importação" (Sílvia Luiz/AT)

Sobre a categoria dos auditores fiscais, qual o principal desafio?

A criação de uma lei orgânica nacional da administração tributária. A reforma integra os sistemas federal, estadual e municipal. Hoje, cada ente tem regras próprias. Com a unificação, é preciso garantir segurança jurídica e padronização.

Por que isso é importante?

Sem regras claras, uma empresa pode ser fiscalizada por diferentes estados, o que aumenta a complexidade. Uma legislação unificada traz previsibilidade e segurança.

Há também um problema de imagem da categoria?

Sim. Existe desgaste na percepção pública, muitas vezes associado à complexidade do sistema tributário e ao uso dos recursos públicos. O auditor aplica a lei, mas não decide como o dinheiro será utilizado.

Como você vê o futuro da carreira?

O foco é eficiência. Hoje, São Paulo tem cerca de 2,5 mil auditores ativos. Houve concurso recente para reposição. A ideia é manter um quadro mais enxuto, com melhor estrutura e tecnologia.

E a capacitação?

É fundamental. O trabalho exige cada vez mais domínio de tecnologia, análise de dados, business intelligence e inteligência artificial voltada à análise de grandes volumes de informação. O foco deixa de ser a fiscalização tradicional e passa a ser a análise contábil e estratégica para identificar fraudes.

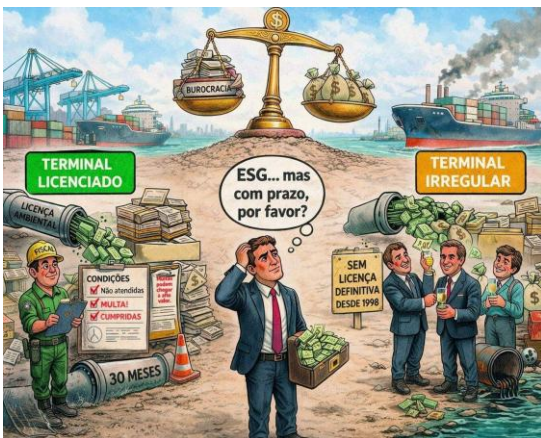
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/04/2026

O EQUILÍBRIO ENTRE A EXPANSÃO GLOBAL E O RIGOR AMBIENTAL

O que perdemos hoje por não fazer é muito maior do que poderíamos fazer e preservar. O Brasil perde anualmente por não possuir previsibilidade quanto aos terminais de classe mundial

Por Maxwell Rodrigues 12 de abril de 2026



(Imagem gerada por IA)

Podemos consolidar um diagnóstico claro para o setor logístico nacional: a expansão dos portos brasileiros não é mais apenas uma questão de engenharia ou economia, mas sim um desafio de governança, segurança jurídica e sustentabilidade integrada. Uma reflexão foi colocada na mesa no Summit Portos, realizado pelo Grupo Tribuna, na última terça-feira, em Brasília: como destravar os gargalos do licenciamento ambiental sem comprometer todo o ecossistema?

Um dos pontos centrais dessa reflexão é a necessidade na evolução do licenciamento ambiental. O modelo atual de comando e controle é lento quanto às demandas de infraestrutura. O meio ambiente está afetando o ambiente de todos. Afinal, quem consegue se locomover nas cidades portuárias?



Precisamos de um modelo mais ágil e que garanta fluidez jurídica. Os entes governamentais não podem mais acatar tantos recursos de decisões já proferidas. É necessário decidir se sim ou se não. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtas) precisam quantificar ganhos ESG, atraindo o capital internacional que prioriza esses temas.

Certamente, o que perdemos hoje por não fazer é muito maior do que poderíamos fazer e preservar. O Brasil perde anualmente por não possuir previsibilidade quanto aos terminais de classe mundial. Somos enrolados, burocratas e agimos com o sentimento ao invés da razão?

Um terminal em Santos pode ser considerado como um case de sucesso devido à sua articulação fluída entre as esferas estadual e federal. Assim, podemos sair do ciclo vicioso de 18 a 30 meses para um licenciamento. A conformidade com a Norma Técnica P4.261 da Cetesb é um o grande desafio, exigindo que os estudos considerem o risco cumulativo de todo o estuário, onde um acidente em um terminal vizinho pode inviabilizar operações adjacentes.

Já dados apresentados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) trazem um alerta sobre a maturidade do setor:

Adaptação climática: apenas 35% dos portos brasileiros possuem medidas de adaptação climática.
Conformidade: discutiu-se o rigor com portos públicos que operam há décadas sem licença de operação definitiva, levantando o debate sobre a possibilidade de interdição de berços estratégicos que não cumprem condicionantes. Quem tem coragem de interditar um porto público não licenciado? Quem tem coragem de interditar um porto privado não licenciado?

O evento propôs uma mudança de paradigma: o porto não deve ser visto apenas como transporte, mas como um hub de regeneração ambiental.

Temos de aprender a “incluir para preservar”, inspirados no Projeto Tamar. O objetivo é transformar as comunidades do entorno, muitas vezes vistas como “obstáculos” ao licenciamento, em defensoras da expansão portuária. Todo e qualquer lugar que um porto pode ser instalado é um local onde já existem inúmeros conflitos sociais. O poder público não pode usar o capital privado para fazer aquilo que ele é incompetente.

Criamos “selos de sustentabilidade” como o do Ministério de Portos e Aeroportos. Precisamos saber e entender se medidas como essa possuem força legal para priorizar processos no Ibama ou se corre o risco de ser apenas uma “maquiagem verde” que não resolve a fila das licenças no País. A maturidade dos negócios internacionais não permite o uso de capital para investimento sendo usado como propaganda política.

A eficiência ambiental é hoje um componente direto da competitividade. Portos como o de Paranaguá, no Paraná, já sentem o peso de repassar custos ambientais às tarifas, o que exige um equilíbrio fino para não encarecer a logística do agronegócio frente a concorrentes menos rigorosos. Não podemos ser irresponsáveis criando regras e entraves ambientais em alguns portos enquanto outros são negligenciados. O futuro do setor depende da capacidade de transformar o rigor ambiental em um facilitador de investimentos, e não em uma barreira burocrática.

O histórico mostra que o modelo de “comando e controle” (focado apenas em fiscalização e punição) gerou lentidão e muita insegurança jurídica.

O que fazer: evoluir para um licenciamento dinâmico. Isso significa criar processos que acompanhem a velocidade da infraestrutura, utilizando dados em tempo real para monitorar condicionantes, em vez de esperar por relatórios anuais que travam as renovações de licença. Por sinal, algo que deixou muitos impressionados foi da declaração sobre o sucateamento do Ibama por falta de mão de obra.

O entrave histórico de conflitos de competência entre órgãos (Federal versus Estadual) é uma das maiores causas de atrasos. Precisamos replicar o modelo de articulação recente no Porto de Santos, que conseguiu obter licenças de expansão através de uma coordenação fluída. O governo deve



institucionalizar esse fluxo para que a burocracia entre esferas não pare projetos de diversificação de carga.

Investidores subestimam custos ambientais de longo prazo para viabilizar projetos no papel, o que causa problemas jurídicos futuros. Modernizar o Evtea para quantificar financeiramente os ganhos de governança e sustentabilidade (ESG) torna o projeto mais atrativo para o capital privado internacional e evita que o projeto seja considerado “ambientalmente inviável” após o aporte financeiro.

Sabemos que as comunidades locais são historicamente vistas como obstáculos no licenciamento, levando à judicialização. Precisamos adotar modelos de conservação com lucro, inspirados em modelos econômicos viáveis para a sociedade e não para interesses pontuais. O objetivo é transformar a população do entorno em defensora da expansão, garantindo que o investimento gere emprego, receita e preservação real de longo prazo e não apenas uma “paz social” temporária comprada pelo porto.

Não podemos vender parcerias público-privadas (PPP) de desestatização ao mercado com prazos de licenciamento otimistas. Se isso ocorrer, o governo deve estar disposto a assumir o risco financeiro e indenizar parceiros privados, caso os órgãos ambientais travem projetos classificados como prioritários. É a tão conhecida gestão de anúncios pelo governo, onde um determinado ministério anuncia investimentos que nunca saem do papel.

Por se falar em investimento, dados apresentados mostram que um “bom” percentual do que é anunciado foi convertido em projeto, mas porque comemoramos um “bom” percentual ao invés de celebrar 100%? Afinal, o que é anunciado não é para ser realizado?

Ao olharmos pelo prisma da economia verde, o setor portuário brasileiro deve deixar de ser visto apenas como uma infraestrutura de transporte para se tornar um hub de regeneração ambiental e proteção da biodiversidade costeira. Devemos conciliar a expansão física de cais e armazéns com o monitoramento da fauna e da flora e qualidade da água no estuário, uma área que já é saturada e ambientalmente sensível.

Narrativas infundadas não devem ter mais palanque e devemos amadurecer com pilares importantes quando olhamos para o meio ambiente. Sentimentalmente pela fauna, com razoabilidade pela flora, com muita sabedoria quanto ao social. E que tudo isso orbite dentro de um ciclo economicamente viável para que todos tenham ganho. Afinal de contas, nada para de pé sem interesse econômico.

Pragmatismo na conservação: a preservação ambiental exige “escolhas difíceis”. É necessário abandonar visões puramente utópicas em favor de caminhos que permitam o desenvolvimento portuário e marítimo do País.

Aproximação entre setores: ambientalistas e o setor de infraestrutura devem buscar objetivos comuns, encontrando soluções que contribuam para a economia, sem ignorar a responsabilidade ecológica.

Caminhos ambientais para portos: precisamos urgentemente identificar estratégias que ajudem a destravar entraves no licenciamento ambiental, propondo que a sustentabilidade seja vista como um ativo de desenvolvimento.

A defesa da ‘conservação com lucro’ é criticada por setores ambientalistas mais conservadores. Os que realmente querem conservar já aprenderam que devemos garantir a entrada do capital portuário em áreas sensíveis. Que isso não seja “vendido” apenas como “comprar” a harmonia temporária, e sim prover a preservação real de longo prazo, fomentando emprego, economia, turismo etc.

O Projeto Tamar é um exemplo, e o setor portuário deve ter o seu também!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/04/2026

DESAFIO É MELHORAR AMBIENTE PARA AS MULHERES, AFIRMA ALINE CARVALHO

Diretora da Norsul diz que setor marítimo e portuário demanda mudança estrutural, com fim da discriminação

Por Bárbara Farias 11 de abril de 2026



Diretora de Gente, Gestão e Frota da Norsul, Aline é engenheira de produção por formação e tem mais de 20 anos de carreira no setor portuário (Foto: Divulgação)

O mercado de trabalho no setor marítimo e portuário para mulheres ainda é desafiador, demanda uma mudança estrutural e contínua para resolver questões como assédio, falta de reconhecimento e sobrecarga para comprovação de desempenho. O avanço passa por ampliar a representatividade, o acolhimento e criar condições mais equitativas, inclusive para o retorno após

a maternidade.

Essa é a visão de Aline Carvalho, diretora de Gente, Gestão e Frota da Norsul, uma das maiores empresas de cabotagem do País. Engenheira de produção por formação, a executiva acumula mais de 20 anos de carreira no setor portuário. Ela se tornou referência ao implementar uma cultura organizacional voltada à humanização das relações de trabalho, ampliando a diversidade e a inclusão.

Aline pontua que o desafio é “melhorar o ambiente para a mulher a bordo. Quando digo isso, falo em todas as esferas em que uma mulher é impactada, e não só no setor marítimo. Respeito, combate ao assédio, combate ao cansaço que uma mulher enfrenta para ser reconhecida. Toda mulher precisa entregar resultados superiores, comprovar seu valor muito mais vezes, sustentar desempenho de forma muito mais contínua para ser reconhecida. E isso gera uma estafa psicológica enorme”.

A gestora ressalta que é preciso criar condições para que mulheres no pós-maternidade consigam retornar para bordo. A humanização no ambiente corporativo, segundo Aline, deve ser diversa e inclusiva. “Passa por reconhecer o trabalhador como indivíduo completo — com limitações, ambições e experiências pessoais — e não apenas como elo de uma cadeia produtiva. Por mais estranho que possa parecer, humanizar é tratar as pessoas como seres humanos”, declara.

Segundo ela, a Norsul busca tratar o ser humano nas suas luzes e nas suas sombras. “Na prática, no dia a dia, é olhar para o marítimo não como um cargo, mas como um indivíduo. Entender que ele tem frustrações, ambições, problemas pessoais e que tudo isso está misturado dentro de um mesmo espectro humano”.

Criatividade

Aline explica que diversos estudos comprovam que a diversidade traz maior potencial de criatividade, melhores resultados, ambientes de trabalho mais saudáveis. “Quando você tem equipes mais equilibradas, tudo melhora. Não faltam indicadores mostrando que diversidade gera resultados positivos”.

Mas, a executiva aponta o desafio a ser vencido. “O problema está nos estereótipos, nos vieses e naquilo que ainda nos impede de efetivamente construir ambientes diversos no trabalho. A evidência da vantagem já existe. O que precisamos é superar as barreiras que nos impedem de chegar lá”.

Contudo, ela reconhece avanços. “A autenticidade é o símbolo máximo de um ambiente humanizado. Quando o nível de confiança é tão alto que as pessoas compartilham suas vulnerabilidades, suas opiniões, falam abertamente sobre seus erros e têm coragem de dizer o que não sabem. Normalizar a diferença é o caminho”.

Diálogo

Aline afirma que o caminho para engajar lideranças e colaboradores em uma mudança de cultura é o diálogo. “Muito mais importante que definir de forma esteticamente bonita os valores, a missão, a visão e o propósito da companhia, é gerar sentido em cada símbolo. E as conversas servem para isso, para esclarecer de forma transparente, nem sempre fácil, nem sempre em concordância com todos, mas de forma respeitosa e segura, os temas difíceis. Com muitas perguntas abertas e envolvimento de absolutamente todas as pessoas”, afirma.

Quanto à manutenção de uma cultura organizacional, a gestora diz que é indispensável. “É necessário adaptar-se ao contexto. O que hoje garante o resultado da companhia é, sem dúvida, uma cultura capaz de lidar com os desafios, com as mudanças, com as novidades. Não há resultado sustentável sem uma cultura alinhada. Ela não apenas impacta os resultados, é intrinsecamente parte deles”.

Para Aline, o mercado ainda precisa evoluir ao tratar as pessoas. “Provoquem o RH de vocês para que entendam muito mais de gente do que de negócio. O RH precisa fazer autodesenvolvimento profundo para, de fato, cuidar de gente e desenvolver pessoas”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 13/04/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

EUA BLOQUEIAM ORMUZ, IRÃ RETALIA, REINO UNIDO RECUSA APOIO E PETRÓLEO DISPARA

Bloqueio naval dos EUA no Estreito de Ormuz provoca retaliação iraniana, recusa britânica e alta de 7,7% no petróleo Brent, que superou US\$ 102 o barril

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Petroleiro incendiado ao tentar atravessar Estreito de Ormuz sem pagar pedágio ao Irã. Foto: X/Iranian Force

O Irã declarou nesta segunda-feira (13) que nenhum porto do Golfo Pérsico e do Mar de Omã estará seguro caso os Estados Unidos executem o bloqueio naval imposto pelo presidente Donald Trump — enquanto o Reino Unido recusou participar da operação e articula uma coalizão alternativa pela liberdade de navegação na via.

O centro de comando das Forças Armadas iranianas, Khatam Al-Anbiya, divulgou nota lida na televisão estatal classificando as restrições norte-americanas ao tráfego marítimo em águas internacionais como “ilegais” e como “um exemplo de pirataria”. “A segurança no Golfo Pérsico e no Mar de Omã é ou para todos ou para ninguém”, afirma o comunicado. A nota acrescenta que, se a segurança dos portos iranianos nessas águas for ameaçada, “nenhum porto na região estará seguro”.

O bloqueio foi anunciado por Trump no domingo (12) e entrou em vigor nesta segunda a partir das 11h (horário de Brasília), conforme confirmado pelo Comando Central das Forças Armadas dos EUA (Centcom). A medida determina a interceptação de embarcações de todas as nações que entrem ou saiam de portos e áreas costeiras iranianas — incluindo instalações no Golfo Pérsico e no Golfo de Omã — e autoriza a Marinha norte-americana a abordar navios que tenham pago taxas ao governo iraniano para navegar na região.

A decisão sucedeu o fracasso de negociações de paz realizadas entre sábado (11) e domingo (12) em Islamabad, no Paquistão, que duraram cerca de 20 horas sem entendimento. Washington apontou a recusa iraniana de abrir mão de ambições nucleares como causa do impasse. Teerã responsabilizou o que chamou de “exigências descabidas” do lado americano. O cessar-fogo de 14 dias, firmado em 7 de abril, permanece vigente até 22 de abril.

A Guarda Revolucionária Iraniana (IRGC) alertou que qualquer embarcação militar que se aproxime do Estreito de Ormuz será tratada como violação da trégua. O presidente do Parlamento iraniano, Mohammad Bagher Ghalibaf, sintetizou a postura do regime: “Se você lutar, nós lutaremos.”

O impacto nos mercados foi imediato. O petróleo tipo Brent ultrapassou US\$ 102 o barril em menos de uma hora após a publicação do Centcom, alta de 7,7%. O Estreito de Ormuz responde por cerca de 20% do petróleo transportado por navios no planeta, conectando o Golfo Pérsico ao Oceano Índico.



Estreito de Ormuz - Arte: Agência Brasil

Reino Unido quer formar coalizão internacional para Ormuz. O primeiro-ministro britânico, Keir Starmer, rejeitou publicamente a operação americana. “Não apoiamos o bloqueio”, declarou à BBC Radio 5 Live. “É vital que consigamos abrir o Estreito completamente.” Um porta-voz do governo havia antecipado a posição no domingo: “O Estreito de Ormuz não deve estar sujeito a pedágio.” A mesma nota informou que o Reino Unido trabalha com a França e outros parceiros para formar uma coalizão pela proteção da liberdade de navegação.

A recusa contrariou diretamente uma declaração de Trump, que afirmou que o Reino Unido enviaria navios de guerra para apoiar a operação. O governo britânico desmentiu a afirmação e disse que suas embarcações anti-minas na região operam em caráter exclusivamente defensivo. Starmer admitiu estar “muito preocupado” com o impacto da guerra sobre os consumidores britânicos: “Enquanto o estreito permanecer fechado, o petróleo e o gás não chegarão ao mercado. Os preços subirão.”

Trump comparou Starmer a Neville Chamberlain — referência ao primeiro-ministro britânico cujo governo foi marcado pelo apaziguamento da Alemanha nazista nos anos 1930 — após o aliado recusar envolvimento em operações ofensivas contra o Irã. O cessar-fogo expira em 22 de abril. Nenhum dos lados indicou o que ocorrerá caso não seja renovado.

*Com informações da Agência Brasil

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/04/2026

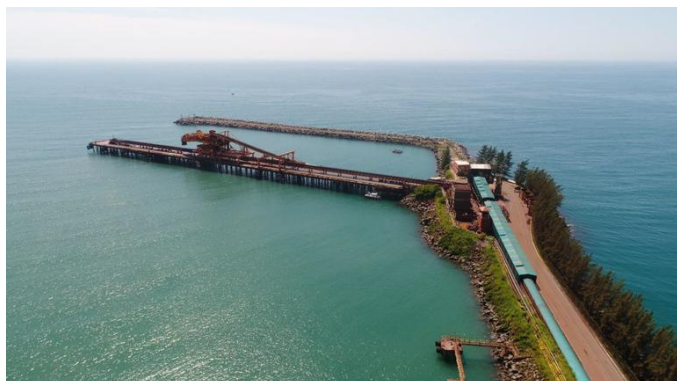


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO DA ANTAQ DIVULGA DADOS RELATIVOS A FEVEREIRO/2026

Destaque para o Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES) que, no comparativo com 2025, teve o maior crescimento entre as 20 instalações com mais movimentações: foram 1,4 milhão de toneladas, um aumento de 83%



Brasília 13/04/2026 – Os números relativos à movimentação portuária registrados em fevereiro de 2026 foram divulgados hoje (10) pela Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ). O segundo mês do ano traz, no estatístico da Agência, o total de 101 milhões de toneladas movimentadas, um crescimento de 3,78% se comparado ao mesmo mês de 2025.

Foto: Terminal Marítimo Ponta Ubu

A ANTAQ reforça seu papel técnico de fornecer informações confiáveis ao setor privado. Ao divulgarmos esses dados, as empresas podem planejar e tomar as melhores decisões no mercado aquaviário.

Movimentação de mercadorias

Em fevereiro deste ano, as mercadorias que se destacaram entre as 20 com maiores movimentações foram o carvão mineral (1,6 milhão de toneladas, um aumento de 48,8%), o sal, com 741 mil toneladas movimentadas e crescimento de 39,1% e o óleo bruto de petróleo, que aumentou 16,2% em relação ao mesmo período, movimentando 17,7 milhões.

Índices dos portos

Os portos públicos tiveram uma queda de 5,28% e chegaram a 33,3 milhões de toneladas de cargas. O Porto de Suape (PE) se destacou entre as 20 instalações com maior movimentação, apresentando 2,1 milhões de toneladas, uma alta de 19,3% se comparado ao mesmo período do ano passado.

Consolidação de contêineres

Foram 12,4 milhões de toneladas movimentadas em fevereiro deste ano. Esse dado representa um crescimento de 10,2% quando comparado a 2025.

Em TEUs, a movimentação chegou a 1,2 milhão de TEUs, com crescimento de 14,1%. Desse total, 814 mil TEUs foram movimentados em longo curso e 367 mil por cabotagem.

Cargas e Navegação

Em relação aos grânéis sólidos, a movimentação atingiu 57 milhões de toneladas (aumento de 0,2%) e os grânéis líquidos chegaram a 26,9 milhões de toneladas (aumento de 11,2% quando comparado à 2025). Já para a carga geral solta, a movimentação foi de 4,7 milhões de toneladas, uma queda de 5,3% em comparação com o mesmo mês do ano passado.

A movimentação de cargas de longo curso foi de 69,1 milhões de toneladas em fevereiro de 2026 (+3,6%). A cabotagem alcançou uma movimentação de 24,5 milhões de toneladas (+8,2%), enquanto que a navegação interior chegou a 7,1 milhões de toneladas - um déficit de 9,3% no comparativo de fevereiro 2025/2026.

Terminais Privados

A movimentação dos terminais privados alcançou 67,7 milhões de toneladas de cargas em fevereiro - representando um crescimento de 8,9% no comparativo com 2025.

Destaque, nessa categoria, para o Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES), que teve o maior crescimento relativo entre as 20 instalações com mais movimentações em fevereiro deste ano: 1,4 milhão de toneladas, representando um aumento de 83% na comparação com fev/2025.

Painel Estatístico

O Painel Estatístico Aquaviário está disponível no site da Agência para consulta dos indicadores por tipo de operação, perfis de carga, instalações portuárias e muitos outros filtros. O recurso também pode ser acessado por smartphones e tablets.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 13/04/2026

DEFINIDA DATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Sessão acontecerá dia 23 deste mês. Não há necessidade de inscrição para assisti-la, mas aquele que quiser participar com sugestões deverá se inscrever pelo número telefônico disponibilizado pela Agência



Brasília, 09/04/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará audiência pública a fim de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos ao processo licitatório da concessão do canal de acesso ao Porto Organizado de Santos (SP). O evento ocorrerá de modo virtual no dia 23/04, com início às 14h e término após a manifestação do último credenciado.

Toda a sessão virtual será transmitida pelo canal da ANTAQ no Youtube. Não é necessária inscrição para assistir a Audiência Pública, entretanto, aqueles que desejam manifestar-se na audiência, deverão se inscrever pelo Whatsapp por meio número (61) 2029-6940.

Sobre as inscrições

O período de inscrições será das 9h às 15h do dia 22/04. Para esse evento, a participação dos interessados será exclusivamente ao vivo pelo Teams. Após a conclusão da etapa de inscrição, cada interessado cadastrado receberá um link para acessar a sala virtual. Em caso de problemas com o aplicativo Teams, será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições - ou então, o interessado também poderá encaminhar sua contribuição pelo Whatsapp.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 13/04/2026

Edição especial do Smart Talks reúne autoridades, especialistas e empresários para discutir indústria e portos nacionais

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta segunda-feira (17), do Smart Talks – Edição Especial, que tem como tema “Indústrias e Portos: a Infraestrutura que Move o Brasil”. O evento debate infraestrutura nacional, desenvolvimento econômico e competitividade no país.

O debate será em São Paulo e vai reunir 250 líderes empresariais, autoridades públicas e especialistas, para analisar desafios, oportunidades e caminhos para o desenvolvimento econômico.

Credenciamento

Os interessados na cobertura do evento poderão solicitar credenciamento no local do evento.

Serviço

O quê: Smart Talks – Edição Especial, que tem como tema “Indústrias e Portos: a Infraestrutura que Move o Brasil”

Quando: Segunda-feira, 13 de abril

Horário: Das 18h30 às 22h30

Onde: WTC Events Center – Avenida das Nações Unidas, 12.551, São Paulo - SP

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

Data: 13/04/2026

NAVEGAÇÃO BRASILEIRA CRESCE EM FEVEREIRO, AQUECENDO O COMÉRCIO E A ECONOMIA

Destaques do setor portuário são para terminais autorizados e cargas estratégicas



A navegação de longo curso, essencial para o comércio internacional, cresceu 3,6% - Foto: Divulgação

O setor de portos e hidrovias fechou fevereiro com resultados positivos na navegação, registrando uma movimentação total de 101,0 milhões de toneladas. O volume representa alta de 3,78% em comparação com o período anterior, evidenciando a capacidade de expansão do comércio exterior e da logística interna do país.

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

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

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

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, os resultados de fevereiro são um reflexo do trabalho contínuo e dos investimentos estratégicos que o ministério está realizando para modernizar e expandir nossa infraestrutura portuária e aquaviária. “Nosso compromisso é com a otimização logística e a integração de modais, garantindo que o Brasil continue a fortalecer sua posição no cenário global do comércio. Estamos focados em atrair mais investimentos privados e em promover a inovação para que o setor continue a ser um pilar para o desenvolvimento econômico do país e a geração de empregos”, comentou Tomé Franca.

"Estamos focados em atrair mais investimentos privados e em promover a inovação para que o setor continue a ser um pilar para o desenvolvimento econômico do país e a geração de empregos"

Tomé Franca

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

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

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

Data: 13/04/2026

VOOS INTERNACIONAIS CRESCEM 53% NA REGIÃO NORTE EM FEVEREIRO

No mês, mais de 34 mil passageiros vindos do exterior passaram pelos aeroportos da região



Dados reforçam avanço da conectividade internacional na região e papel crescente da aviação no desenvolvimento econômico e na integração do Norte do país - Foto: Divulgação

A aviação internacional na região Norte registrou crescimento de 53,3% em fevereiro, totalizando 34.336 passageiros, frente a 22.403 no mesmo período do ano anterior. O resultado indica um avanço mais acelerado das conexões da região com o exterior e reforça seu papel como ponto estratégico de entrada e saída de voos internacionais.

Quando considerados os voos domésticos e internacionais, os aeroportos da região movimentaram 839.888 passageiros, crescimento de 2,4% em relação ao mesmo mês de 2025, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). No mercado doméstico, foram 805.552 passageiros no período, mantendo o nível de movimentação observado no ano anterior.

“O crescimento mais acelerado dos voos internacionais para estados do Norte mostra o potencial da região como porta de entrada e de conexão com o exterior. Estamos trabalhando para ampliar a conectividade, melhorar a infraestrutura e criar condições para que mais pessoas e negócios circulem, gerando desenvolvimento e oportunidades para a população”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Visitantes do exterior

Os dados também indicam aumento no número de pessoas que efetivamente residem fora do Brasil e chegaram à região. Segundo o painel da Embratur, 5.471 visitantes estrangeiros desembarcaram nos estados do Norte no período, alta de 22,6% em relação ao ano anterior.

O levantamento da Embratur se utiliza dos registros de entrada de estrangeiros no país, feito pela Polícia Federal, o que permite identificar o fluxo de pessoas que efetivamente vivem no exterior, reforçando a tendência de crescimento das conexões internacionais da região Norte.

Movimentação por aeroporto

Entre os principais terminais, o Aeroporto Internacional de Belém (PA) manteve a liderança, com 287.342 passageiros movimentados no mês, o equivalente a 34,2% do total da região. Em seguida, aparece o Aeroporto Internacional de Manaus (AM), com 251.484 passageiros e crescimento de 10,6% em relação ao mesmo período do ano passado.

Também registraram alta os aeroportos de Santarém (PA), com crescimento de 4,9% (33.833 passageiros movimentados no período), Macapá (AP), com 2,9% (43.819 passageiros) e Palmas (TO), com 2,7% (47.848 passageiros). Já os terminais de Boa Vista (RR), Marabá (PA) e Porto Velho (RO) apresentaram retração na movimentação no período.

Os dados apontam para uma dinâmica diversificada entre os aeroportos da região, ao mesmo tempo em que reforçam o avanço da conectividade internacional e o papel crescente da aviação no desenvolvimento econômico e na integração do Norte do país.

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

Data: 10/04/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS AMPLIA INCLUSÃO NO SETOR AÉREO COM BOLSAS DE ESTUDO PARA ALUNOS DE BAIXA RENDA

Benefício garante apoio financeiro mensal e promove a formação de profissionais de manutenção aeronáutica, estratégicos para a aviação civil



Ministério de Portos e Aeroportos amplia inclusão no setor aéreo com bolsas de estudo para alunos de baixa renda. - Foto: Sérgio Francês/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) participou, na manhã desta sexta-feira (10), do anúncio da concessão de 40 bolsas de permanência para alunos da primeira turma do curso de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA), financiado pelo próprio ministério. A iniciativa, realizada com recursos do Ministério da Educação, prevê o pagamento de uma ajuda de custo mensal de R\$ 500 durante todo o período de formação.

Foram contemplados estudantes com renda familiar de até meio salário mínimo, além de vagas destinadas às mulheres, o que reforça o compromisso do MPor com a inclusão social e com a ampliação da participação feminina no setor aéreo. A manutenção do benefício está condicionada à frequência no curso, o que estimula o engajamento e contribui para a permanência dos alunos.

A experiência já começa a transformar a rotina e as perspectivas dos estudantes. Apaixonada por aviação, a aluna Yasmin Selieli destaca o impacto do curso e do apoio financeiro em sua trajetória. “Sempre fui muito apaixonada pela aviação e, com cerca de um mês de curso, a gente já aprendeu bastante coisa. Estou achando tudo muito interessante e estou muito motivada. Agora, com essa bolsa assistencial, vai ser ainda melhor, porque isso motiva ainda mais a gente e ajuda bastante”, afirmou.

Representante da turma, Carlos Seijun ressalta o caráter inclusivo da iniciativa e o ambiente de aprendizado construído entre os alunos. “A gente já tem cerca de um mês de curso e, mesmo no módulo básico, tem sido uma experiência muito importante. Essa é uma oportunidade para pessoas em situação mais vulnerável, mas que querem provar o seu valor e estão apostando no futuro, acreditando que podem ingressar na aviação. Aqui, com colegas de diferentes idades e histórias, todos estão querendo aprender e demonstrar seu valor para a sociedade”, disse.

Natural de Natal, e atualmente morando em Brasília, Karina Rodrigues encontrou no programa a chance de mudar de vida. “Quando essa oportunidade surgiu, eu vi a chance de construir o meu projeto de vida, que era viver a aviação. Me inscrevi sem pensar duas vezes e cheguei aqui com um sonho. Vou sair com a sensação de que posso ir para qualquer lugar do mundo, viver a aviação e ser uma profissional qualificada, porque foi isso que o curso me deu: incentivo, motivação e capacitação para um futuro promissor”, relatou.

Para a diretora de Planejamento e Fomento da Secretaria de Aviação Civil, Julia Lopes, o financiamento da formação de novos profissionais representa a concretização de uma política pública. “Eles estão tendo uma oportunidade que é resultado de um esforço coletivo para aproximar a política pública da realidade. É um investimento direto na formação de profissionais que vão contribuir para o futuro da aviação civil no país”, afirmou.

A Bolsa Permanência surge como resposta a um dos principais desafios enfrentados por estudantes de cursos técnicos e de qualificação profissional, a dificuldade de conciliar os estudos com a necessidade de gerar renda. Ao garantir apoio financeiro contínuo, o programa cria condições para que os alunos permaneçam em sala de aula com mais estabilidade e foco no aprendizado.

Além de impactar positivamente a trajetória dos estudantes, a iniciativa também contribui para o desenvolvimento do setor aéreo. Ao investir na formação de profissionais qualificados, o MPor fortalece a base técnica necessária para sustentar a expansão da infraestrutura e elevar os padrões de segurança e eficiência da aviação civil brasileira.

A ação faz parte de um conjunto de políticas públicas voltadas à qualificação profissional e à democratização do acesso ao ensino. Nos últimos anos, o MPor tem ampliado investimentos em capacitação, firmado parcerias com instituições de ensino e estruturado programas alinhados às necessidades do setor.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 10/04/2026

FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 136,9 MILHÕES PARA ALAVANCAR INDÚSTRIA NAVAL NO NORDESTE

Projetos de construção de embarcações serão executados em estaleiro na Bahia e devem gerar 180 empregos diretos



O Fundo da Marinha Mercante (FMM) financia projetos da indústria naval e do transporte aquaviário - Foto: Divulgação/MPor

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou R\$ 136,9 milhões em investimentos para a indústria naval no Nordeste. A decisão foi tomada na 62ª reunião do Conselho Diretor e contempla três projetos voltados à construção de embarcações de carga na Bahia. Os

investimentos devem gerar 180 empregos diretos e ampliar a capacidade de transporte marítimo na região, fortalecendo a logística e contribuindo para o abastecimento e a atividade econômica.

Os projetos aprovados são da empresa Navegação Aliança Ltda. e serão executados no estaleiro Enseada, na Bahia, com foco na construção de embarcações destinadas ao transporte de cargas.

“Estamos fortalecendo o setor naval como eixo de desenvolvimento e garantindo entregas concretas para o estado da Bahia, com geração de empregos, ampliação da capacidade produtiva e melhoria da infraestrutura logística. É investimento que se traduz em crescimento econômico, competitividade e oportunidades para a população”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, os investimentos consolidam o avanço das políticas públicas voltadas à integração logística. “Ao ampliar a capacidade de transporte de cargas, esses projetos contribuem para a integração do Nordeste e para o

crescimento econômico da região. É uma política pública que gera emprego e melhora a eficiência do sistema de transporte”, destacou.

Próximos passos

A próxima rodada de análise de projetos ocorrerá na 63ª Reunião Ordinária do CDFMM, marcada para 18 de junho de 2026. As propostas poderão ser apresentadas até 20 de abril de 2026. O Fundo da Marinha Mercante (FMM) financia projetos da indústria naval e do transporte aquaviário, incluindo a construção, modernização e reparo de embarcações, além de obras em estaleiros.

A iniciativa integra a estratégia do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval e de ampliação da infraestrutura logística nacional.

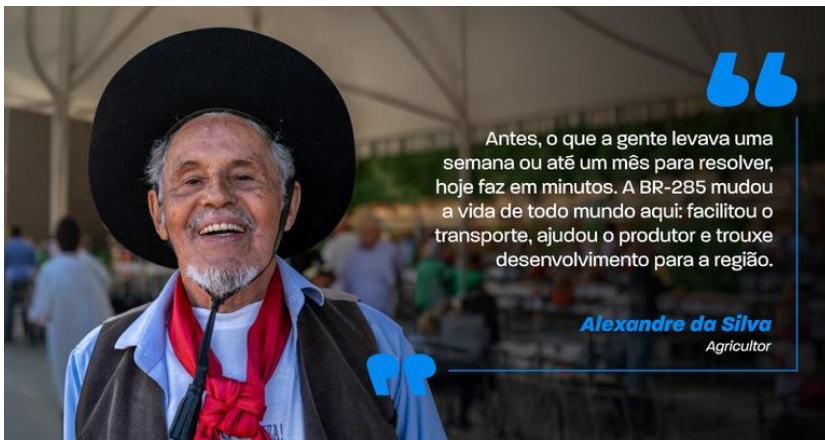
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 10/04/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

PAVIMENTAÇÃO DE 22 QUILÔMETROS AMPLIA CAPACIDADE DA BR-285, NA SERRA DA ROCINHA, EM SANTA CATARINA

Obra em Timbé do Sul melhora ligação entre estados, impulsiona logística e fortalece o turismo na região Sul



Antes, o que a gente levava uma semana ou até um mês para resolver, hoje faz em minutos. A BR-285 mudou a vida de todo mundo aqui: facilitou o transporte, ajudou o produtor e trouxe desenvolvimento para a região.

Alexandre da Silva
Agricultor

Ministro dos Transportes, George Santoro, entrega trecho com 22 quilômetros de implantação e pavimentação na Serra da Rocinha (SC). - Foto: Michel Corvello/MT

A Serra da Rocinha, corredor estratégico para o escoamento da produção e para a integração do Sul do país, ganhou 22 quilômetros de implantação e pavimentação na BR-285, em Timbé do Sul (SC). A obra, que representa um avanço para a

mobilidade e a logística da região, foi entregue pelo ministro dos Transportes, George Santoro, nesta sexta-feira (10).



Ao todo, o empreendimento recebeu R\$ 237 milhões em investimentos do Governo do Brasil, dos quais R\$ 180 milhões correspondem ao contrato principal e R\$ 57 milhões à solução emergencial executada no trecho da rodovia.

“Estamos atuando para destravar projetos e ampliar investimentos, seja com recursos públicos ou com a participação do setor privado. Vivemos hoje o maior ciclo de concessões rodoviárias da história do Brasil, com 23 leilões e R\$ 240 bilhões contratados para investimentos. Em Santa Catarina, vamos abrir as audiências públicas dos primeiros lotes de concessões, para aumentar os investimentos e ampliar a capacidade das rodovias”, destacou o ministro George Santoro.

Após a finalização do projeto, o empreendimento, localizado no



extremo sul do estado, entre os km 33,8 e 55,8 da rodovia, passou a contar com 8,8 quilômetros em asfalto e 13,2 quilômetros em concreto, o que garante estabilidade e segurança aos motoristas. A média de fluxo no trecho é de 5 mil veículos por dia.

“Tenho certeza de que, a cada dia, os municípios da região vão se desenvolver ainda mais. O turismo já cresce com essa obra, e a indústria também começa a avançar”, ressaltou o prefeito de Timbé, Vilmar Maffiolette.

A BR-285 possui uma extensão total de 744,3 quilômetros e conecta os municípios de Araranguá (SC) a São Borja (RS), onde integra-se ao sistema rodoviário da Argentina. Com a pavimentação, passou a impactar diretamente a rotina da população local, como é o caso do agricultor Alexandre da Silva, morador há 50 anos de Timbé do Sul.

As ações do Governo do Brasil no estado possibilitam maior desenvolvimento econômico regional do planalto gaúcho aos portos catarinenses e fomentam as cadeias produtivas frutíferas locais (maçã, leite, madeira, vinhos) e também o turismo.

“É muito importante lembrar que vontade política é fundamental para fazer um projeto sair do papel e garantir os investimentos necessários para melhorar a infraestrutura da região”, afirmou Santoro.

Investimentos no Sul

No Rio Grande do Sul, o Ministério dos Transportes já concluiu 40% das obras de pavimentação da BR-285, em um trecho de 8,4 quilômetros entre a divisa com Santa Catarina e São José dos Ausentes (RS). Com investimento de R\$ 119,5 milhões, a obra marca a retomada de intervenções paralisadas no governo anterior.

Os serviços incluem a aplicação de asfalto e concreto, além da construção de uma ponte e de dois viadutos para passagem de fauna, em um segmento estratégico para a ligação bioceânica entre o Atlântico e o Pacífico.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 13/04/2026

MINISTRO DOS TRANSPORTES INAUGURA VIADUTO SOBRE LINHA FÉRREA EM HORTOLÂNDIA (SP)

Com investimento de R\$ 57 milhões, obra reduz conflitos urbanos ao substituir cruzamento em nível entre ferrovia e tráfego local

Nesta segunda-feira (13), o ministro dos Transportes, George Santoro, inaugura o viaduto rodoviário sobre a linha férrea, em Hortolândia (SP). Entre outras autoridades, o evento contará com a participação do secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A estrutura conecta as regiões da Vila São Francisco e Vila Real, na área central do município. A obra vai eliminar um dos principais pontos críticos do tráfego local, causado pelo cruzamento da linha férrea com a via urbana.

O viaduto beneficia mais de 30 mil motoristas que passam diariamente pelo local e garante fluxo contínuo de tráfego, mais segurança viária e menos risco de sinistros.

Com 385 metros de extensão e 21 metros de largura, a obra conta com quatro pistas (duas em cada sentido), além de ciclovia e calçada para pedestres. A estrutura elevada recebeu investimento de R\$ 57 milhões e foi executada pela concessionária Rumo Malha Paulista S.A.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Inauguração do viaduto de Hortolândia (SP)

Data: segunda-feira, 13 de abril

Horário: 9h30

Local: Av. São Francisco de Assis, 176, Vila Real - Hortolândia - SP

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

Data: 13/04/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES FORTALECE ESCUTA JUNTO AO POVO XAVANTE EM NOVA REUNIÃO PARA TRATAR SOBRE A FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE

Encontro com lideranças indígenas tratou sobre impactos do projeto em seus territórios



Encontro dá continuidade às reuniões iniciadas em 2025 em terras indígenas de Mato Grosso. - Michel Corvello/MT

O Ministério dos Transportes recebeu, nesta quarta-feira (8), em Brasília, representantes do povo Xavante da Terra Indígena Parabubure (MT) para a terceira rodada de reuniões sobre a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), com a participação da Infra S.A. O encontro reuniu lideranças de diferentes aldeias e dá continuidade à agenda de escuta às comunidades possivelmente impactadas pelo projeto.

“Nosso interesse é buscar soluções mais adequadas para todos os lados, com respeito aos territórios e aos direitos dos povos indígenas. A nossa palavra de ordem é acelerar, não apenas a obra, mas as soluções que garantam direitos e atendam às necessidades das comunidades”, destacou o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

Impactos socioambientais

Com mais de 360 quilômetros de extensão, a Fico conecta Mara Rosa (GO) à Água Boa (MT) e integra o corredor logístico do Arco Norte, sendo considerada essencial para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. As lideranças indígenas destacaram a necessidade de avaliação detalhada dos impactos ambientais, sociais e culturais nos territórios tradicionais.

Durante o diálogo, representantes Xavante defenderam a realização de consulta prévia, a ampliação de estudos de impacto e a construção de medidas compensatórias permanentes. Também foram apresentadas demandas relacionadas à demarcação de terras, à proteção ambiental e à criação de projetos que garantam sustentabilidade econômica às comunidades.

“Nós entendemos que vai haver impacto nas nossas terras. Por isso, precisamos garantir projetos que recuperem o que for afetado e assegurem o futuro dos nossos netos e bisnetos”, afirmou o cacique Isaías Tsihorira Dumhiwe.

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

Data: 13/04/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A ESTRATÉGICA DIPLOMACIA DA LOGÍSTICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A agenda intensa de visitas institucionais realizada pelo ministro Tomé Franca na última semana, percorrendo as confederações nacionais do Transporte (CNT), da Agricultura e Pecuária (CNA) e da Indústria (CNI), marca um posicionamento estratégico claro da nova gestão do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor): a infraestrutura brasileira não será resolvida em gabinetes isolados, mas na intersecção entre o poder público e as entidades que movem o PIB nacional. Ao alinhar os projetos de 2026 com as demandas do transporte, do agronegócio e da indústria, a pasta sinaliza que a prioridade é transformar a “sopa de letras” regulatória em fluidez logística real e redução do Custo Brasil.

A importância desta articulação envolve a multimodalidade e estratégias para ampliar a eficiência do mercado. O diálogo com a CNT teve como foco a modernização e a qualificação do trabalhador; com a CNA, o tema central foi o escoamento da safra e a urgência das hidrovias; já na CNI, o debate centrou-se na inovação portuária e na segurança jurídica das concessões. Essa visão 360 graus é o que permitirá ao Brasil deixar de ser um país de modais competidores para se tornar uma nação de modais complementares. Como destacou o ministro, o sucesso de um leilão como o do Aeroporto do Galeão (R\$ 2,9 bilhões), no Rio de Janeiro (RJ), é apenas o começo. A eficiência depende da conectividade com o interior.

A convergência entre o MPor e as confederações nacionais aponta para três eixos fundamentais que devem nortear o ano de 2026. O agronegócio e a indústria foram unânimes em apontar a expansão da malha hidroviária como a “fronteira final” da competitividade. Utilizar rios como o Madeira, Tocantins e a Hidrovia Verde para escoar a produção reduz custos operacionais e a pegada de carbono, alinhando o Brasil às metas globais de sustentabilidade. Programas como o Porto Sem Papel e as Caravanas da Inovação Portuária (em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq, e CNI) buscam eliminar gargalos burocráticos. A meta é que o porto brasileiro funcione como um sistema inteligente e integrado, e não apenas como um depósito de carga.

E o acordo de cooperação com a CNT para qualificação profissional e saúde do trabalhador reconhece que a modernização tecnológica de portos e aeroportos é inútil se não houver mão de obra preparada e valorizada para operá-la.

A reunião com a CNA foi talvez a mais emblemática. O escoamento da produção agropecuária brasileira ainda enfrenta entraves que drenam a rentabilidade do produtor. A disposição do MPor em utilizar a expertise técnica da CNA para desenhar novas rotas hidroviárias é uma medida pragmática. Se o agro é o motor do País, as hidrovias e portos precisam ser as engrenagens que suportam essa potência.

O balanço apresentado na CNI, com a consolidação de concessões de longo prazo, reforça a confiança do setor industrial. A estabilidade institucional é o que permite que projetos de dragagem, derrocamento e sinalização náutica avancem, garantindo que o interior do país esteja conectado aos grandes mercados globais de forma segura e previsível.

O périplo de Tomé Franca por Brasília não foi apenas um gesto de cortesia. Foi a construção de uma base de apoio necessária para levar ao martelo da B3 os 36 leilões de portos e aeroportos previstos para este ano. Quando o Governo ouve o setor produtivo, o risco de “leilões desertos” ou projetos desconectados da realidade diminui drasticamente. O Brasil da logística eficiente está sendo desenhado agora, na mesa de negociações, entre quem produz, quem transporta e quem governa.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2026

INSIGHT – LOGÍSTICA - CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO: PARANAGUÁ APONTA UM CAMINHO. SANTOS AINDA HESITA



VALTER BRANCO

Engenheiro, consultor e executivo dos setores de Navegação e Logística Multimodal

opinioao@portalbenews.com.br

Concessão do canal em Paranaguá reduz tarifas, garante VTMS e amplia o calado, mas em Santos deve enfrentar dificuldades por conta de questões institucionais

A recente posição da Autoridade Portuária de Santos (APS) contrária à adoção, no Porto de Santos (SP), do modelo de concessão do canal de acesso inspirado na experiência de Paranaguá (PR), recoloca no centro do debate uma questão antiga da governança portuária brasileira: quem deve ser responsável por garantir o desempenho do canal de acesso (em especial sua profundidade e disponibilidade) e como estruturar uma motivação econômica direta que assegure eficiência, previsibilidade e investimento contínuo?

A discussão, embora apresentada como técnica, carrega um componente estrutural mais profundo. Há cerca de 15 anos, ainda no âmbito dos comitês operacionais de armadores, já se debatia a possibilidade de terceirização da dragagem em Santos. À época, o diagnóstico era claro: a autoridade portuária enfrentava dificuldades recorrentes para manter o calado do canal e também limitações típicas de contratação como empresa estatal, enquanto o assoreamento avançava em ritmo superior à capacidade de resposta. Ainda assim, a arrecadação associada ao acesso aquaviário, consolidada na chamada Tabela 1 (Inframar), permanecia integralmente sob controle da então Codesp.

A proposta não prosperou. O motivo, ainda que não explicitado formalmente, era evidente: a resistência em abrir mão de uma fonte relevante de receita. O problema, no entanto, não desapareceu, apenas foi sendo administrado ao longo do tempo, sem solução estrutural.

Não foi a única tentativa. Em 2014, uma licitação para contratação de dragagem no Porto de Santos terminou sem sucesso, com propostas acima do valor máximo estabelecido pelo Governo. Mais recentemente, a APS voltou a estruturar um novo processo para aprofundamento e manutenção do canal, que acabou envolvido em questionamentos e passou por análise do Tribunal de Contas da União (TCU), contribuindo para atrasos em sua implementação. Esses episódios revelam um padrão: dificuldade recorrente de estruturar, de forma tempestiva, contratos eficientes e atrativos para o mercado dentro do modelo tradicional.

Hoje, o cenário apresenta nuances diferentes, mas a lógica central permanece. A APS registra resultados financeiros positivos, com geração consistente de superávit. Entretanto, esse desempenho não se traduz, na mesma medida, em investimentos estruturantes no Porto. O aprofundamento do canal segue aquém do potencial necessário para capturar economias de escala mais relevantes, e obras críticas continuam avançando lentamente, ou sequer saem do papel.

A questão, portanto, não é a existência de recursos, mas sua destinação e efetiva aplicação. Parte significativa do resultado gerado não permanece no Porto para reinvestimento, sendo absorvida por outras prioridades fiscais. Na prática, cria-se um desalinhamento: o Porto de Santos gera riqueza, mas não retém, na proporção necessária, os meios para resolver seus próprios gargalos.

É nesse contexto que surge a proposta de concessão do canal, nos moldes do que foi estruturado em Paranaguá, um caso recente que demonstrou agilidade e vontade política, já servindo como referência. E é também nesse ponto que a reação da APS se torna mais reveladora.

Ao argumentar que o modelo não pode ser replicado por conta das especificidades e da escala de Santos, a autoridade portuária levanta uma preocupação legítima, mas insuficiente para invalidar a proposta. De fato, Santos possui características próprias: maior volume, maior complexidade



operacional e maior relevância estratégica. Isso exige ajustes de escopo, de investimentos e de premissas técnicas. Não exige, necessariamente, um modelo distinto.

Outros pontos apresentados pela APS são tecnicamente consistentes. A necessidade de revisão das premissas de assoreamento, a adequação dos métodos de cálculo de volumes de dragagem, a consideração de condicionantes ambientais mais rigorosas e a ambição de atingir profundidades maiores, próximas a 17 metros (aqui cabe lembrar o saudoso Antonio Pássaro e seu “Santos 17”), são elementos que devem, de fato, ser incorporados a qualquer modelagem robusta.

Mas há um ponto conceitual central que precisa ser enfrentado: a mudança de paradigma na contratação da dragagem. O modelo tradicional remunera o serviço por volume dragado (metros cúbicos de sedimento removidos).

O modelo de Paranaguá, por outro lado, remunera o resultado: a manutenção de uma profundidade mínima e de um canal operacional. Essa mudança não é trivial. Ela transfere ao operador privado o risco associado ao comportamento do assoreamento, que é, por natureza, incerto.

É justamente esse risco que historicamente o setor público evitou assumir de forma explícita, e que agora resiste em transferir.

O próprio histórico de licitações em Santos mostra os limites do modelo tradicional. Quando o risco não é corretamente alocado, nem ao privado, nem explicitamente ao público, o resultado tende a ser contratos caros, disputas frequentes ou simplesmente ausência de interessados.

Outro exemplo emblemático é o VTMS (Vessel Traffic Management Information System). Trata-se de um sistema essencial para a segurança e eficiência do tráfego marítimo, discutido há mais de uma década e que acumula atrasos significativos e injustificados. Nas condições atuais, sua implantação plena, se realmente ocorrer, ainda deve levar pelo menos cinco anos. Em um modelo contratual mais estruturado, com obrigações claras e penalidades por atraso, é razoável supor que esse tipo de projeto avançaria em ritmo mais compatível com a importância do Porto de Santos.

A APS também argumenta que deve manter o controle estratégico do canal. No entanto, nem todas as funções operacionais críticas estão, de fato, sob sua gestão direta. O controle do tráfego marítimo não é, de fato, exercida pela autoridade portuária, o que relativiza esse argumento.

O ponto mais sensível, contudo, aparece de forma explícita quando a APS defende a necessidade de preservar sua “saúde financeira” diante de uma eventual perda de arrecadação tarifária. Aqui, o debate deixa o campo técnico e entra no terreno econômico e institucional.

No modelo de concessão paranaense, a receita da infraestrutura marítima deixa de ser da autoridade portuária e passa a remunerar diretamente o operador responsável pelo canal, já com desconto tarifário, resultando em redução imediata de custos para o comércio exterior. A receita acompanha a função e o risco. No modelo atual, a autoridade portuária mantém a arrecadação e seus resultados financeiros, enquanto o risco da ineficiência é diluído entre os usuários.

A tentativa de preservar a arrecadação na APS, ao mesmo tempo em que se transfere a execução ao setor privado, pode criar uma equação incoerente. Quem executa não assume o risco de manter o canal navegável, e quem arrecada não responde diretamente pelo resultado. Nesse arranjo, o incentivo à eficiência simplesmente não se estabelece.

Enquanto isso, os problemas estruturais se acumulam. A cidade de Santos convive com impactos diretos da atividade portuária sem receber, na mesma proporção, os investimentos compensatórios necessários. O túnel entre margens segue atrasado, travado por disputas entre diferentes esferas de Governo. O projeto do terminal STS10 (Tecon Santos 10), mesmo após audiências públicas, aprovações e avanços técnicos relevantes, foi paralisado por fatores políticos e lobbies de interesse.

O resultado é conhecido: atraso, ineficiência e perda de competitividade.



O modelo de Paranaguá não é perfeito e não deve ser replicado de forma automática. Com os ajustes necessários: adaptação à escala de Santos, revisão de premissas técnicas e ampliação de investimentos, esse modelo pode representar uma evolução importante.

O maior risco, neste momento, não é testar uma solução nova. É insistir em um arranjo que, ao longo de décadas, demonstrou suas limitações. No fim, a conta do atraso não aparece nos balanços institucionais.

Ela se materializa no custo logístico mais elevado, na perda de competitividade e na oportunidade não aproveitada. E, como sempre, recai sobre exportadores, importadores e sobre a economia que depende do Porto de Santos para crescer.

Valter Branco escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

PARTE SIGNIFICATIVA DO RESULTADO GERADO NÃO PERMANECE NO PORTO PARA REINVESTIMENTO, SENDO ABSORVIDA POR OUTRAS PRIORIDADES FISCAIS. NA PRÁTICA, CRIA-SE UM DESALINHAMENTO: O PORTO DE SANTOS GERA RIQUEZA, MAS NÃO RETÉM, NA PROPORÇÃO

O MODELO DE PARANAGUÁ NÃO É PERFEITO E NÃO DEVE SER REPLICADO DE FORMA AUTOMÁTICA. COM OS AJUSTES NECESSÁRIOS: ADAPTAÇÃO À ESCALA DE SANTOS, REVISÃO DE PREMISSAS TÉCNICAS E AMPLIAÇÃO DE INVESTIMENTOS, ESSE MODELO PODE REPRESENTAR UMA EVOLUÇÃO IMPORTANTE NECESSÁRIA, OS MEIOS PARA RESOLVER SEUS PRÓPRIOS GARGALOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

TRANSPORTES - GOVERNO BUSCA ALINHAR AGENDA DE TRANSPORTES COM ENTIDADES DO SETOR

Ministro de Portos e Aeroportos apresenta projetos para 2026 e discute custos logísticos, infraestrutura e escoamento da produção

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, realizou na última quarta-feira (9) uma visita institucional à Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Brasília. O encontro ocorre no início da nova gestão e integra a agenda de articulação com entidades representativas do setor logístico nacional.

Durante a reunião, o ministro apresentou a agenda de projetos do Ministério de Portos e Aeroportos para 2026, com iniciativas voltadas aos setores portuário, aeroportuário e hidroviário. A visita também contou com a participação de representantes dos diferentes modais sob a gestão do ministério.

A CNT, por sua vez, apresentou suas prioridades para o ano, com foco em temas como eficiência logística, redução de custos operacionais e modernização da infraestrutura de transporte, pontos que dialogam com as ações conduzidas pelo MPor. Na reunião, Tomé Franca destacou a importância do diálogo com o setor para o avanço das políticas públicas. “Esse encontro reforça nosso compromisso com a construção conjunta de soluções para o desenvolvimento da infraestrutura e da logística no país. O diálogo com entidades como a CNT é fundamental para alinhar prioridades, ampliar investimentos e garantir mais eficiência aos diferentes modais de transporte”, afirmou.

A CNT mantém relação ativa com o Ministério de Portos e Aeroportos e participa de iniciativas conjuntas voltadas ao fortalecimento do setor. Entre elas está o acordo de cooperação firmado em 2025, que prevê ações nas áreas de qualificação profissional, segurança, saúde e qualidade de vida de trabalhadores do setor, além da realização de eventos e estudos voltados à governança da navegação interior.

A entidade também tem atuado em agendas como a digitalização dos portos, por meio do programa Porto Sem Papel e em iniciativas de inovação e sustentabilidade no setor de transportes.



Produção agropecuária

O ministro Tomé Franca também esteve na sede da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), na manhã da última quarta-feira (8), onde foi recebido pelo presidente da instituição, João Martins. Na ocasião, discutiram os principais entraves ao escoamento da produção agropecuária e a necessidade de ampliar a malha hidroviária como estratégia para reduzir custos logísticos, bem como elevar a competitividade do agro brasileiro.

Ao colocar a estrutura ministerial à disposição da CNA, Tomé Franca destacou a importância de parcerias estratégicas entre as duas instituições para viabilizar avanços no escoamento da produção por meio de portos, aeroportos e hidrovias. Em contrapartida, João Martins ressaltou que a Confederação conta com uma área técnica dedicada à logística e infraestrutura, capaz de contribuir com pesquisas e estudos voltados à expansão das hidrovias no país.

Hidrovias

Na Confederação Nacional da Indústria (CNI), onde esteve na última terça-feira (7), o ministro Tomé Franca apresentou um balanço das concessões de portos e aeroportos nos últimos anos, com destaque para o leilão do Aeroporto Internacional Tom Jobim (RioGaleão). O terminal foi arrematado por R\$ 2,9 bilhões pela concessionária Aena no fim de março.

A infraestrutura hidroviária também esteve no centro das discussões entre o ministro e o presidente da CNI, Ricardo Alvarez Alban. “Essa é uma pauta extremamente relevante para nossa instituição”, afirmou Alban, ao destacar benefícios como maior segurança à navegação, ampliação das operações de dragagem e expansão da conectividade no interior do país.

Franca e Alban trataram ainda das Caravanas da Inovação Portuária, iniciativa itinerante do Ministério em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com apoio da CNI. Além de servir como espaço de troca de experiências, as Caravanas oferecem uma visão concreta dos desafios e oportunidades presentes nos ambientes portuários e industriais, fomentando o intercâmbio de ideias e soluções com base na realidade local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - DURIGAN ESTREIA NO CENÁRIO INTERNACIONAL E BUSCA ATRAIR INVESTIMENTOS EM MEIO À TENSÃO GLOBAL

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

A VIAGEM DO MINISTRO

A economia brasileira entra em uma fase decisiva de interlocução global com o início da primeira viagem internacional de Dario Durigan como ministro da Fazenda, nesta segunda-feira, dia 13. Ao assumir o protagonismo deixado por Fernando Haddad, Durigan inicia um périplo estratégico pelos Estados Unidos e Europa em um momento em que o Brasil tenta se consolidar como um porto seguro para investimentos, apesar da escalada das tensões entre Washington e Teerã que sacode os mercados.

NOS ESTADOS UNIDOS

O roteiro começa na capital americana, onde o ministro participa das reuniões de primavera do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial. A agenda em Washington é de “peso pesado”, incluindo encontros bilaterais com Kristalina Georgieva (FMI) e Ajay Banga (Banco Mundial). O objetivo central de Durigan é apresentar a resiliência do PIB brasileiro — que, conforme as projeções do Ipea mencionadas anteriormente, deve crescer 1,8% este ano — e buscar apoio para a proposta brasileira de reforma tributária internacional, focada na taxação de super-ricos e na justiça climática.

NA EUROPA

A partir do próximo sábado, dia 19, a missão de Durigan ganha um contorno mais político e industrial ao se integrar à comitiva do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na Espanha e na Alemanha. Nesses

encontros, que incluem reuniões com o ministro francês Roland Lescure e o alemão Lars Klingbeil, o foco será a nova política industrial brasileira e a aceleração da transição energética. Para o Brasil, a alta do petróleo torna a exportação de tecnologias de biocombustíveis e hidrogênio verde um ativo diplomático valioso para barganhar acordos de cooperação técnica e financeira.

SOB A SOMBRA DO CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO

A viagem do novo ministro da Fazenda ocorre sob a sombra do ultimato de Donald Trump para a reabertura do Estreito de Ormuz, o que coloca Durigan em uma posição de mediador econômico. Ao se reunir com o ministro das Finanças da China, Lan Fo'an, o brasileiro deve discutir a manutenção dos fluxos comerciais e a estabilidade das cadeias de suprimento, reforçando o papel do Brasil como fornecedor confiável de energia e alimentos em um mundo em conflito. Segundo especialistas, o sucesso desta agenda internacional será medido pela capacidade do ministro em convencer os líderes globais de que o novo arcabouço fiscal brasileiro é robusto o suficiente para suportar a volatilidade externa.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - INVEJA DE MINAS



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

E a Bahia? Bem, para a Bahia, cuja economia vive uma prolongada crise provocada pelo isolamento logístico, com reflexos negativos para todo o Nordeste e a economia nacional, temos previstos, para este ano de 2026, apenas dois leilões rodoviários – a Rota dos Sertões e a Rota 2 de Julho –, dois imbróglis ferroviários a serem resolvidos – a concessão da Fiol I/Porto Sul e a renovação da concessão da FCA (esta, felizmente atrelada a Minas) – e a expectativa da concessão da Fico-Fiol.

Nem sempre a inveja é um pecado. Devemos, sobretudo nós baianos, querer sempre que o vizinho estado de Minas Gerais esteja bem servido de infraestrutura para o desenvolvimento. Mas o anúncio de R\$100 bi em investimentos na infraestrutura de Minas, em março último, pelo então secretário-executivo e agora ministro dos Transportes é, indiscutivelmente, de causar inveja.

O anúncio foi feito durante a terceira edição do Elos Itatiaia – Ciclo Cidades e Infraestrutura. São R\$ 62,5 bi em rodovias e R\$ 38,0 bi em ferrovias os valores de investimento que Minas está recebendo, mediante concessões. Para este ano, estão previstos 13 leilões de concessões rodoviárias. E Minas passou a ser festejada como “a espinha dorsal da integração nacional”.

E a Bahia? Bem, para a Bahia, cuja economia vive uma prolongada crise provocada pelo isolamento logístico, com reflexos negativos para todo o Nordeste e a economia nacional, temos previstos, para este ano de 2026, apenas dois leilões rodoviários – a Rota dos Sertões e a Rota 2 de Julho –, dois imbróglis ferroviários a serem resolvidos – a concessão da Fiol I/Porto Sul e a renovação da concessão da FCA (esta, felizmente atrelada a Minas) – e a expectativa da concessão da Fico-Fiol.

No âmbito rodoviário, está em andamento a concessão da Rota dos Sertões, trecho da BR-116-Norte, de Feira de Santana a Salgueiro (PE), cujo edital já foi publicado, com leilão programado para 28 de maio, e a ansiada nova licitação da agora denominada Rota 2 de Julho, abrangendo a BR-324 – trecho Salvador-Feira de Santana e BR-116-Sul, trecho Feira de Santana-Divisa BA-MG, com edital previsto para julho. Realizado o leilão em novembro, contrato só em 2027. Obras significativas, portanto, só em 2028, para acabar o sofrimento com a Bahia-Feira e a Rio-Bahia.

No âmbito ferroviário, três desafios precisam ser vencidos.

O mais imediato é, sem dúvida, a renovação – já agora apenas formalmente antecipada – da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), cujo processo precisa ser encaminhado ao TCU ainda



neste mês de abril, para renovar uma concessão de terríveis trinta anos que se esgota em agosto. Felizmente, como dito, neste caso contamos com o empenho de Minas Gerais.

Depois de estar destinada à devolução, a antiga malha ferroviária baiana teve incluída na proposta de renovação, sabe-se lá em que condições, apenas a agora chamada Ferrovia Minas-Bahia, envolvendo o trecho Corinto (MG) a Campo Formoso, muito mais graças às gestões mineiras que baianas.

Quanto à Fiol I e ao Porto Sul, concedidos à Bamin, as obras do trecho ferroviário não foram continuadas, apesar dos 75% anteriormente executados, nem o Porto Sul iniciado. Está anunciada a realização de negociações para transferência da concessão a um consórcio português-chinês, que já estaria em fase de due diligence. Espera-se que não venha a gorar.

Quanto ao Corredor Ferroviário Leste-Oeste, integrando a Fico e a Fiol, de relevante interesse nacional, a publicação do edital está prevista para o segundo semestre do corrente ano, mas o sucesso do leilão depende, indiscutivelmente, de haver sido, com anterioridade, resolvido o imbróglio da Fiol I e do Porto Sul.

Na área portuária, está prevista a concessão parcial da Codeba, a autoridade portuária federal na Bahia, que administra os portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus. O estudo inicial de concessão, no entanto, foi duramente questionado em audiência pública e retornou ao BNDES para reexame. Enquanto isto, a Codeba recebeu delegação para cuidar do Porto de Itajaí, em Santa Catarina...

No âmbito aeroportuário, os terminais de Lençóis (Chapada Diamantina) e Paulo Afonso foram concedidos, em leilão recente, à concessionária de Guarulhos. O aeroporto de Guanambi não recebeu propostas.

É só. Mas a Bahia precisa de muito mais, para romper o estrangulamento que tem asfixiado a sua economia desde o início deste século.

Constitui urgência a concessão da BR-242 – trecho Luís Eduardo Magalhães a Rafael Jambeiro, no entroncamento com a BR-116-Sul, fundamental para o escoamento dos grãos e do algodão produzidos no Oeste baiano, rumo aos portos litorâneos da Baía de Todos os Santos (BTS). Esses produtos têm sido transportados, literalmente aos trancos e barrancos – e com muitos acidentes –, por via rodoviária, com perdas econômicas e custos elevados, por uma rodovia implantada há mais de cinquenta anos!

Não há qualquer movimentação para a concessão da BR-101 – a Rio-Bahia litorânea – que se estende da divisa com o Espírito Santo à Divisa com Sergipe. Apenas o trecho da Divisa BA-SE até Feira de Santana – onde cruza com a BR-324 e se encontra com a BR-116, formando o maior entroncamento rodoviário do Nordeste – encontra-se em processo de duplicação que já dura mais de uma década.

Nessa rodovia, o trecho do Extremo Sul baiano é o mais problemático, com volumoso tráfego de cargas e turismo, mas somente o município baiano de Mucuri está incluído em concessão, mas do trecho capixaba, por interesse nas cargas de celulose para o Portocel. Como se vê, mais uma vez, são os interesses de outros estados que têm movimentado o cenário infraestrutural da Bahia.

Será inócua a concessão parcial da Codeba – onde o grande interesse privado está na reserva de áreas disponíveis para exploração do retroporto de Aratu-Candeias –, se não forem especificadas claramente as ampliações dos terminais de líquidos e gasosos, abrangendo novos berços de atracação e da capacidade de tancagem. É preciso acompanhamento público.

Embora a Baía de Todos os Santos não demande dragagens de manutenção, é indispensável a dragagem de aprofundamento dos canais de acesso aos portos de Salvador e Aratu-Candeias, embora o Tecon-Salvador já opere os modernos e poderosos navios New Panamax, com LOA de 366 e capacidade para 15.000 TEUs.

Aliás, o esgotamento da capacidade de movimentação dos terminais de contêineres do país, estimado para 2030, chama a atenção para a imperiosa necessidade de ampliação da capacidade do Tecon-Salvador, cuja ampliação do pátio, em início de obras, com conclusão em 2028, será insuficiente para atender à demanda presente, sem contar o impacto da BYD na movimentação portuária da BTS. Esta é uma clara oportunidade que não pode ser desperdiçada.

A Hidrovia do Rio São Francisco, por sua vez, sequer entrou na lista de prioridades do Ministério dos Portos e Aeroportos, apesar de sua importância estratégica, com duas integrações ferroviárias (em Juazeiro, desativada pela FCA, e em Bom Jesus da Lapa, com a Fiol) e de muitos novos empreendimentos ao longo do médio São Francisco. É de esperar-se que, com os problemas enfrentados pelas hidrovias da região Norte, tendo o governo revogado o decreto que encaminhava as suas concessões, possa o MPor voltar as vistas para o Velho Chico, outrora rio da unidade nacional.

Não é tudo, mas serve para demonstrar o quanto a Bahia tem sido negligenciada.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

E A BAHIA? BEM, PARA A BAHIA, CUJA ECONOMIA VIVE UMA PROLONGADA CRISE PROVOCADA PELO ISOLAMENTO LOGÍSTICO, COM REFLEXOS NEGATIVOS PARA TODO O NORDESTE E A ECONOMIA NACIONAL, TEMOS PREVISTOS, PARA ESTE ANO DE 2026, APENAS DOIS LEILÕES RODOVIÁRIOS – A ROTA DOS SERTÕES E A ROTA 2 DE JULHO –, DOIS IMBRÓGLIOS FERROVIÁRIOS A SEREM RESOLVIDOS – A CONCESSÃO DA FIOLEIRO SUL E A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA FCA (ESTA, FELIZMENTE ATRELADA A MINAS) – E A EXPECTATIVA DA CONCESSÃO DA FICO-FIOLEIRO

CONSTITUI URGÊNCIA A CONCESSÃO DA BR-242 – TRECHO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES A RAFAEL JAMBEIRO, NO ENTRONCAMENTO COM A BR-116-SUL, FUNDAMENTAL PARA O ESCOAMENTO DOS GRÃOS E DO ALGODÃO PRODUZIDOS NO OESTE BAIANO, RUMO AOS PORTOS LITORÂNEOS DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS (BTS). ESSES PRODUTOS TÊM SIDO TRANSPORTADOS, LITERALMENTE AOS TRANCOS E BARRANCOS – E COM MUITOS ACIDENTES –, POR VIA RODOVIÁRIA, COM PERDAS ECONÔMICAS E CUSTOS ELEVADOS, POR UMA RODOVIA IMPLANTADA HÁ MAIS DE CINQUENTA ANOS!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MPOR PEDE SUSPENSÃO DE PROCESSO SOBRE TERMINAL EM SÃO SEBASTIÃO

Ofício enviado à Antaq solicita interrupção da análise das contribuições da consulta pública em fase final e indica reavaliação de diretrizes e parâmetros antes do envio ao TCU

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Porto de São Sebastião é visto como alternativa logística relevante para o atendimento de regiões industriais do interior paulista e de estados vizinhos, com potencial para ampliar a capacidade de movimentação de contêineres no Sudeste

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) solicitou a suspensão do andamento do processo de arrendamento do terminal SSB01, no Porto de São Sebastião (SP), em movimento que indica a reavaliação da modelagem antes do envio do projeto às etapas finais de aprovação.

A medida foi formalizada por meio de ofício encaminhado recentemente à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no qual a Secretaria Nacional de Portos pede o sobrestamento da análise das contribuições recebidas durante a consulta e audiência públicas. Na prática, trata-se de um pedido para interromper temporariamente o trâmite que antecede a deliberação da diretoria da agência e o envio do processo ao Tribunal de Contas da União (TCU).



No documento, o ministério informa que a iniciativa decorre de discussões internas que apontaram a necessidade de revisar “diretrizes e parâmetros” do projeto. O objetivo, segundo o texto, é aperfeiçoar a modelagem e assegurar melhor alinhamento ao interesse público, com base em princípios como cautela, transparência e segurança decisória.

O SSB01 é um dos principais projetos em análise para ampliação da capacidade portuária no litoral paulista. A proposta prevê a implantação de um terminal de contêineres em área considerada estratégica, com potencial para diversificar a movimentação de cargas no Sudeste e reduzir a concentração hoje observada em outros complexos portuários da região.

Antes do pedido de sobrestamento, o processo já havia avançado pelas etapas iniciais. A modelagem foi submetida à consulta pública, e as contribuições do mercado haviam sido consolidadas pela área técnica do ministério, que as encaminhou à Antaq para análise. Essa fase é considerada decisiva, pois consolida o formato final do projeto antes de sua submissão ao TCU.

Caso o pedido seja acatado pela agência reguladora, o cronograma tende a ser interrompido até nova manifestação do governo.

A discussão sobre o arrendamento do SSB01 já vinha passando por ajustes ao longo dos últimos meses. Inicialmente previsto para março deste ano, o leilão foi adiado após a realização de uma nova rodada de consulta pública conduzida pela Antaq, entre dezembro e o fim de janeiro, com o objetivo de revisar aspectos técnicos e jurídicos da modelagem. À época, a expectativa do próprio ministério era encaminhar o projeto ao TCU e realizar o leilão entre outubro e dezembro deste ano. ,

Berços e pátio público

Embora o ofício não detalhe quais pontos estão sendo revistos, interlocutores que acompanham o processo indicam que a reavaliação pode envolver aspectos centrais da configuração do terminal. Entre eles, está o desenho do uso das estruturas já existentes no porto, especialmente no que diz respeito ao papel dos berços de atracação e das áreas operacionais hoje utilizadas como pátio — estruturas tradicionalmente associadas ao uso público.

Na avaliação de uma fonte ouvida pelo BE News, que acompanha o tema de perto, há indicativos de que o governo analisa a possibilidade de reavaliar o destino dessas áreas dentro do projeto, o que poderia implicar mudanças no modelo originalmente proposto. A leitura é de que eventuais ajustes nessa direção poderiam ser feitos sem necessidade de uma interrupção mais ampla do processo, já que envolveriam alterações pontuais na configuração do arrendamento.

Ainda segundo essa fonte, há entendimento de que, a depender do alcance das mudanças, seria possível realizar ajustes e manter o leilão dentro de um horizonte ainda neste ano, sem comprometer o interesse de investidores nem a viabilidade do projeto.

Transição

A solicitação foi apresentada em um momento-chave do processo, na transição entre a consolidação das contribuições da consulta pública e o envio ao TCU. Essa etapa costuma definir os elementos mais relevantes do edital, como regras de participação, obrigações de investimento e configuração operacional do terminal.

O Porto de São Sebastião é visto como alternativa logística relevante para o atendimento de regiões industriais do interior paulista e de estados vizinhos, com potencial para ampliar a capacidade de movimentação de contêineres no Sudeste. A definição do formato de exploração do SSB01 é considerada estratégica nesse contexto.

O ofício não informa se há prazo definido para a conclusão da reavaliação nem para a eventual retomada da análise pela Antaq.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – AVIAÇÃO - CABOTAGEM CRESCE 5,8% NO NORTE E MOVIMENTA 1,85 MILHÃO DE TONELADAS

Alta em janeiro reflete aumento da demanda e reforça papel do transporte entre portos no abastecimento e na ligação da produção regional com outros mercados

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Em áreas com limitações na infraestrutura terrestre, a navegação segue como uma das principais alternativas para o deslocamento de cargas.

A cabotagem movimentou 1,85 milhão de toneladas na Região Norte em janeiro, volume 5,8% superior ao registrado no mesmo mês de 2025, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O transporte entre portos brasileiros concentra parte relevante do abastecimento regional e da ligação da produção local com outras regiões do país.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, o resultado acompanha o aumento da demanda por esse tipo de transporte e a regularidade das operações na região. Em áreas com limitações na infraestrutura terrestre, a navegação segue como uma das principais alternativas para o deslocamento de cargas.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o desempenho está associado à expansão do uso da cabotagem no país. “A cabotagem segue ganhando espaço como uma solução eficiente para o transporte de cargas no país. Esse desempenho mostra que estamos avançando na integração logística e fortalecendo a competitividade da economia brasileira”, afirmou.

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

Esse fluxo está associado ao escoamento de produção em larga escala e ao abastecimento de itens como combustíveis, alimentos e insumos industriais em localidades que dependem da navegação para o suprimento.

A diversidade de cargas movimentadas inclui contêineres, que somaram 576,9 mil toneladas, além da bauxita, com 875,1 mil toneladas, principal produto individual transportado no período e insumo relevante para a indústria.

Também foram registrados volumes de grânéis líquidos, com 293,7 mil toneladas de petróleo e derivados (sem óleo bruto) e 69,3 mil toneladas de petróleo, além de cargas como cimento, com 18,9 mil toneladas, e gás de petróleo, com 16,9 mil toneladas.

O desempenho da cabotagem na região também está relacionado a mudanças no ambiente regulatório, associadas a iniciativas como o programa BR do Mar, voltadas à ampliação da segurança jurídica e à abertura do mercado.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, esse ambiente influencia a dinâmica do setor. “Com regras mais claras e previsibilidade, o setor ganha confiança para investir,



ampliar rotas e aumentar a eficiência das operações. Isso contribui diretamente para o desenvolvimento regional e para a integração do país”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – AVIAÇÃO - MOVIMENTAÇÃO AÉREA NO NORDESTE CRESCE QUASE 10% EM FEVEREIRO

Região soma 10,5 milhões de passageiros, com avanço puxado por voos domésticos e reforço de hubs como Recife, Salvador e Fortaleza

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

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. Os dados são da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e refletem a ampliação da demanda e a evolução recente da infraestrutura aeroportuária na região.

Do total de passageiros transportados no mês, 7,8 milhões viajaram em voos domésticos, número 8,3% superior ao registrado em fevereiro do ano passado, quando foram contabilizados 7,2 milhões. O desempenho indica continuidade da recuperação do setor e aumento da procura por viagens dentro do país, especialmente em regiões com forte atividade 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”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Na região, os aeroportos de Recife, Salvador e Fortaleza concentraram os maiores volumes de passageiros no período, com 835.299, 691.747 e 465.329 viajantes, respectivamente. O movimento nesses terminais mantém o papel dos principais hubs nordestinos na distribuição de voos e na integração com outras regiões do país.

Entre os destaques do mês está o Aeroporto do Recife, que vem ampliando sua participação como hub regional. Após investimentos e obras de modernização conduzidas pela Aena Brasil, o terminal aumentou a capacidade operacional e passou a receber novas rotas internacionais, como ligações com a cidade do Porto, em Portugal, e Praia, em Cabo Verde, ampliando as opções de conexão a partir do Nordeste.

Outro ponto observado nos dados é o crescimento do Aeroporto de Porto Seguro, que registrou aumento de 37% na movimentação de passageiros. O fluxo passou de 172.006 viajantes em fevereiro de 2025 para 235.822 no mesmo mês de 2026, em um movimento associado à demanda turística pelo destino. Entre as rotas mais movimentadas, a ligação entre Recife e São Paulo, pelo Aeroporto de Guarulhos, liderou o fluxo no Nordeste em fevereiro, com 157.826 passageiros transportados.

Para o secretário Nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, os resultados também estão associados à ampliação da infraestrutura e à participação de investimentos privados no setor. “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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - MPOR ANUNCIA BOLSAS PARA FORMAÇÃO DE MECÂNICOS DE AERONAVES

Programa prevê pagamento mensal de R\$ 500 a alunos de baixa renda durante o curso e condiciona benefício à frequência nas aulas

Da Redação redacao.jornal@redenews.com.br



As bolsas foram destinadas a estudantes com renda familiar de até meio salário mínimo, além da reserva de vagas para mulheres

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) participou, na manhã desta sexta-feira (10), do anúncio da concessão de 40 bolsas de permanência para alunos da primeira turma do curso de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA), iniciativa financiada pelo próprio ministério com recursos do Ministério da Educação. O programa prevê o pagamento de uma ajuda de custo mensal de R\$ 500 durante todo o período de formação.

As bolsas foram destinadas a estudantes com renda familiar de até meio salário mínimo, além da reserva de vagas para mulheres. A manutenção do benefício está condicionada à frequência nas aulas, critério adotado para acompanhar a participação dos alunos ao longo do curso.

A aluna Yasmin Selieli, que integra a primeira turma, relatou o impacto da formação e do auxílio financeiro em sua rotina. “Sempre fui muito apaixonada pela aviação e, com cerca de um mês de curso, a gente já aprendeu bastante coisa. Estou achando tudo muito interessante e estou muito motivada. Agora, com essa bolsa assistencial, vai ser ainda melhor, porque isso motiva ainda mais a gente e ajuda bastante”, afirmou.

Representante da turma, Carlos Seijun destacou o perfil dos participantes e o ambiente de aprendizado. “A gente já tem cerca de um mês de curso e, mesmo no módulo básico, tem sido uma experiência muito importante. Essa é uma oportunidade para pessoas em situação mais vulnerável, mas que querem provar o seu valor e estão apostando no futuro, acreditando que podem ingressar na aviação. Aqui, com colegas de diferentes idades e histórias, todos estão querendo aprender e demonstrar seu valor para a sociedade”, disse.

Natural de Natal e atualmente morando em Brasília, Karina Rodrigues também comentou a oportunidade de formação na área. “Quando essa oportunidade surgiu, eu vi a chance de construir o meu projeto de vida, que era viver a aviação. Me inscrevi sem pensar duas vezes e cheguei aqui com um sonho. Vou sair com a sensação de que posso ir para qualquer lugar do mundo, viver a aviação e ser uma profissional qualificada, porque foi isso que o curso me deu: incentivo, motivação e capacitação para um futuro promissor”, relatou.

Segundo a diretora de Planejamento e Fomento da Secretaria de Aviação Civil, Julia Lopes, a iniciativa está inserida em uma política pública voltada à formação de profissionais para o setor. “Eles estão tendo uma oportunidade que é resultado de um esforço coletivo para aproximar a política pública da realidade. É um investimento direto na formação de profissionais que vão contribuir para o futuro da aviação civil no país”, afirmou.

A Bolsa Permanência busca enfrentar um dos principais desafios relatados por estudantes de cursos técnicos e de qualificação profissional, a dificuldade de conciliar os estudos com a geração de renda. O pagamento mensal tem como objetivo oferecer condições para a continuidade da formação ao longo do curso.

A iniciativa também está associada à necessidade de ampliação da base de profissionais qualificados no setor aéreo, em um contexto de expansão da infraestrutura e da demanda por serviços especializados.

A ação integra um conjunto de programas voltados à qualificação profissional e ao acesso ao ensino técnico. Nos últimos anos, o ministério tem desenvolvido parcerias com instituições de ensino e estruturado iniciativas direcionadas à formação de mão de obra para a aviação civil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

FINANÇAS - GUERRA AFETA PREÇOS DE ITENS NO BRASIL

Os grupos Transporte e Alimentação e Bebidas responderam juntos por 76% do IPCA, que subiu 0,88% em março

Do Estadão Conteúdo



As ações foram apresentadas pelos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo, além da Associação Brasileira dos Municípios com Terminais Marítimos (Abramt)

A guerra dos Estados Unidos e Israel no Oriente Médio já afetou em março os preços de alguns itens no Brasil, segundo Fernando Gonçalves, gerente do Índice Nacional de Preços ao

Consumidor Amplo (IPCA) no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O IPCA subiu 0,88% em março.

Gonçalves afirmou que em alguns subitens apurados, sobretudo nos combustíveis, já há efeito das incertezas no cenário internacional.

Ele lembra que houve reajuste de combustíveis em refinarias pela Petrobras, em meio à alta do petróleo no mercado internacional, e que o fechamento do Estreito de Ormuz começava a afetar o abaste cimento global. Como consequência, os combustíveis ficaram mais caros.

O aumento de 4,59% na gasolina em março exerceu a maior pressão sobre a inflação oficial no País, uma contribuição de 0,23 ponto porcentual. O óleo diesel saltou 13,90% em março, com impacto de 0,03 ponto porcentual no mês. O etanol subiu 0,93%, enquanto o gás veicular recuou 0,98%. Na média, os combustíveis encareceram 4,47% em março.

A alta na gasolina em março foi a mais acentuada desde julho de 2023, quando tinha aumentado 4,75%. Já a elevação do diesel em março foi a mais aguda desde novembro de 2002, quando subiu 14 63%.

“Sem a gasolina, o IPCA de março teria sido de 0,68%. Sem os combustíveis, o IPCA de março teria sido de 0,64%”, calculou Gonçalves.

O pesquisador explica não ter como medir um eventual efeito de subvenção do governo ao diesel, porque o IBGE capta o preço do combustível que chega efetivamente ao consumidor.

Quanto à continuidade do conflito no Oriente Médio, caso afete a cadeia de combustíveis, pode impactar novamente os preços na inflação de abril. “Se tiver menor oferta de combustível internamente, é possível que tenha preço maior”, apontou.

Alimentação



Os grupos Transportes e Alimentação e bebidas responderam juntos por 76% do IPCA. Os alimentos para consumo em casa tiveram uma alta de 1,94% em março, a maior desde abril de 2022, quando subiram 2,59%. O gerente do IBGE explica que o avanço é reflexo tanto de uma redução de oferta de alguns produtos como de um encarecimento do frete, em decorrência dos combustíveis mais caros.

Para o IPCA de abril, além de possíveis efeitos da guerra sobre alguns itens, a inflação deve apropriar os reajustes de energia elétrica no Rio de Janeiro e de água e esgoto em Goiânia, além do reajuste autorizado nos medicamentos e a alta esperada no cigarro, que teve elevação de tributos para compensar a redução no querosene de aviação. “O cigarro tem que ver como vai ficar, tem muito peso no IPCA, 0 59% de peso”, acrescentou o pesquisador.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

FINANÇAS - MEDIANAS DO FOCUS JÁ INDICAM INFLAÇÃO ACIMA DO TETO POR 5 MESES

Previsão é que o IPCA acumulado supere a meta de 4,50% entre outubro e fevereiro

Do Estadão Conteúdo

A surpresa para cima com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de março aumentou a chance de o Banco Central perder novamente a meta de inflação nos próximos meses.

Com o resultado do mês passado, as medianas das estimativas do Sistema Expectativas de Mercado, que embasa o relatório Focus do BC, passaram a indicar que o IPCA acumulado em 12 meses vai ficar acima do teto da meta, de 4,50%, por cinco meses seguidos: de outubro de 2026 até fevereiro de 2027.

Válida desde o ano passado, a meta de inflação contínua é de 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos - de 1,50% a 4,50%. O novo regime é apurado com base na inflação acumulada em 12 meses. Se a taxa ficar acima ou abaixo do limite de tolerância por seis meses consecutivos, considera-se que o BC perdeu o alvo.

O IPCA acelerou de 0,70% em fevereiro para 0,88% em março, acima do teto (0,82%) e da mediana (0,77%) da pesquisa Projeções Broadcast.

Foi a maior taxa mensal desde fevereiro de 2025 (1,31%), puxada pela disparada dos preços de gasolina (4,59%) e diesel (13,90%) os aumentos mais fortes, para esses itens, desde 2023 e 2002, respectivamente, em meio ao aumento dos preços de petróleo no mercado internacional.

Tomando como base as medianas do Sistema Expectativas de Mercado da última quinta-feira, 2, o IPCA acumulado em 12 meses passaria de 4,14% em março deste ano para 4,59% em agosto, o primeiro mês acima do teto da meta.

Em seguida, a taxa cairia a 4,40% em novembro, para subir a 4,58% em outubro, 4,63% em novembro, 4,73% em dezembro e 4,76% em janeiro de 2027. Depois, desaceleraria a 4,61% em fevereiro, e a 4,04% em março.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

FINANÇAS - MINISTRO DA FAZENDA INICIA AGENDA INTERNACIONAL NOS EUA E NA EUROPA

Missão tem foco em clima, justiça fiscal e governança global

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O roteiro do novo ministro começa em Washington, com as reuniões de primavera (no Hemisfério Norte) do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, inicia hoje (13) uma agenda internacional que inclui compromissos nos Estados Unidos, Espanha e Alemanha. A viagem, que segue até o dia 20, marca a primeira série de encontros do ministro no exterior desde que assumiu o cargo, no lugar de Fernando Haddad, que deixou o governo.

A missão tem como objetivo reforçar a posição do Brasil em debates globais, com foco em temas como reforma tributária internacional, transição energética e fortalecimento de instituições multilaterais.

O roteiro começa em Washington, com as reuniões de primavera (no Hemisfério Norte) do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial. A partir de sábado (19), o ministro acompanha a comitiva do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na Europa, incluindo Espanha e Alemanha, com compromissos voltados à defesa da democracia, política industrial e cooperação internacional.

Os encontros previstos na agenda do ministro reúnem autoridades econômicas de diversos países. Entre eles estão a diretora-gerente do FMI, Kristalina Georgieva; o ministro da Economia da França, Roland Lescure; o ministro das Finanças da China, Lan Fo'an, a presidente do Banco Mundial, Ajay Banga; e o ministro das Finanças da Alemanha, Lars Klingbeil

A viagem ocorre em meio a um cenário internacional marcado por tensões geopolíticas e debates sobre crescimento sustentável, com o Brasil buscando ampliar protagonismo em temas como clima e justiça tributária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP TEM 1ª REDUÇÃO DO DIESEL APÓS INÍCIO DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO

Publicação reúne dados e iniciativas do governo em eletricidade, petróleo, gás, biocombustíveis e minerais estratégico

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) registra a primeira queda no preço médio do diesel comum após o começo da guerra entre os Estados Unidos e o Irã, iniciada no dia 28 de fevereiro.

De acordo com levantamento semanal feito pela agência entre domingo (5) e este sábado (11), o preço médio cobrado pelos postos ficou em R\$ 7,43, redução de R\$ 0,02. Na semana anterior, o litro do combustível foi vendido a R\$ 7,45.

O litro da gasolina comum foi vendido a R\$ 6,77 no mesmo período. Na semana passada, o preço do combustível ficou em R\$ 6,78.

O etanol também teve redução de R\$ 0,01 e passou de R\$ 4,70 para R\$ 4,69, o litro.

Pacote

Na segunda-feira (6), o governo federal anunciou um pacote de medidas para reduzir os impactos da alta dos combustíveis provocada pela guerra no Oriente Médio.

Entre as principais medidas está a criação de uma subvenção de R\$ 1,20 por litro para a importação de diesel, com divisão igual de custos entre União e estados.

Também foi anunciada uma subvenção extra de R\$ 0,80 por litro para o diesel produzido no Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

BRASIL EXPORT - BRASIL TECH EXPORT DEBATE CIBERSEGURANÇA E INOVAÇÕES DA INFRAESTRUTURA NACIONAL

Promovido pelo Grupo Brasil Export, fórum será realizado nesta segunda-feira, das 14 às 18 horas, na B3, em São Paulo

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A utilização de novas tecnologias nas operações do Porto de Santos (SP), o principal do País, será um dos temas do Brasil Tech Export

O futuro tecnológico da infraestrutura nacional será tema de debate nesta segunda-feira, dia 13, na Arena B3, no coração financeiro de São Paulo, com a realização do Brasil Tech Export. Promovido pelo Grupo Brasil Export, o fórum reunirá especialistas e autoridades do mercado, além de lideranças da comunidade de tecnologia da informação e tomadores

de decisão, para discutir as inovações disruptivas que estão redesenhando a logística brasileira em 2026.

Com uma agenda que prioriza a “Transformação Cognitiva” e a cibersegurança, o evento, aberto a convidados e patrocinadores e realizado das 14 às 18 horas, busca antecipar tendências em um momento de alta instabilidade global.

O fórum terá início com uma apresentação da Autoridade Portuária de Santos (APS), representada por seu gerente de Planejamento Logístico e Inovação, Ricardo Maeshiro, que irá explicar como o maior complexo portuário da América Latina está integrando novas camadas tecnológicas em suas operações.

A Inteligência Artificial (IA) será um dos pilares centrais do encontro, com a participação de Gustavo Araujo, cofundador da Distrito, que abordará a transição da IA de uma ferramenta de suporte para uma capacidade estratégica central nas corporações. No campo da segurança, Anchises Moraes, da Apura Cyber Intelligence, debaterá a proteção de infraestruturas críticas contra ameaças digitais, um tema que ganhou urgência diante do atual cenário geopolítico internacional.

O Brasil Tech Export também servirá como um raro ponto de convergência entre as principais agências reguladoras do País. Fernando Mitkiewicz, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e Kleber Campos, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), vão detalhar os roteiros de transformação digital e TI de seus respectivos modais. O setor privado também terá voz ativa com apresentações de lideranças da Speed e ISS Systems, além da Techscan.

O encerramento do fórum será conduzido por Fábio Ferraz, secretário de Governo da Prefeitura de Santos, que discutirá a governança tecnológica e a integração entre o setor produtivo e as políticas públicas municipais. Para os profissionais do setor, o evento representa não apenas uma oportunidade de atualização técnica, mas um ambiente de networking qualificado para compreender como a digitalização está blindando a infraestrutura brasileira contra os choques econômicos globais.

Para participar, convidados e patrocinadores devem se inscrever pelo site <https://www.sympla.com.br/evento/brasil-tech2026/3364171?token=b8e-aaebf75f0156e4ea4dc2ce-7fec48f>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BRASIL TECH EXPORT

PROGRAMAÇÃO **BRASIL TECH EXPORT**

14h00 Credenciamento e boas-vindas

14h30 Sessão de abertura com autoridades

Apresentação especial da Autoridade Portuária de Santos:

Ricardo Maeshiro, gerente de Planejamento Logístico e Inovação da Autoridade Portuária de Santos (APS)

15h00 Apresentação de Gustavo Araujo, co-fundador e Chief AI Officer da Distrito

Tema: IA como capacidade estratégica central | "Transformação Cognitiva" no ambiente corporativo

15h30 Apresentação de Anchises Moraes, líder de Threat Intel da Apura Cyber Intelligence S/A

15h50 Apresentação de Paulo Hack, diretor comercial da Speed e ISS Systems

16h10 Apresentação de Fernando Mitkiewicz, superintendente

de Tecnologia e Transformação Digital da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)

16h30 Intervalo

16h45 Apresentação de Kleber Campos, superintendente de Tecnologia da Informação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

17h20 Apresentação de Fabrício Vieira e Paula Reale, gerentes comerciais da Techscan

17h40 Apresentação de Fábio Ferraz, secretário de Governo da Prefeitura de Santos

18h00 Encerramento

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/04/2026

TECNOLOGIA - REFORMA TRIBUTÁRIA EXPÕE DESAFIOS EM AUTOMATIZAÇÃO DE EMPRESAS

Mesmo com tecnologia, companhias ainda dependem de tarefas manuais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Apesar do avanço tecnológico, a adaptação ao novo modelo deve pressionar ainda mais estruturas consideradas pouco eficiente

Os desafios da reforma tributária começam a expor fragilidades na operação fiscal das empresas. A menos de nove meses do início da entrada em vigor do Imposto sobre Valor Adicionado

Dual (IVA dual), grande parte das companhias enfrentam processos lentos e dependência de tarefas manuais.

Levantamento da V360, empresa que ajuda outras companhias a automatizar o pagamento de fornecedores, mostra que 62,2% das empresas levam mais de 20 dias para registrar uma nota fiscal no sistema, enquanto 22,3% ultrapassam 30 dias.

Ao mesmo tempo, 87% das companhias afirmam ter alto nível de automação fiscal, um contraste que evidencia o que especialistas chamam de "falsa automação", quando processos são digitais, mas ainda exigem intervenção humana.

Apesar do avanço tecnológico, a adaptação ao novo modelo deve pressionar ainda mais estruturas consideradas pouco eficientes. O dado revela gargalos relevantes justamente no momento em que o país se prepara para mudanças profundas no sistema tributário.

A pesquisa ouviu 355 profissionais de médias e grandes empresas, a maioria com alto volume operacional. Do total de companhias pesquisadas, 63% processam mais de 10 mil notas fiscais por mês.

Automação parcial e atrasos

Na prática, a automação ainda é incompleta. Embora 61% das empresas consigam capturar notas fiscais automaticamente, apenas 49% fazem o registro no sistema sem ação manual.



Isso acontece porque o Enterprise Resource Planning (ERP) depende de integrações e validações adicionais para funcionar plenamente no ambiente tributário brasileiro. Traduzido como Recurso de Planejamento Empresarial em português, o ERP funciona como espécie de cérebro para empresas.

“Muitas empresas acreditam que estão automatizadas, mas ainda dependem de pessoas para validar dados e concluir processos”, afirma o presidente-executivo (CEO) da V360, Izaias Miguel. “O documento entra automaticamente, mas ainda precisa de ajustes e conferências antes de seguir no sistema.”

Riscos operacionais

O estudo também aponta falhas na validação das notas fiscais. Apenas 48% das empresas fazem conferência completa; comparando itens, valores e quantidades com pedidos de compra.

Outras 44% realizam checagens parciais, enquanto 8% ainda operam de forma totalmente manual.

Esse cenário aumenta riscos como pagamentos indevidos, erros fiscais e perda de controle interno, especialmente em empresas com grande volume de fornecedores.

“O tempo entre a emissão e o registro da nota é um termômetro claro de eficiência. Quando leva semanas, há acúmulo de exceções e retrabalho”, diz Miguel.

Pressão com a reforma

A chegada do novo modelo tributário tende a agravar esse cenário. As empresas terão de adaptar sistemas para operar com regras antigas e novas simultaneamente, além de lidar com tributos como o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), tributos que compõem o IVA Dual.

Na avaliação do CEO da V360, o principal desafio não está apenas em entender a reforma, mas em executá-la dentro de estruturas complexas e pouco integradas.

“O estudo mostra fragilidades importantes nos processos de validação: menos da metade das empresas fazem uma checagem completa das notas fiscais contra pedidos de compra, enquanto o restante opera com validações parciais ou manuais. Esse cenário aumenta o risco de erro”, diz Miguel.

Fase de testes

Em 2026, a reforma tributária está em forma de testes, com as empresas cobrando uma alíquota simbólica de 0,9% de CBS e 0,1% de IBS que serão deduzidas dos tributos atuais. A partir de 2027, os cinco tributos sobre o consumo serão gradualmente extintos, enquanto as alíquotas de CBS e de IBS subirão.

Mesmo com alíquotas simbólicas, as obrigações acessórias são imediatas. As empresas deverão destacar a CBS e o IBS nas notas fiscais, preencher novos campos obrigatórios e informar corretamente a classificação fiscal de produtos e serviços. Em dezembro, a Receita Federal suspendeu as multas por falta da discriminação dos dois novos tributos nas notas fiscais até o quarto mês seguinte à regulamentação da CBS e do IBS.

Segundo Miguel, nesse cenário, a automação deixa de ser apenas uma ferramenta operacional e passa a ser estratégica.

“Empresas mais eficientes tendem a ganhar agilidade para lidar com as mudanças, enquanto aquelas com processos fragmentados podem enfrentar mais custos, erros e dificuldades de adaptação”, diz.

OPINIÃO – ARTIGOS - A INFLAÇÃO INVISÍVEL DAS ORGANIZAÇÕES



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

O risco das estruturas e processos crescerem mais rápido que o negócio

“As organizações são sistemas vivos. O que você mede, você melhora, e o que você ignora, você perde.”

Peter Senge

Contratar só mais uma pessoa? Criar só mais um cargo? Mais um setor? Afinal, há tanto por fazer.

Você e eu já tomamos esse tipo de decisão, talvez mais de uma vez, sem antes avaliar se a estrutura da organização e os processos de trabalho podem ser melhorados, antes dessa nova contratação.

Quando fazemos isso, acreditamos estar crescendo quando, na verdade, podemos estar apenas engordando a organização. A questão é menos a contratação em si e mais, avaliar criteriosamente sua real necessidade antes de decidir.

À medida que o negócio evolui, novas posições são criadas, processos adicionais são introduzidos e a hierarquia se expande. Cada uma dessas decisões, tomadas isoladamente, parecem razoável. E podem ser. No entanto, repito, se não devidamente comprovadas, quando analisadas em conjunto, elas revelam algo diferente: a estrutura passa a crescer em ritmo superior ao próprio negócio.

Quando a estrutura cresce mais rápido que o negócio, a empresa não está crescendo. Está apenas ficando mais pesada. É um tipo de inflação que não aparece nos relatórios financeiros, mas que corrói lentamente a eficiência.

É o que podemos chamar de inflação organizacional.

O ciclo da inflação organizacional

Em muitas empresas, esse fenômeno segue um padrão relativamente previsível. Ao observá-las ao longo dos anos, é possível identificar um ciclo recorrente.

Primeiro surge um problema operacional ou uma área de responsabilidade pouco definida. Em vez de resolver a causa do problema, cria-se uma função ou um novo nível de supervisão.

Em seguida, novos processos são introduzidos para aumentar controle e reduzir riscos.

Com o tempo, a estrutura se torna mais complexa. As decisões passam a exigir mais etapas de análise, mais reuniões e mais instâncias de aprovação.

A empresa parece mais estruturada, mas na verdade torna-se mais lenta.

Estruturas criadas para aumentar controle – e apenas para esse fim – frequentemente acabam reduzindo a capacidade de decidir.

Estrutura organizacional e processos precisam caminhar juntos

Uma estrutura organizacional eficiente não existe isoladamente.



Ela precisa estar alinhada com processos de trabalho bem definidos e com os objetivos estratégicos da organização.

Embora dirija uma consultoria que tem a eficácia organizacional como carro chefe entre nossa linha de produtos, minha experiência aponta que poucas empresas estão realmente dispostas a mapear seus processos internos com profundidade. Esse tipo de exercício exige questionar práticas antigas, revisar rotinas e reconhecer que determinadas atividades continuam existindo apenas por tradição organizacional.

O resultado é que a complexidade aumenta gradualmente – normalmente movido por condições de mercado, infraestrutura logística deficiente, “custo Brasil”, sem que a empresa necessariamente ganhe produtividade, ao – obrigatoriamente – incluí-los.

Complexidade organizacional quase sempre cresce de forma silenciosa. Simplificação, ao contrário, exige decisão consciente.

O verdadeiro objetivo da otimização de processos

Quando se fala em otimização de processos, muitos executivos pensam imediatamente em redução de headcount. É o caminho fácil, mas não o único e pode não ser o melhor. É um raciocínio que simplifica excessivamente o problema.

O objetivo real da melhoria de processos é garantir que a estrutura de pessoas seja proporcional à complexidade das atividades executadas pela organização.

Em outras palavras, trata-se de construir uma estrutura em que a senioridade dos profissionais esteja alinhada com o grau de complexidade das tarefas a serem executadas. É um equilíbrio a ser cuidadosamente desenhado.

O erro da senioridade mal distribuída

Um erro frequente nas organizações é manter profissionais altamente experientes executando tarefas de baixa complexidade. Ou o contrário.

Nessas situações, a empresa pode até ter o headcount adequado, mas ainda assim pagará mais caro do que deveria pela mesma estrutura operacional. É uma forma silenciosa de desperdício. Se for o contrário, pode não ter pessoal à altura do desempenho necessário.

A pergunta que poucos executivos fazem

Talvez a pergunta mais importante que uma liderança possa fazer seja simples:

Se tivéssemos que montar esta organização hoje, com o que sabemos agora, ela teria exatamente essa estrutura?

Na maioria dos casos, a resposta honesta é não.

E é nesse momento que surge a verdadeira tarefa da liderança: simplificar.

No final, o que devemos entender é que empresas raramente perdem competitividade apenas por falta de estratégia. Muitas vezes perdem porque se tornam complexas demais para competir.

Hudson Carvalho escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras

**COMPLEXIDADE ORGANIZACIONAL QUASE SEMPRE CRESCE DE FORMA SILENCIOSA.
SIMPLIFICAÇÃO, AO CONTRÁRIO, EXIGE DECISÃO CONSCIENTE**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026

INTERNACIONAL - EUA ANUNCIAM BLOQUEIO DOS PORTOS DO IRÃ A PARTIR DE HOJE

Anúncio ocorre após fracasso nas negociações entre EUA e Irã em Istambul
Do Estadão Conteúdo



Rastreamentos marítimos indicam que mais de 40 navios comerciais cruzaram desde o início do cessar-fogo

O Comando Central dos Estados Unidos (Centcom) anunciou neste domingo, 12, que as forças começaram a implementar o bloqueio do tráfego marítimo dos portos iranianos a partir das 11 horas (de Brasília, 10 horas em Washington) desta segunda-feira, 13. As autoridades afirmam, ainda, que não impedirão o trânsito de embarcações que transitem pelo Estreito de Ormuz para portos não iranianos.

Em publicação na página oficial da rede social X, o Centcom anunciou que o bloqueio será aplicado de forma imparcial contra as embarcações de todas as nações que entrem ou que saiam dos portos e áreas costeiras iranianas, incluindo todos os portos iranianos no Golfo Árábico e no Golfo de Omã.

Segundo informação da Associated Press, o tráfego no Estreito tem sido limitado mesmo nos dias desde o cessar-fogo. Rastreamentos marítimos indicam que mais de 40 navios comerciais cruzaram desde o início do cessar-fogo.

Negociações sem acordo

Os Estados Unidos e o Irã encerraram na madrugada de domingo uma rodada histórica de negociações presenciais sem acordo, mantendo incerto o destino do cessar-fogo de duas semanas em vigor desde o início do mês. As conversas, realizadas em Islamabad, no Paquistão, duraram cerca de 21 horas.

O vice-presidente dos EUA, JD Vance, que liderou a delegação americana, afirmou que o impasse ocorreu após Teerã se recusar a aceitar os termos de Washington para abandonar o desenvolvimento de uma arma nuclear. “A má notícia é que não chegamos a um acordo. E acho que isso é uma má notícia muito mais para o Irã do que para os Estados Unidos”, disse. “Precisamos ver um compromisso claro de que eles não buscarão uma arma nuclear nem os meios para obtê-la rapidamente”, acrescentou, ressaltando que esse é o objetivo central do presidente Donald Trump.

Mediadores do Paquistão pediram a manutenção da trégua. “É imperativo que as partes continuem a cumprir seu compromisso com o cessar-fogo”, disse o chanceler do país, Ishaq Dar, acrescentando que Islamabad tentará viabilizar uma nova rodada de diálogo nos próximos dias.

Trump havia indicado que suspenderia ataques contra o Irã por duas semanas, mas não está claro o que ocorrerá após esse prazo nem se o cessar-fogo será mantido.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2026

INTERNACIONAL - ORBÁN RECONHECE OFICIALMENTE DERROTA ‘DOLOROSA’ NAS ELEIÇÕES NA HUNGRIA

Pleito encerra ciclo de 16 anos da extrema-direita no governo

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro da Hungria, Viktor Orbán, admitiu neste domingo (12) que o seu partido, o Fidesz, foi derrotado nas eleições parlamentares. Ele disse que o resultado é “doloroso”.

Encerra-se assim o período de 16 anos no poder de uma figura poderosa no movimento de extrema-direita global.

Aliado dos presidentes dos Estados Unidos, Donald Trump, e da Rússia, Vladimir Putin, Orbán foi oposição a uma série de políticas da União Europeia.

“Parabenizei o partido vitorioso”, disse Orbán aos apoiadores em Budapeste. “Vamos servir a nação húngara e nossa pátria também a partir da oposição”.

Os resultados oficiais iniciais mostram o partido Tisza, do líder da oposição Peter Magyar, dominando a eleição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA DEMITE PRESIDENTE DO INSS POR FILA DE REQUERIMENTOS PENDENTES

Em março, o estoque de pedidos aguardando análise era de 2,7 milhões

Por Geralda Doca, Bruna Lessa e Sérgio Roxo — Brasília



Gilberto Waller (e) e Lula e a nova presidente do INSS, Ana Cristina Viana Silveira — Foto: Agência Senado e Presidência da República

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva demitiu nesta segunda-feira o presidente do INSS, Gilberto Waller, que estava no cargo há 11 meses. Ele assumiu o posto no ano passado como resposta às investigações sobre descontos indevidos em aposentadorias e pensões, mas se desgastou por conta do tamanho da fila de requerimentos no instituto, que chegou a 2,7 milhões em março. O

Palácio do Planalto teme o impacto disso nas eleições deste ano.

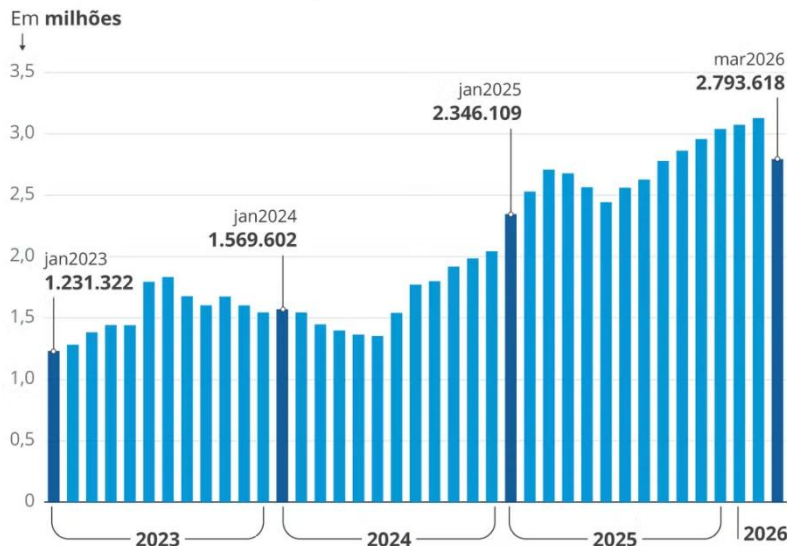
A demissão foi anunciada pelo ministro da Previdência, Wolney Queiroz, que estava em rota de colisão com Waller desde o ano passado. Um dos principais focos de tensão era o tamanho da fila de requerimentos do órgão.

No seu lugar, assume Ana Cristina Viana Silveira, servidora de carreira que ingressou no Instituto em 2003 como Analista do Seguro Social. Ela ocupava o cargo de secretária executiva adjunta do Ministério da Previdência Social. Seu currículo inclui, ainda, a presidência do Conselho de Recursos da Previdência Social (CRPS) por quase três anos.

“Agradeço a Gilberto Waller pela importante contribuição nesse período e dou as boas-vindas à Dra. Ana Cristina. Ela tem o perfil ideal para iniciar esse novo momento e cumprir a determinação do presidente Lula, que é solucionar a fila e não deixar nenhum brasileiro para trás. Sua nomeação também entrega o comando do Instituto nas mãos de seus próprios servidores. Tenho a alegria ainda

de anunciar mais uma mulher para a alta cúpula do órgão, que já tem quatro diretoras”, disse o ministro da Previdência, Wolney Queiroz, em nota.

A fila do INSS no governo Lula



Fonte: INSS

Fila do INSS durante a gestão Lula — Foto: Editoria de Arte

milhões para 2,7 milhões. Apesar da melhora pontual, o volume segue alto e pressionado pela entrada constante de novos requerimentos, cerca de 61 mil por dia, segundo o próprio instituto. Nos bastidores, integrantes do governo avaliam que a queda não tem sido suficiente para mudar a percepção negativa da população.

Desde novembro do ano passado, o Planalto já estava de olho no aumento da fila e o que considera descontrole do orçamento do INSS. Naquela ocasião, o governo sentia certo alívio por ter conseguido devolver para a maioria dos beneficiários os descontos indevidos para associações e entidades sindicais. O argumento da Previdência é que o perfil de Gilberto era incompatível com o cargo pelo fato de não ser gestor.

Gilberto foi avisado da demissão nesta segunda-feira pelo secretário executivo da Previdência, Felipe Cavalcante e Silva. Logo depois, o INSS divulgou nota dizendo que 1,625 milhão de processos foram concluídos em março, um recorde.

Para tentar destravar a concessão de benefícios e acelerar a redução da fila, o governo também adotou mudanças operacionais recentes. Uma delas foi a ampliação do prazo do Atestmed, sistema que permite a concessão de auxílio por incapacidade temporária por análise documental, de 60 para até 90 dias. Além disso, a Previdência passou a ampliar o uso da análise documental em outros tipos de benefício, como no auxílio por acidente de trabalho quando há sequelas já comprovadas.

Apesar das iniciativas, integrantes do Ministério a Previdência avaliam que o ritmo de melhora ainda está aquém do esperado, o que contribuiu para a decisão de mudança no comando do instituto. A expectativa agora é “destravar” a máquina e acelerar de forma mais consistente a queda da fila, com a nomeação de um perfil técnico para liderar o INSS.

Desgaste entre ministro e presidente

A crise entre Queiroz de Waller ganhou força no fim do ano passado e ia além da fila. Em ofício ao ministro, Waller pediu a demissão da vice-presidente do INSS e diretora de Tecnologia da Informação, Léa Bressy Amorim, servidora de carreira.

Fila elevada

O governo teme os impactos da fila do INSS sobre a campanha do presidente Lula, que tentará a reeleição. Em dezembro de 2022, o estoque de requerimentos pendentes era de cerca de 1,087 milhão, segundo o Boletim Estatístico da Previdência (BEPS). Entre o fim de 2022 e o final de 2025, avançando para o início de 2026, a fila quase triplicou, alcançando patamares próximos de 3 milhões de pedidos em espera.

Fila do INSS durante a gestão Lula — Foto: Editoria de Arte

Dados mais recentes mostram que o INSS ainda lida com uma fila elevada. Em março, o estoque de pedidos aguardando análise caiu de 3,1



Ele alegou que o cargo é estratégico e que a servidora “tem notória proximidade” de Alessandro Stefanutto, ex-presidente demitido do cargo e preso no desdobramento da Operação Sem Desconto da Polícia Federal (PF), que apura fraudes contra aposentados por associações e entidades sindicais.

O ministro respondeu com outro ofício ao presidente do INSS, dizendo que as “alegações são genéricas, sem qualquer indicação de irregularidade e não constituem motivos para a exoneração da servidora”. No documento, Queiroz disse que foi o próprio Waller quem indicou Léa para ser a número 2 do INSS. O presidente do instituto aguarda uma definição sobre a situação, mas tem dito a auxiliares que “está no limite”.

As desavenças remontam a meados do ano, quando a cúpula do INSS caiu após a operação da PF. Waller foi nomeado para presidir o instituto e, dias depois, Wolney Queiroz tornou-se ministro da Previdência no lugar de Carlos Lupi, que pediu demissão.

Nos bastidores, o ministro responsabiliza o presidente do INSS pelas filas e diz que ele é um auditor, não gestor. Waller foi corregedor-geral da União de 2019 a 2023.

Em uma solenidade para comemorar o aniversário do INSS, em junho do ano passado, Queiroz contou, em tom de brincadeira, que, quando assumiu, Waller já tinha sido nomeado presidente do INSS. Para um auditório lotado de servidores, disse que reclamou da indicação ao presidente Lula pelo fato de ter escolhido “um corregedor, um cara frio, lavajatista” (em referência à Operação Lava-Jato). Segundo Queiroz, Lula respondeu: “Calma rapaz, vocês vão se dar bem”.

— Eu falei mal de você com o presidente Lula — disse o ministro ao se dirigir a Waller, que fazia parte da mesa, provocando risadas e constrangimento ao mesmo tempo.

Investigação de descontos indevidos

Waller assumiu o cargo a partir da crise gerada com a Polícia Federal (PF) e a Controladoria-Geral da União (CGU) deflagrada no fim de abril para combater descontos não autorizados em aposentadorias e pensões pagas pelo INSS. O chefe do órgão, Alessandro Stefanutto, foi afastado do cargo por decisão judicial e depois demitido pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Poucos dias depois, o ministro da Previdência, Carlos Lupi, pediu demissão.

A operação, que envolveu centenas de policiais e auditores, foi autorizada pela Justiça do Distrito Federal para combater um esquema nacional de descontos associativos não autorizados em aposentadorias e pensões. As investigações apontam que a soma dos valores descontados chega a R\$ 6,3 bilhões, entre 2019 e 2024, mas ainda será apurado qual porcentagem foi feita de forma ilegal.

As investigações apontaram que havia descontos sobre valores pagos mensalmente pelo INSS como se os beneficiários tivessem se tornado membros de associações de aposentados, quando, na verdade, não haviam se associado nem autorizado os descontos.

Após a operação, o governo suspendeu todos os acordos que previam desconto nas aposentadorias e montou uma operação para devolver os recursos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2026

BC E CVM AMPLIAM COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES SOBRE OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Nova cooperação permitirá uniformizar, qualificar e ampliar o troca de dados, incluindo de entidades como companhias securitizadoras.

Por Thaís Barcellos — Brasília



O Banco Central, em Brasília — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

O Banco Central e a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) firmaram um novo acordo de Cooperação Técnica nesta segunda-feira para ampliar o compartilhamento de dados sobre operações de crédito. Segundo nota do BC, a iniciativa contribui para uma visão mais abrangente e integrada do endividamento de pessoas físicas e jurídicas, fortalecendo a capacidade analítica dos órgãos na identificação, no monitoramento e na avaliação de riscos de crédito.

"A iniciativa busca aprimorar o acompanhamento do mercado de crédito no Sistema Financeiro Nacional, fortalecendo a supervisão e subsidiando a formulação de políticas públicas voltadas à estabilidade financeira", diz o BC.

Desde 2012, os Fundos de Investimento em Direitos Creditórios (FIDCs), regulados pela CVM, já enviam informações sobre suas operações de crédito ao Sistema de Informações de Créditos (SCR), do BC, por exemplo. A nova cooperação permitirá uniformizar, qualificar e ampliar o compartilhamento de dados, incluindo informações de outras entidades reguladas pela CVM, como companhias securitizadoras.

"Esse aprimoramento informacional confere suporte técnico qualificado às análises e às decisões de natureza macroprudencial adotadas por ambas as autoridades, no âmbito de suas competências legais, em prol da estabilidade do sistema financeiro e do adequado funcionamento dos mercados financeiro e de capitais".

A nota do BC também destaca que a iniciativa também é positiva para securitizadoras e fundos de investimento em relação à análise de crédito, ao possibilitar o acesso a um conjunto mais completo de dados sobre os devedores, contribuindo para decisões mais seguras e para a mitigação de riscos.

"Para o mercado financeiro como um todo, a iniciativa tende a reduzir assimetrias de informação e favorecer uma precificação mais adequada do risco de crédito, com potenciais efeitos positivos sobre os custos para os tomadores finais."

O novo ACT mantém os limites de atuação de cada regulador, mas uma reforma mais ampla do sistema de supervisão financeira do país vem sendo estudada pelo Ministério da Fazenda. O tema ganhou mais holofote depois do escândalo envolvendo fraudes do Banco Master, especialmente no esquema relacionado a fundos.

Fernando Haddad, então ministro da Fazenda, chegou a defender que o BC regulasse os fundos, hoje uma atribuição da CVM. A pasta, no entanto, mudou a rota e agora quer aprofundar as análises antes de propor um novo modelo. Mas as conclusões preliminares apontam para lacunas na supervisão dessa indústria.

O anúncio acontece uma semana depois do presidente interino do xerife do mercado de capitais dizer que o BC tenta "ficar melhor na foto", diante das cobranças recebidas pela autarquia sobre possíveis falhas na supervisão de fundos de investimento. Estes veículos ganharam os holofotes nos últimos meses após serem utilizados pelo Banco Master na tentativa de mascarar os reais beneficiários dos investimentos e manipular balanços.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/04/2026

ESCALA 6X1: LULA DIZ QUE VAI ENVIAR PROJETO AO CONGRESSO NESTA SEMANA

Presidente que vai conversar com Hugo Motta para negociar tramitação de texto
Por Jeniffer Gularte e Sérgio Roxo — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva coordena reunião ministerial no palácio do Planalto — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta segunda-feira que o governo vai enviar um projeto de sobre o fim da escala 6x1 para o Congresso Nacional ainda nesta semana, onde já tramita uma proposta de emenda à Constituição (PEC).

Na semana passada, Lula disse que, o projeto deve prever uma redução de jornada sem redução salarial para os trabalhadores. Ele afirmou que isso será possível devido ao ganho com produtividade proporcionado pelas inovações tecnológicas.

Antes, Lula deve se reunir com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), para tratar do tema.

PEC na Câmara

Motta já disse que a eventual apresentação, pelo governo, de um projeto de lei sobre o fim da escala 6x1 não deve alterar o andamento da proposta de emenda à Constituição (PEC) que trata do tema e já tramita no colegiado desde o ano passado.

A PEC em discussão na CCJ propõe a redução da jornada de trabalho e o fim da escala 6x1, modelo em que o trabalhador atua seis dias por semana para um de descanso. A pauta tem forte apelo popular e ganha ainda mais relevância em meio ao calendário eleitoral.

Apesar do respaldo popular, o tema enfrenta resistência, sobretudo no setor produtivo. Representantes da indústria, do comércio e da agricultura demonstram preocupação com possíveis impactos na produtividade e nos lucros das empresas caso a proposta avance.

Diante da controvérsia, a CCJ marcou para esta semana uma audiência pública com confederações desses setores para discutir os efeitos da medida.

Atualmente, a proposta ainda está em fase inicial de tramitação. A CCJ é responsável por analisar a constitucionalidade das matérias e costuma ser o primeiro passo no percurso legislativo antes da análise de mérito em outras comissões ou no plenário.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/04/2026

ALCKMIN CRITICA PENDURICALHOS E DEFENDE REDUÇÃO DA JORNADA EM EVENTO COM SINDICALISTAS

Vice-presidente disse também que pacote para reduzir dívidas está “caminhando”
Por Ana Flávia Pilar — São Paulo

Vice-presidente Geraldo Alckmin durante café com a imprensa no Ministério Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços — Foto: Foto: Cristiano Mariz/O Globo



O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB) disse nesta segunda-feira que o governo precisa combater privilégios, como os chamados “penduricalhos”, remunerações adicionais que turbinam o salário de servidores, muitas vezes extrapolando o teto constitucional do funcionalismo.

Alckmin lembrou que o rombo por aposentado e pensionista do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), por exemplo, é de aproximadamente de R\$ 9 mil por ano, valor que chega a R\$ 56 mil no caso de funcionários públicos. Ele também afirmou que o aumento da expectativa de vida exige revisões nos cálculos “atuariais” da Previdência.

— Quem paga é o trabalhador, através do salário indireto, porque o Brasil é o campeão mundial do salário indireto sobre consumo. Quem paga é o trabalhador de menor renda. Ele paga os altos salários [...] Tem que fazer ajuste lá em cima, combatendo o privilégio e o desperdício.

No mês passado, o Supremo Tribunal Federal (STF) estabeleceu regras para o teto salarial do funcionalismo (de R\$ 46.366,19) a integrantes do Judiciário e do Ministério Público. Determinou também que caberia ao Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e ao Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) regulamentar o assunto, em resolução conjunta, até o Congresso Nacional promulgar uma lei nacional sobre o tema.

Alckmin também considerou que a redução da jornada de trabalho, tema em discussão no Congresso Nacional, “é uma luta correta que o mundo inteiro está fazendo” e um compromisso do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

— É uma tendência mundial, à medida que com a tecnologia você faz mais com menos gente. Cada vez você produz mais com menos trabalhadores, é uma tendência mundial de redução de jornada. O que nós precisamos é sempre verificar especificidades, verificar algumas áreas que talvez precisem de um tratamento mais especial, mas é uma tendência.

A redução da jornada de trabalho foi o tema do evento em que ele discursou durante a manhã, na Central Única dos Trabalhadores (CUT), em São Paulo. Já em clima de campanha, os integrantes da mesa, todos da CUT, defenderam abertamente o voto na chapa de Lula e Alckmin à Presidência.

Um dos palestrantes até sugeriu apoio a Simone Tebet e à Marina Silva, sendo prontamente corrigido com a lembrança de que Márcio França (PSB) ainda disputa com a ex-ministra do Meio Ambiente para disputar o Senado por São Paulo.

O encontro também incluiu ataques a oponentes. O governador e candidato à reeleição Tarcísio de Freitas (Republicanos) foi chamado de “bandido”, e Guilherme Derrite (PP), candidato ao Senado, foi lembrado pelas mortes em ocorrências policiais durante sua gestão à frente da Segurança Pública de São Paulo (SSP).

Alckmin afirmou ainda que o pacote de medidas para a renegociação de dívidas “está caminhando”. O tema é considerado sensível para a campanha, já que a melhora dos indicadores econômicos não têm levado a um aumento na popularidade do governo, um indício de que o aumento da renda está sendo direcionado ao pagamento de empréstimos das famílias.

— Nós temos, infelizmente, uma taxa de juros muito alta e isso acaba comprometendo parte da renda dos trabalhadores. O governo vai procurar oferecer àqueles que estão com mais dívida a oportunidade de reduzir e de renegociá-la com juros menores.

TRUMP DEVERÁ SER SELETIVO NO BLOQUEIO AO ESTREITO DE ORMUZ, AVALIA ECONOMISTA

Por Luciana Casemiro



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Brendan SMIALOWSKI / AFP/06/04/2026

Donald Trump deve ser seletivo ao implementar o anunciado bloqueio americano ao Estreito de Ormuz, estratégia para sufocar a economia iraniana, anunciada pelo presidente após o fracasso das negociações em Islamabad. O economista Roberto Dumas, professor de economia chinesa do Insper, não acredita que o presidente americano vá impedir, ao fim e ao cabo, a circulação de navios de todas as bandeiras. Dumas avalia, por exemplo, que Trump não tem interesse em

escalar um conflito com os chineses ou azedar as relações com os aliados do Reino Unido.

— Acho que Trump, apesar de tudo, não vai querer arranjar uma briga com os chineses, que dependem de praticamente 80% do petróleo importado — não do Irã, mas do Golfo Pérsico como um todo. No fim das contas, acredito que ele vai selecionar quais navios podem passar para não arranjar um conflito maior com quem ainda não está totalmente enviesado em relação à guerra. Por exemplo, Rússia, China, que está quietinha e aproveitando os ganhos, e o Reino Unido — avalia Dumas.

O economista não descarta a possibilidade de o presidente americano voltar atrás do bloqueio - o que ficou conhecido como o fenômeno TACO (Trump Always Chickens Out) - devido aos efeitos da escalada do petróleo sobre sua popularidade nos EUA, às vésperas das eleições de meio de mandato.

— Trump precisa tomar muito cuidado com o que faz com o preço do petróleo, porque o diesel e a gasolina já subiram 30% e 40%, e o CPI (índice de inflação americana) de março foi de 3,3%. Jerome Powell, presidente do Fed, o Banco Central dos EUA, já não quer mais cortar a taxa de juros, e vão ter as Midterm Elections. E a affordability do norte-americano começa a cair, então ele começa a perder cada vez mais popularidade. Se perder as duas Casas, Trump terá um problema sério. Ele também não quer o preço do petróleo a US\$ 200 o barril, porque isso vai bater na inflação. Pode-se questionar: mas ele é autossuficiente. Sim, mas, diferentemente do Brasil, nos EUA, cada vez que se eleva a cotação global do petróleo, sobe no mesmo dia o preço nas bombas. Então acaba batendo na inflação e isso reflete na popularidade doméstica — explica o economista.

E acrescenta:

- Se o bloqueio se restringir ao petróleo do Irã, isso afetaria mais a economia iraniana e teria um impacto menor sobre a economia global.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2026

EXECUTIVO BRASILEIRO É ACUSADO DE COMANDAR FRAUDE NO PROJETO BANDEIRA, VITRINE DO LÍTIO EM MINAS

Por Lauro Jardim

A Comissão de Valores Mobiliários de Ontário, no Canadá, abriu um processo sancionador que descreve uma fraude envolvendo o Projeto Bandeira, principal ativo da canadense Lithium Ionic em Minas Gerais. O processo coloca o brasileiro Hélio Diniz, presidente tanto da Lithium Ionic quando de sua subsidiária da MG Lítio, como peça central no desvio do Projeto Falcon, que deu origem ao Projeto Bandeira.



Vale do Lítio, em MG — Foto: Reprodução

Segundo o órgão, o Falcon, um conjunto de direitos minerários em Minas, saiu do patrimônio da canadense Emerita Resources e reapareceu dentro da Lithium Ionic como Projeto Bandeira, depois de uma engenharia societária montada por Diniz e outros executivos.

O documento fala em fraude, apropriação indevida de ativo corporativo, declarações enganosas ao mercado e informações falsas

prestadas ao regulador, e pede sanções duras: proibição de negociar valores mobiliários, afastamento de cargos de direção, veto para voltar a atuar como executivo ou conselheiro e multas de até 5 milhões de dólares canadenses por infração, além da devolução de todos os ganhos obtidos com a operação.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/04/2026

PETRÓLEO DISPARA APÓS AMEAÇA DE TRUMP DE BLOQUEAR ESTREITO DE ORMUZ; BOLSAS RECUAM

Presidente americano diz que não permitirá passagem de navios com destino ao Irã a partir das 11h de hoje. Objetivo é estragular economia do país

Por The New York Times — Nova York



Lancha se aproxima de navio no Estreito de Ormuz — Foto: Giuseppe Cacace/AFP

Os preços do petróleo subiram e as ações caíram nesta segunda-feira, após o término das negociações de paz entre os Estados Unidos e o Irã sem um acordo. Horas depois, o presidente americano, Donald Trump, anunciou planos para bloquear o Estreito de Ormuz a partir das 11h de hoje. A guerra entra na sua sétima semana.

Essa incerteza continua a perturbar os investidores ansiosos por uma solução que estabilize o fluxo de petróleo e gás natural do Golfo Pérsico. Ao tentar impor um bloqueio, Trump está repetindo uma estratégia que usou recentemente contra a Venezuela para cortar o acesso do país a uma fonte vital de receita.

Desta vez, ele não quer que o Irã possa usar o estreito, uma via navegável crucial, para exportações. O Comando Central dos EUA esclareceu no domingo que as forças americanas interfeririam apenas em embarcações que viajam de e para portos iranianos.

“Não vamos deixar o Irã ganhar dinheiro vendendo petróleo para quem eles querem”, disse Trump à Fox News.

Os preços do petróleo voltaram a ultrapassar os US\$ 100 na abertura dos mercados no domingo à noite. O preço do petróleo Brent, referência global para o petróleo, subiu mais de 7%, chegando a cerca de US\$ 102 por barril. O petróleo bruto West Texas Intermediate (WTI), referência nos EUA, subiu mais de 8%, chegando a cerca de US\$ 105 o barril.

Por volta das 6h (hora de Brasília), o Brent apresentava alta de 7,71%, com o barril sendo negociado a US\$ 102,54. Já o petróleo tipo Texas (WTI), avançava 8,14%, cotado a US\$ 104,43 o barril.

Investidores e analistas estão atentos à contínua interrupção da navegação no Estreito de Ormuz, a estreita passagem entre o Irã e Omã, rota comercial vital para o petróleo e o gás natural. Cerca de um quinto do suprimento mundial de petróleo e quantidades substanciais de gás natural normalmente passam pelo estreito. No entanto, poucas embarcações tentaram essa travessia desde o início da guerra, por receio de um possível ataque iraniano.

Ações caem

Os contratos futuros do S&P 500, que dão aos investidores a oportunidade de apostar no mercado antes da abertura das bolsas na manhã desta segunda-feira, caíram quase 1%. O mercado de ações havia se estabilizado após um frágil cessar-fogo ter entrado em vigor na semana passada, com o S&P 500 subindo 3,6% na semana até sexta-feira, sua segunda semana consecutiva de ganhos.

As ações na Ásia, onde os países importam grandes quantidades de petróleo e gás, fecharam em queda, com exceção da China. Confira o desempenho das Bolsas globais:

Na Ásia

Bolsa de Tóquio: -0,74%
Bolsa de Hong Kong: -0,90%
Bolsa de Xangai: + 0,06%

Na Europa

Bolsa de Londres: - 0,40%
Bolsa de Paris: - 0,88%
Bolsa de Frankfurt: - 1,04%

Nos Estados Unidos

Futuro do S&P: -0,62%
Futuro do Nasdaq: -0,64%
Futuro do Dow Jones: - 0,52%

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2026

BARRIL DO TIPO BRENT ENCOSTA EM US\$ 103 NA ABERTURA DOS MERCADOS COM BLOQUEIO NO ESTREITO DE ORMUZ

Contratos futuros de gás também sofreram forte valorização de 17% após as ordens de Donald Trump
Por Bloomberg — Nova York



Tanques de armazenamento de petróleo da Saudi Aramco em Ras Tanura, Arábia Saudita — Foto: Simon Dawson/Bloomberg

O preço do petróleo disparou e os índice de futuros de ações dos EUA caíram depois que o presidente americano Donald Trump ordenou o bloqueio do Estreito de Ormuz, aumentando as tensões com o Irã após o fracasso das negociações de paz do fim de semana. O dólar se valorizou.

O petróleo Brent, referência global, subiu 8%, para US\$ 103 o barril, e os contratos futuros de gás



natural na Europa saltaram até 17% no início do pregão. Os contratos do S&P 500 caíram 1,2%. O dólar australiano e o rand sul-africano lideraram as quedas entre as moedas sensíveis ao risco em relação ao dólar no início do pregão.

As forças americanas iniciarão o bloqueio de todo o tráfego marítimo que entra e sai dos portos iranianos na segunda-feira, às 10h, horário de Nova York, informou o Comando Central dos EUA, após o anúncio de Trump. As forças americanas não impedirão a liberdade de navegação de embarcações que transitam pelo Estreito de Ormuz com destino ou origem em portos não iranianos. O Irã afirmou que “não permitirá” que o bloqueio seja implementado.

A escalada ocorreu depois que os EUA e o Irã não terem conseguido chegar a um acordo durante as negociações no Paquistão neste fim de semana, o que provavelmente decepcionará os investidores que haviam aumentado suas posições em ações na semana passada, após os países anunciarem um cessar-fogo. A trégua desencadeou uma forte alta, com o índice S&P 500 subindo 3,6% e um índice MSCI de ações de mercados emergentes avançando 7,4%.

—A decisão de Trump de anunciar um bloqueio naval do Estreito de Ormuz deve reacender a aversão ao risco esta semana — disse Elias Haddad, chefe global de estratégia de mercados da Brown Brothers Harriman & Co.

Trump afirmou que os EUA irão interceptar qualquer embarcação que tenha pago pedágio ao Irã para obter passagem segura pelo Estreito de Ormuz e irão remover as minas do local. Um bloqueio interromperia o fluxo de quase 2 milhões de barris de petróleo iraniano por dia que passam pela hidrovía, reduzindo ainda mais a oferta global e cortando uma importante fonte de abastecimento para a República Islâmica.

—Com os contratos futuros de WTI e Brent voltando a ficar bem acima de US\$ 100, isso deve dismantlar a narrativa de que os ativos podem retornar aos seus níveis pré-guerra porque o início das negociações entre Irã e EUA abriram caminho para sanar os choques de oferta sem precedentes que a economia global enfrenta — afirmou Garfield Reynolds, Líder da Equipe MLIV.

Avaliar como os mercados reagirão às notícias vindas do Oriente Médio tem sido um processo complexo desde que o conflito eclodiu no final de fevereiro. Grandes oscilações têm sido comuns, à medida que os EUA e o Irã se posicionam para obter vantagem nas negociações. Ainda assim, analistas afirmam que a magnitude da reação do mercado pode ser limitada se os investidores considerarem que as conversas representam uma tática de negociação que, eventualmente, levará a uma solução para o conflito que já dura sete semanas.

Para agravar o potencial de turbulência, a temporada de balanços do primeiro trimestre está prestes a começar nos EUA, com analistas projetando que os lucros do S&P 500 subirão cerca de 12% em relação ao ano anterior, o menor resultado desde o segundo trimestre de 2025. O Goldman Sachs Group Inc. dá início à temporada de balanços nos EUA nesta segunda-feira.

Os investidores estão ansiosos para ouvir o que os líderes corporativos têm a dizer sobre os riscos crescentes, que incluem o aumento da inflação como resultado da alta do petróleo e a ameaça de que os consumidores comecem a reduzir seus gastos. Dados divulgados na última sexta-feira mostraram que os preços ao consumidor nos EUA registraram o maior aumento desde 2022, embora o núcleo da inflação (quando são retirados do cálculo da inflação os itens mais voláteis) tenha permanecido relativamente estável, enquanto a confiança do consumidor caiu.

Nesse contexto, taxas de juros mais altas em títulos começam a parecer atraentes para alguns investidores. Os rendimentos dos títulos do Tesouro de dois anos, os mais sensíveis às expectativas de política monetária do Federal Reserve, estão em torno de 3,8%, um aumento de quase meio ponto percentual desde o início da guerra.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESÁRIO DIZ TER PERDIDO R\$ 60 MILHÕES COM PROMESSAS DE VORCARO E DO 'ARQUITETO' DO MASTER

Yan Hirano diz ter sido vítima de fraude com terrenos em uma operação que envolvia o dono do Banco Master e Benjamin Botelho; procurada, a Sefer, de Botelho, diz que todas as operações com seus fundos são lícitas, e a defesa de Vorcaro não se pronunciou

Por Arthur Guimarães, Jenne Andrade e Luiz Vassallo

O empresário Yan Hirano, de 51 anos, diz ter sido vítima de um golpe no que seria uma espécie de "laboratório inicial" das operações do Banco Master, oito anos antes de Daniel Vorcaro criar a instituição financeira. Segundo as alegações feitas pelo construtor em um processo judicial que corre no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, ao qual o Estadão teve acesso, a fraude teria envolvido uma dobradinha de Vorcaro com Benjamin Botelho, dono da gestora Sefer. Botelho é investigado pela Polícia Federal como um dos cérebros por trás da arquitetura de criação do Master.

De acordo com o processo judicial movido por Hirano, a operação envolve negócios em torno da obra do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Velha promessa de governo, o Arco é um cinturão viário na



região da Baixada Fluminense. Em investigações paralelas, foi alvo de denúncias na Operação Lava Jato e hoje virou uma espécie de corredor fantasma, sem iluminação, pelo qual poucos se aventuram a passar à noite, por medo de assaltos.

Daniel Vorcaro, do Master, e Benjamin Botelho, fundador da Sefer. Foto: Reprodução

Na ação movida na Justiça do Rio contra Botelho, Vorcaro, Master e Sefer, além de outras instituições que seriam do mesmo grupo econômico, Hirano diz que o negócio envolveu terrenos de cerca de 1,5 milhão de metros quadrados. Ele afirma que levou um calote estimado em R\$ 60 milhões (o valor corrigido pela taxa CDI seria de R\$ 180 milhões). E o modo de atuação seria muito parecido com o que se investiga hoje no Master.

Procurada, a Sefer, de Benjamin Botelho, afirmou que todas as operações que envolvem os fundos de investimento da empresa seguem rigorosamente a legislação do mercado de capitais e são lícitas. A defesa de Vorcaro não se manifestou.

A história contada por Hirano começa em 2008, quando os primeiros contratos da estrada foram fechados. Dono de uma construtora com empreendimentos por todo o Rio, Hirano costumava sobrevoar de helicóptero a região. Dessa forma, acabava tendo uma vista privilegiada do futuro traçado e conseguia achar pontos para investir em uma região sem ruas ou avenidas. "Era tudo mato", disse ao Estadão. "Aquilo era uma área de desova de cadáver, ninguém pisava."

Ainda segundo Hirano, Benjamin Botelho, dono da gestora Sefer, soube que ele havia comprado os terrenos e enviou emissários para se aproximar. As primeiras conversas aconteceram em 2010, quatro anos antes da inauguração do primeiro trecho da obra. Botelho fez então uma oferta: os terrenos de Hirano poderiam ser incorporados em fundos imobiliários da Sefer, como o Aquilla — ou seja, Hirano cederia os terrenos para virarem ativos do fundo e, em troca, viraria um cotista importante do fundo.

O ponto de partida do plano era que, na medida em que a obra avançasse, a região atrairia empresários interessados na construção de galpões para aproveitar a facilidade logística no entorno



da cidade do Rio de Janeiro. Com a ocupação da região, os terrenos ficariam mais valorizados. Como cotista do fundo, Hirano seria beneficiado com a valorização de sua cota e com os pagamentos dos aluguéis dos galpões.

Segundo ele, após Botelho assumir a gestão dos ativos, os terrenos foram revendidos pelo fundo em uma série de operações que inflaram artificialmente seu valor. Ao final das operações, as áreas foram parar dentro do Banco Máxima, a instituição que deu origem ao Master, elevando artificialmente os resultados e o balanço financeiro do banco. Um terreno incorporado pelo Aquilla FII por R\$ 3,1 milhões em 2013, por exemplo, foi repassado à empresa Queimados Negócios Imobiliários S/A, gerida por Botelho, e, em 2015, foi alienado ao Máxima por R\$ 9,1 milhões, quantia três vezes maior.

Hirano cobrava o retorno prometido do investimento, mas diz que passou a ser ignorado, até ouvir a seguinte proposta: seria ressarcido via firmas ligadas a Vorcaro, como a Milo Investimentos S/A e a Vicking Participações Ltda.

A operação, entre outras coisas, previa o pagamento com unidades em empreendimentos que estavam em construção em Belo Horizonte. Entre eles estavam o hotel Royal Tulip e o complexo Bossa Nova Residence, todos relacionados com empreiteiras ligadas a Vorcaro. Posteriormente, essas empreiteiras tiveram as obras interrompidas por problemas diversos.

O processo judicial que trata da cobrança, ainda sem sentença, aponta que, em uma nova rodada de negociações, Botelho e Vorcaro ofereceram outros imóveis, desta vez, tirados de dentro do Banco Máxima. Tais unidades foram colocadas à disposição para o pagamento — embora, em tese, seja uma dívida anterior e pessoal dos devedores, sem relação com o banco. Pior: tais transferências geraram valores inferiores na suposta permuta, em um indício de que também estavam inflados dentro do balanço da instituição financeira.

Os advogados de Hirano apontam que tais elementos mostrariam que a prática “pode ter sido utilizada para ‘justificar’ ganhos ou investimentos irreais”. Dizem ainda que todo o patrimônio “se esfarelou sob comando de Benjamin Botelho de Almeida”, sendo que “aparentemente, os ativos imobiliários de Hirano foram diluídos e ‘misturados’ com ativos ruins (ou podres) para cobrir valores inexistentes de sociedades em situação de crise, que se encontravam precificadas a preços exorbitantes.”

Hirano se diz vítima de um golpe, mas foi enredado na Operação Fundo Fake, que investigou fraudes em institutos de previdência públicos em 2020, na origem do Master, porque o fundo Aquilla estava sob suspeita de fraudes contra fundos de pensão.

Segundo a investigação, que acabou sendo arquivada, institutos de previdência públicos investiram pelo menos R\$ 60 milhões no fundo Aquilla entre 2010 e 2016, mas não tiveram retorno algum. Depois dos aportes, diz o inquérito, o fundo transferia parte dos recursos captados para empresas e pessoas físicas ligadas a Botelho - entre elas, Hirano, que teria recebido pelo menos R\$ 1 milhão.

O empresário afirma que todo pagamento que recebeu do Aquilla foi referente a terrenos vendidos ao fundo. Contudo, em vez de dinheiro, ele teria recebido boa parte desses pagamentos em cotas, ou seja, em aumento de participação no fundo Aquilla. “É o valor dessas cotas que eu fui roubado”, diz o empresário.

Na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), Hirano é citado em dois inquéritos relacionados ao Aquilla como um dos principais investidores envolvidos em transações imobiliárias com o fundo. Em uma dessas transações, segundo processos do órgão, ele e um espanhol, chamado Oliver Ortiz, teriam adquirido um terreno por R\$ 610 mil e, posteriormente, feito a transferência do empreendimento para o fundo, mas sob a avaliação de R\$ 12,4 milhões. A existência da participação de Ortiz no negócio foi revelada pelo portal ICL.

De acordo com documentos do setor de inteligência da Delegacia de Repressão a Entorpecentes do Rio de Janeiro, aos quais o Estadão teve acesso, o espanhol Ortiz se “passava por investidor” e tinha relação com o colombiano Alexander Pareja, apontado como narcotraficante e tido como homem forte

no chamado cartel do Vale do Norte, considerado sucessor do grupo de Pablo Escobar. O Estadão entrou em contato com advogados elencados como defensores de Ortiz e Pareja em processos recentes, mas não obteve retorno. O espaço segue aberto.

“Na época em que essas transações foram feitas, em 2012, o Oliver conhecia o Rio de Janeiro inteiro, era dono de vários empreendimentos”, diz Hirano, que nunca foi acusado formalmente pela CVM por irregularidades. “Ele era visto como um empresário gringo rico, fazia parte do pool de investidores convidados pela (gestora) Foco DTVM (posteriormente rebatizada como Sefer) para aplicar nos fundos e detinha uma participação minoritária que correspondia a menos de 2% dos ativos administrados. Ninguém na cidade, nem a PF, sabia que ele fazia coisa errada. E a participação dele no negócio foi ínfima. Como ele estava aplicando no pool de investidores, as diligências sobre as origens do dinheiro dele eram de obrigação das instituições financeiras que o atendiam.”

Ele também afirma que toda a avaliação de terrenos, como a citada pela CVM na transação com Ortiz, era feita pela Foco DTVM e representava apenas valores contábeis, sem ganho real. “Eles diziam que eu avaliava por metro quadrado e que não sabia fazer o valuation (cálculo do valor do terreno levando em consideração, também, ganhos futuros), mas essa projeção de ganho nunca se materializou. No final das contas, entrei em um castelo de cartas. Achava que iria ficar rico e ainda fiquei sem o meu investimento inicial.”

Agora, Hirano terá de lidar com o caso novamente, porque foi convocado pela CPI do Crime Organizado em razão de sua relação com Botelho, também alvo da CPI, e com o narcotraficante espanhol.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/04/2026

EXPORTAÇÕES DO BRASIL AO GOLFO TOMBAM COM GUERRA NA REGIÃO

Embarques a bloco de seis países árabes caiu 31% em março, para US\$ 537 milhões

Por Alexandre Rocha (Broadcast)



Barcos no Estreito de Ormuz, que foi parcialmente bloqueado Foto: AP - 27/03/2026

As exportações do Brasil aos países árabes do Golfo caíram 31,4% em março sobre o mesmo mês de 2025, para US\$ 537,11 milhões, em meio aos ataques dos Estados Unidos e Israel ao Irã. Em comparação com fevereiro de 2025, houve um tombo de 35,4%. Os dados são da Câmara de Comércio Árabe brasileira e incluem as vendas para Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Emirados Árabes Unidos, Kuwait e Omã, integrantes do Conselho de Cooperação do Golfo (GCC).

Além do fechamento do Estreito de Ormuz, que liga o Golfo ao mar aberto e é uma rota vital para o comércio com estes países, ao longo de março o Irã retaliou os ataques alvejando instalações norte-americanas e outras nas nações vizinhas.

“O GCC tem uma participação significativa nas exportações do Brasil aos [22] países árabes, de quase 50%”, disse à Coluna o secretário-geral da Câmara Árabe, Mohamad Mourad. Em volumes, a queda em março foi ainda maior, de 70% em comparação com o mesmo mês de 2025, para 730,4 mil toneladas. Em relação a fevereiro de 2025, o recuo foi de 75%.

Conflito interrompeu sequência de altas

O conflito interrompeu uma sequência de altas das exportações brasileiras para a região em janeiro e fevereiro, em comparação com os mesmos meses de 2025 - que foi o segundo melhor ano da série



histórica para os embarques ao bloco -, tanto que no acumulado do primeiro trimestre as vendas ainda avançam 8,14%, para US\$ 2,41 bilhões.

Na avaliação de Mourad, impactos ainda mais relevantes podem ser observados à frente, pois o comércio exterior tem um ciclo relativamente longo, do pedido ao embarque, do trânsito à entrega. Embora uma trégua entre os Estados Unidos e o Irã tenha sido anunciada esta semana, a incerteza segue enorme.

“Estamos atentos a abril, que pode apresentar nova queda”, comentou. “Esperamos que o cessar-fogo leve a uma paz duradoura”, acrescentou Mourad, que tem família e amigos em Beirute, no Líbano, alvo de pesados bombardeios israelenses na quarta-feira, 8, que colocaram a trégua em xeque.

Alimentos são principais produtos

Entre os produtos, as exportações de frango, principal item embarcado à região, recuaram 25,4%, as de açúcar, -43,4%, e as de milho praticamente zeraram. Na mão contrária, as vendas de carne bovina subiram 23,9%, e as de café, 34,4%. Em relação a fevereiro de 2025, porém, o comércio de carne tombou 32%, e o de frango, 14,7%.

Mourad ressalta que, se as vendas totais ao bloco caíram 31,4% sobre março de 2025, as do agronegócio recuaram menos, 25,4%. “Alimentos são itens de primeira necessidade, vão por outras vias; ficam mais caros, mas têm que chegar”, observou.

Importações têm movimento diverso

Já as importações do Brasil de produtos do GCC tiveram outro comportamento, subiram bastante em receitas na comparação anual. De fevereiro para março, porém, apesar de terem aumentado em receita, recuaram 12% em volume. Mas, como disse Mourad, o comércio exterior é um processo que leva algum tempo, ou seja, os dados podem refletir desembarques de navios que já estavam em trânsito quando a guerra começou ou o escoamento de produtos por outras rotas, como Omã e a costa saudita do Mar Vermelho.

As importações de fertilizantes da região, no entanto, caíram 51,3% no primeiro trimestre, sendo que o GCC responde por cerca de 10% destes insumos importados pelo agronegócio brasileiro. “Há uma preocupação com a falta de insumos, o que se reflete também nos preços”, declarou Mourad. No entanto, se as compras de fertilizantes do bloco caíram, elas foram compensadas pelas importações de outros países árabes, que subiram forte, com destaque para Marrocos, Egito e Argélia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

POR QUE A GUERRA INICIADA POR TRUMP NO IRÃ PREJUDICA MAIS AGRICULTORES AMERICANOS QUE BRASILEIROS

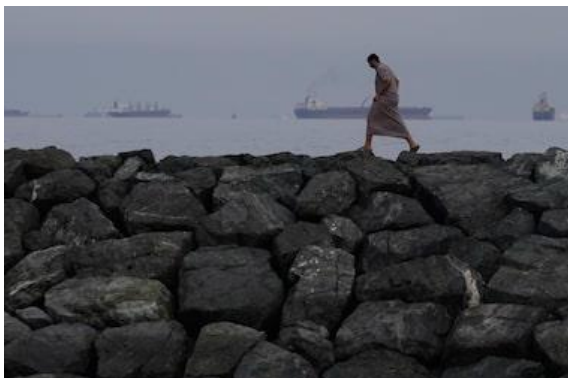
Com safra a ser plantada entre abril e maio, produtores do hemisfério norte pagam mais caro por insumos; Brasil sofre com inflação, mas continua avançando sobre mercados que compravam dos norte-americanos

Por Cristiane Barbieri

Se há uma área na qual o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump tem mantido a consistência, é no agronegócio: desde seu primeiro mandato, em 2017, sua política econômica fez com que o setor naquele país entrasse em déficit comercial, a inflação na área subisse exponencialmente e os produtores passassem a depender de subsídios inéditos do governo. A guerra do Irã colocou um peso a mais nessa âncora, já que os campos do Hemisfério Norte precisam ser plantados agora, quando os insumos estão no pico de preços por causa do fechamento do Estreito de Ormuz.

“Trump já havia feito um processo longo de encarecimento dos fertilizantes nos EUA ao longo de todo o ano passado, com o tarifaço”, diz Sérgio Vale, economista-chefe da MB Associados. “Com a guerra

contra o Irã, quem sofre mais neste momento são os produtores que precisam plantar em abril e maio, os norte-americanos entre eles.”



Homem caminha às margens do estreito de Ormuz: impactos diretos em fertilizantes e fretes atingem agronegócio Foto: Altaf Qadri/AP

Por outro lado, se os brasileiros também têm sofrido com aumento de custos por conta da guerra, o movimento tende a manter a trajetória de ocupação do espaço, até então a cargo dos EUA, no comércio global por parte dos produtores nacionais.

É uma tendência que começou a acontecer há quase uma década, mas que se intensificou recentemente. Quando a tensão geopolítica se acirrou ainda no primeiro governo Trump, a China, maior importadora global de commodities, foi obrigada a substituir as compras feitas dos EUA. O Brasil, com sua capacidade de escala, foi o único com condições de ocupar esse vácuo rapidamente.

Porém, além da motivação geopolítica com a China, o encarecimento dos custos norte-americanos fez com que os produtos brasileiros avançassem também em outros mercados, como o Oriente Médio e a Ásia (com crescimento de 20,4% e 24,5%, respectivamente, no ano passado em relação a 2024). O Brasil também ampliou a venda de carnes e milho para o Sudeste Asiático, que tem uma classe média em expansão e busca alternativas aos fornecedores norte-americanos.

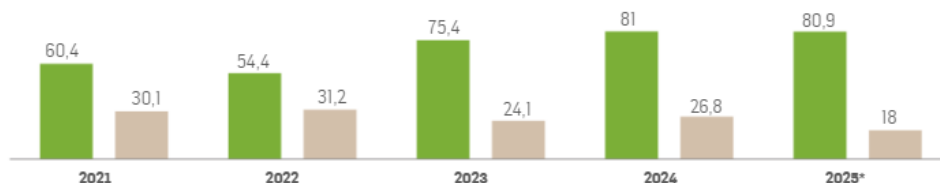
Linhas invertidas

Brasil ganha mercado dos EUA, em relação a exportações para a China

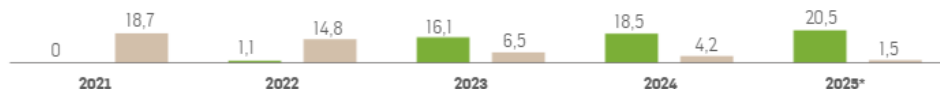
VOLUME EM MILHÕES DE TONELADAS

BRASIL EUA

Soja



Milho



Carnes



*Estimativa

ESTADÃO #F

Fonte: MDIC/SECEX/Mapa/Abiec/Abpa/Usda/Wasde/GAAC/

O Brasil ainda tem vendido mais para os EUA. O país norte-americano tem hoje o menor rebanho de gado bovino desde 1951, quando a população era metade da atual. Em 2025, pela primeira vez nas estatísticas do USDA (iniciadas na década de 60), o Brasil superou os EUA como maior produtor mundial de carne bovina.



Como resultado, o País chegou, no ano passado, ao patamar mais próximo da história de ultrapassar os EUA como o maior exportador agrícola total do mundo. Em 2025, o agro brasileiro exportou US\$ 169,2 bilhões, segundo o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa). Já os EUA venderam US\$ 171,3 bilhões ao exterior, com queda de 2,8% em relação a 2024, de acordo com o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA). A diferença que separa os dois países, de US\$ 2,1 bilhões, equivale a menos de uma semana de exportações brasileiras.

“O Trump, basicamente, deu um tiro no pé”, afirma Roberto Dumas, professor do Insper e especialista em economia chinesa. “Impor tarifaço com a crença de que isso trará a produção para os Estados Unidos é um contrassenso, na medida em que o país perdeu competitividade.”

Gigante, mas menos rentável

Não que a agricultura dos EUA tenha encolhido. A política econômica de Trump, na verdade, apenas a tornou menos rentável e dominante globalmente. A renda líquida das fazendas — o “lucro” que sobra no bolso dos fazendeiros norte-americanos —, que foi de US\$ 186 bilhões em 2022, deve fechar o ano em US\$ 153,4 bilhões.

Porém, boa parte do resultado tem sido alcançada graças a subsídios. Em outras palavras, quase 30% do ganho dos fazendeiros norte-americanos (US\$ 44,3 bilhões) virão de pagamentos governamentais, segundo o próprio USDA. Apenas uma das frentes de ajuda recebeu US\$ 12 bilhões, num pacote anunciado por Trump para compensar as perdas causadas pela guerra comercial com a China.

Já os custos de produção, a soma total de despesas operacionais e fixas necessárias para manter o agronegócio dos EUA girando, estão em níveis recordes. Devem ficar, este ano, em US\$ 477,7 bilhões. No primeiro mandato de Trump, os custos de produção estavam em US\$ 359,8 bilhões, representando uma alta de 33% em relação ao ano anterior.

Em parte, é um efeito dos juros mais altos, causados pela inflação promovida pelo presidente norte-americano com o tarifaço do ano passado. Como resultado, a lucratividade do setor ficou menor, mesmo com volumes de safra altos.

Assim, o agronegócio dos EUA, consistentemente superavitário por quase 60 anos, alcançou um déficit comercial de US\$ 50 bilhões, sob a gestão Trump. Uma virada e tanto para um país que manteve saldos positivos ininterruptos desde 1959 até 2018. Em 2014, por exemplo, o superávit era de quase US\$ 35 bilhões. O primeiro déficit agrícola em décadas ocorreu em 2019, coincidindo com o pico da guerra comercial do primeiro mandato de Trump.

Segundo diferentes relatórios de bancos que acompanham o setor, o Brasil foi o país mais beneficiado com essa mudança no agronegócio dos EUA, seguido de Argentina, Rússia, Austrália, Vietnã e Índia. Já o México e o Canadá absorveram parte da produção norte-americana, que antes era destinada à China.

Sozinho, o Brasil responde por 70% das importações de soja da China e cerca de 50% do milho, deixando os EUA com fatias marginais ou sazonais. “Os Estados Unidos estão ajudando muito a gente na última década”, diz Vale.

É claro, porém, que o impacto não é apenas positivo para o País. Guerras — sejam elas comerciais ou com ataques entre países — encarecem custos e criam novas volatilidades, num setor marcado pela incerteza.

“O impacto, por enquanto, está restrito ao preço dos combustíveis e do transporte”, afirma Vale. “Porém, se a guerra contra o Irã se estender por muito mais tempo, o efeito vai ser mais grave.”

Segundo Alcides Torres, o fundador e CEO da Scot Consultoria, especializada em agronegócio, o preço do petróleo se normalizará mais rapidamente do que o dos fertilizantes. “O Brasil também sai prejudicado, porque a questão, agora, é saber se haverá insumos”, diz Torres. “Apesar de Trump ter

prejudicado agricultores do mundo todo, principalmente o americano, a capacidade de recuperação que eles têm é maior.”

De toda forma, os especialistas não acreditam que a guerra se prolongue por muito tempo. Se o conflito terminar ainda em abril, a expectativa é que leve pelo menos três semanas para que os fretes e a logística global comecem a ser normalizados. Já as transações demorariam mais três ou quatro meses. “O fluxo de mercadorias precisa ser contínuo”, afirma Torres. “Nesse cenário, mesmo que a guerra termine rapidamente, todos continuarão a ser afetados por algum tempo.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

RÉGIS BITTENCOURT: ANTT APROVA EDITAL COM LEILÃO EM JULHO E R\$ 7,2 BI EM INVESTIMENTOS

O leilão, para a concessão do trecho de 402 km que liga São Paulo (SP) a Curitiba (PR), está marcado para 23 de julho e será o terceiro certame rodoviário realizado neste ano

Por João Caires

BRASÍLIA - A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, em reunião extraordinária da diretoria nesta segunda-feira, 13, o edital do processo competitivo simplificado para a concessão da rodovia Régis Bittencourt.

O leilão, para a concessão do trecho de 402 km que liga São Paulo (SP) a Curitiba (PR), está marcado para 23 de julho e será o terceiro certame rodoviário realizado neste ano.



O contrato em vigor foi firmado em 2008, e sua revisão ocorre em meio a um movimento mais amplo do governo de reestruturar concessões rodoviárias consideradas desequilibradas ou defasadas Foto: Google Street View

Atualmente operada pela Arteris, a concessão passou por processo de repactuação no âmbito da Secretaria de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do Tribunal de Contas da União (TCU), mecanismo

utilizado para reequilibrar contratos e evitar a judicialização de disputas.

O novo contrato prevê investimentos (capex) de R\$ 7,2 bilhões ao longo da vigência, com foco em obras de ampliação, melhorias operacionais e manutenção da rodovia. Também está prevista a extensão do prazo de concessão por mais oito anos, como forma de garantir a viabilidade econômico-financeira dos aportes.

O contrato atualmente em vigor foi firmado em 2008, e sua revisão ocorre em meio a um movimento mais amplo do governo de reestruturar concessões rodoviárias consideradas desequilibradas ou defasadas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: GOVERNO FEDERAL E SP ASSINAM EMPRÉSTIMO DE R\$ 2,57 BI PARA FINANCIAR OBRA

Com a ausência do governador Tarcísio de Freitas, o único representante do alto escalão paulista a discursar foi o secretário de Fazenda e Planejamento, Samuel Kinoshita

Por Elisa Calmon (Broadcast), André Marinho e Francisco Carlos de Assis (Broadcast)

O governo federal assinou nesta segunda-feira, 13, a operação de crédito que vai viabilizar a contrapartida do Estado de São Paulo na Parceria Público-Privada (PPP) do Túnel Imerso Santos-Guarujá. A operação, no valor de R\$ 2,57 bilhões, foi estruturada pelo Banco do Brasil e conta com garantia da União.

Participaram da solenidade o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e o ministro da Fazenda, Dario Durigan. Com a ausência do governador Tarcísio de Freitas, o único representante do alto escalão paulista a discursar foi o secretário de Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, Samuel Kinoshita.



Projeto da obra do túnel que irá ligar Santos ao Guarujá. Foto: Divulgação/Governo de São Paulo

Apesar da ausência de Tarcísio, Alckmin afirmou que o projeto reforça um “espírito republicano” ao promover uma parceria entre União e Estados, em benefício da população. “Esse é um avanço que devemos comemorar”, ressaltou.

O vice-presidente destacou ainda as condições de financiamento do empréstimo com garantia da União ao governo paulista. Segundo Alckmin, o financiamento estruturado pelo Banco do Brasil tem taxa de CDI + 1,59% e 23 anos para pagar.

Leilado em setembro de 2025, o projeto do túnel Santos-Guarujá prevê R\$ 7 bilhões em investimentos. Por se tratar de uma PPP, R\$ 5,1 bilhões do montante virão de aportes públicos divididos igualmente entre a União e o Estado de São Paulo. O investimento federal será realizado via Autoridade Portuária, enquanto o estadual virá da operação de crédito anunciada hoje.

O secretário Kinoshita afirmou que a parceria com a União foi muito importante para tirar do papel o projeto, que vinha sendo discutido há cerca de um século. “Essa sempre foi a orientação do governador Tarcísio de Freitas e a União teve essa mesma percepção”.

O evento contou ainda com a presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros, e o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, entre outras autoridades estaduais e federais.

Tarciana disse que, ao estruturar o financiamento que viabiliza a contrapartida para a obra, a instituição financeira reforça a sua “vocação” em apoiar o desenvolvimento do País. Segundo ela, o BB mantém compromisso “inegociável” em ser um parceiro estratégico para ajudar investimentos que estimulam a economia e conectam pessoas.

“O túnel imersível é mais do que um grande obra; simboliza eficiência, logística, mobilidade urbana e emprego de toda a Baixada Santista”, disse, acrescentando que o BB atua como “elo” entre planejamento público e realização dos projetos.

Como será a obra e qual a previsão de conclusão?

Em janeiro de 2026, o governo do Estado de São Paulo e a concessionária assinaram o contrato da PPP. O cronograma prevê o início das obras em 2027 e o início da operação do primeiro túnel submerso do País em 2031.

A Mota-Engil será a responsável pela construção, pela operação e pela manutenção do túnel pelo período de 30 anos. A construção será feita por meio de módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário, como já feito antes na Europa e na Ásia. Só depois os módulos serão afundados, encaixados e cobertos por uma camada de pedras.

Atualmente, a ligação rodoviária entre as duas cidades tem 40 quilômetros de extensão, com tempo de viagem em torno de uma hora. A expectativa é de que, após a construção do túnel, o tempo de travessia entre Santos e Guarujá caia para até cinco minutos.

A expectativa é de que a obra também melhore os gargalos logísticos no Porto de Santos, considerados um problema histórico. “O Porto de Santos é o maior da América Latina, com um terço das exportações do Brasil”, destacou Alckmin.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

FIM DA ESCALA 6X1: GOVERNO DEVE ENVIAR ATÉ QUARTA-FEIRA PROJETO DE LEI AO CONGRESSO

O principal motivo para a escolha do dia é que na quarta-feira, 15, as centrais sindicais realizarão um grande ato em Brasília, apurou o ‘Estadão/Broadcast’

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast)

BRASÍLIA - O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve enviar até a quarta-feira, 15, ao Congresso o projeto de lei com o fim da jornada de trabalho 6x1, apurou o Estadão/Broadcast Político. O principal motivo para esse “timing” é que na quarta-feira as centrais sindicais realizarão um grande ato em Brasília.

Segundo pessoas a par do assunto ouvidas pela reportagem, o envio do projeto de lei com a redução da jornada de trabalho deve ser usado no ato como uma forma de o governo ganhar capital político entre os representantes dos sindicatos.



O indicativo do presidente foi dado em breve resposta a jornalistas logo após cerimônia no Palácio do Planalto sobre decreto que reduz a jornada de trabalho de servidores terceirizados Foto: Wilton Junior/Estadão

As centrais sindicais realizarão um evento, chamado de Marcha da Classe Trabalhadora, na quarta-feira. Os sindicalistas realizarão uma reunião em frente ao Teatro Nacional, na capital federal, e seguirão a pé pela Esplanada dos Ministérios para entregar a Lula e ao presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e ao do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), uma série de reivindicações dos trabalhadores.

A redução da jornada de trabalho, o combate à pejetização e ao feminicídio, entre outros pontos, são as reivindicações das centrais sindicais.

O presidente Lula disse nesta semana que vai enviar nesta semana o projeto de lei ao Congresso. O indicativo do presidente foi dado em breve resposta a jornalistas logo após cerimônia no Palácio do Planalto sobre decreto que reduz a jornada de trabalho de servidores terceirizados.

Questionado pelos jornalistas se ele enviaria o projeto nesta semana, Lula respondeu: “Vou”.

O ministro da Secretaria Geral da Presidência, Guilherme Boulos, disse que “a decisão já está tomada” pelo presidente e que o projeto de lei seria enviado. Segundo Boulos, a data para o envio depende apenas de uma conversa de Lula com o presidente da Câmara.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

OPINIÃO - DO ESTREITO DE ORMUZ À SUA NOTA FISCAL: VAREJO ESTÁ NO MEIO DESSA CONTA E NÃO TEM PARA ONDE EMPURRAR

Com 20% do petróleo mundial passando por Ormuz, bloqueio dos EUA ao Irã faz barril ultrapassar US\$ 100, impactando transporte e preços no Brasil

Por Camila Farani

Imagina uma guerra acontecendo a mais de 10 mil quilômetros daqui e você mal sabe o que isso tem a ver com você. Acha que é longe demais e talvez nem saiba ao certo do que se trata. Prazer, eu estava assim até ela começar. E vai chegar ao seu supermercado, à nossa casa, à nossa vida. Não como notícia. Como preço.

O Estreito de Ormuz é uma passagem marítima com 33 quilômetros de largura no ponto mais estreito. Parece pouco. É por onde passa cerca de 20% de todo o petróleo do mundo. Hoje, 13 de abril, os Estados Unidos começaram a bloquear essa rota em retaliação ao Irã. O barril de petróleo ultrapassou US\$ 100 logo na abertura dos mercados. Isso não é dado de analista. É o início de uma cadeia que termina na sua gôndola.

A cadeia funciona assim. Petróleo sobe, diesel sobe. Diesel sobe, frete sobe. Frete sobe, tudo que é transportado fica mais caro. E no Brasil, quase tudo é transportado por caminhão. O diesel representa entre 30% e 40% do custo operacional do transporte rodoviário de cargas.

Cada real a mais no litro de diesel é repassado para o caminhoneiro, que repassa para o distribuidor, que repassa para o varejo, que tenta repassar para você. O problema é que, em algum ponto dessa cadeia, alguém não consegue repassar. E esse alguém, na maioria das vezes, é o varejo.

Fui ao mercado na semana passada e conversei com um gerente de loja em São Paulo. Ele me disse

algo que ficou na cabeça: “A gente ainda não subiu preço, mas já estamos comprando mais caro. Essa diferença vai aparecer em algum momento.” Esse momento está chegando.

Muitas indústrias já operam com entre 5% e 10% de ruptura nas principais redes varejistas, mesmo antes de qualquer impacto direto nas prateleiras. Ruptura significa produto em falta. Produto em falta significa que você vai ao concorrente. Ou paga mais caro. Ou os dois.

O que complica a vida do varejo é uma equação cruel. De um lado, o custo subindo. Do outro, o consumidor com limite. Os alimentos para consumo em casa já subiram 1,94% em março, a maior alta desde abril de 2022, puxada pelo encarecimento do frete decorrente dos combustíveis mais caros.

Estreito de Ormuz foi novamente fechado nesta segunda-feira, 13 Foto: Altaf Qadri/AP

Quando o arroz e o feijão ficam mais caros, o consumidor não deixa de comprar. Mas compra menos de outras coisas. Corta o iogurte, no meu caso, sem lactose. Corta o suco. Corta o produto que tinha margem. E aí o varejo perde exatamente onde precisava ganhar para compensar o custo que subiu.

A Fiemg, federação das indústrias de Minas Gerais,

O Estreito de Ormuz

É uma região estratégica para o mundo sobretudo por causa do petróleo

PRINCIPAIS REFINARIAS DE PETRÓLEO E TERMINAIS (red squares)
E A PRINCIPAL ROTA DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DO MUNDO (blue arrow)
ÁGUAS RASAS (light blue area)
PAÍSES DEPENDENTES DE ORMUZ PARA EXPORTAR (blue circles)

ANTES DO CONFLITO UM QUARTO DO PETRÓLEO E UM QUINTO DO GÁS NATURAL

TRANSPORTADOS POR VIA MARÍTIMA PASSAVAM PELO ESTREITO

EMIRADOS ÁRABES UNIDOS, OMA, CATAR, ARÁBIA SAUDITA, KUWAIT, BAHREIN, GOLFO PÉRSICO, IRAQUE, IRÃ

TEM 187 KM DE EXTENSÃO, COM LARGURA ENTRE 33 KM E 56 KM. A ÁREA NAVEGÁVEL, NO ENTANTO, É DE APENAS 3 KM EM CADA SENTIDO

NORMALMENTE, CERCA DE 80 PETRÓLEIROS E GASEREIROS PASSAM POR DIA PELO ESTREITO DE ORMUZ, QUE LIGA O GOLFO DO IRÃ AO RESTO DO MUNDO

Consequências do fechamento	O que já se sabe	Efeito no Brasil
Com a interrupção do trânsito de navios no Estreito de Ormuz, a oferta de petróleo fica comprometida, com risco de desabastecimento	Países do Golfo reduziram a produção de petróleo e gás, uma vez que dezenas de ataques a instalações energéticas na região prejudicaram a produção	A interrupção do Estreito de Ormuz tem impacto relevante para o Brasil tanto na importação como na exportação. O País exporta produtos agrícolas e importa ureia, usada como fertilizante
Preços internacionais do petróleo estão em seus níveis mais altos em anos	Catar suspendeu a produção na maior planta de exportação de gás natural liquefeito do mundo após ter sido atacada em 2 de março. Ela foi atingida novamente duas semanas depois	No último ano, o Brasil comercializou US\$ 2,92 bilhões em produtos do agronegócio para o Irã
Preços do GNL (Gás Natural Liquefeito) dispararam	Mais de 80% do petróleo bruto e gás natural que se move através do estreito termina na Ásia	O comércio com o Oriente Médio é ainda mais prejudicado; a região representou US\$ 12 bilhões em embarques do agronegócio em 2025

Fonte: NYT

publicou um estudo esta semana com três cenários. O moderado coloca a inflação 2,29 pontos percentuais acima do previsto. O severo, 4,60 pontos. No cenário extremo, o choque chegaria a 7,66 pontos percentuais, com impacto concentrado na indústria de transformação, transporte e logística. Cenário extremo é o bloqueio total e prolongado de Ormuz. Que começou hoje. Ninguém sabe quanto tempo dura. Esse é o ponto que o noticiário ainda não está dizendo com clareza suficiente.

O que torna esse momento diferente dos choques anteriores é o empilhamento. Não é só o Ormuz. É o Ormuz, mais a China restringindo fertilizantes fosfatados. Mais a Selic a 15%, encarecendo o crédito de capital de giro do varejo. Mais o consumidor já pressionado. Cada um desses fatores sozinhos seria gerenciável. Juntos, eles formam o que os gestores de risco chamam de “correlação de choques”: quando vários problemas chegam ao mesmo tempo e se amplificam mutuamente.

Quem tem estofo como empresário sabe que empresas que sobrevivem a crises têm uma coisa em comum: elas não esperam o cenário piorar para agir. Agem quando o sinal aparece, não quando o estrago está feito.

O sinal apareceu hoje. O bloqueio é real. O custo está subindo. A gôndola ainda não reflete tudo isso porque existe uma defasagem de semanas entre o choque e o preço final. Mas essa defasagem é exatamente o tempo que separa quem vai tomar decisão com calma de quem vai correr atrás depois.

O consumidor que vai ao mercado hoje ainda vê os preços de ontem. O empresário do varejo e da indústria que está lendo este artigo já está vendo os preços de amanhã. A questão é o que ele vai fazer com essa informação antes que ela chegue à nota fiscal de todo mundo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

NOVA ESCALADA DO CONFLITO NO IRÃ PRESSIONA CUSTO DA ENERGIA E INFLAÇÃO; PETRÓLEO SUPERA US\$ 100

Especialistas veem impacto em combustíveis, fertilizantes e cadeias produtivas após fracasso nas negociações no Paquistão. Exército dos EUA promete bloquear tráfego dos portos iranianos a partir desta segunda-feira

Por Paula Ferreira

BRASÍLIA - O fracasso das negociações entre Estados Unidos e Irã, sucedido da ameaça de Donald Trump de fechar o Estreito de Ormuz, recolocou os mercados globais em alerta. Em resposta ao presidente americano, autoridades iranianas disseram que vão manter o controle da rota e que não cederão a ameaças. O primeiro reflexo foi sentido ainda no domingo, 12, com o preço do barril de petróleo passando dos US\$ 100. O choque em energia deve ter efeitos diretos sobre a inflação e a atividade econômico - ainda mais se o Exército americano cumprir a promessa de bloquear todos os portos iranianos a partir das 11 horas (de Brasília) desta segunda-feira, 13.



Especialistas apontam que o agravamento da crise no Oriente Médio, com a interrupção de uma das principais rotas do petróleo no mundo, pode encarecer combustíveis, pressionar cadeias produtivas e expor fragilidades do Brasil, sobretudo pela dependência de diesel e fertilizantes.

Para especialistas, fracasso das negociações sobre a guerra no Irã pode encarecer combustíveis, pressionar cadeias produtivas e expor fragilidades do Brasil Foto: Jacquelyn Martin/AP

A análise é de especialistas em energia, economia e relações internacionais, que fazem um paralelo com a demanda por medidas excepcionais adotadas durante a pandemia de covid-19. Lembram que o Brasil precisa se antecipar para tornar o País menos dependente de alguns insumos, como o diesel.

Neste domingo, Donald Trump, determinou o bloqueio total do Estreito de Ormuz. Ele afirmou que o Irã está praticando “extorsão” com os líderes mundiais. Segundo o presidente americano, “a maioria dos pontos foi acertada, mas o único que realmente importava, o da energia nuclear, não.”

Com o fracasso nas negociações, especialistas antecipam um cenário de agravamento em relação à oferta global de petróleo. Cerca de um quinto do petróleo mundial passa pelo Estreito. Dados da Bloomberg mostram que, diante do fracasso nas negociações, petroleiros já têm evitado passar pelo estreito.

O efeito do mercado de petróleo foi rápido: o barril abriu neste domingo em alta, acima dos US\$ 104. Nesta segunda, às 7h20 (do Brasil), a cotação do óleo tipo Brent estava em US\$ 102,20, uma alta de 7,39%.

Ao se cadastrar nas newsletters, você concorda com os Termos de Uso e Política de Privacidade.

“O escoamento do petróleo fica mais crítico. E não só o petróleo. Tem o gás natural liquefeito e uma série de insumos petroquímicos que saem da região. Principalmente aqueles ligados a fertilizantes, à mineração, a minerais estratégicos. É uma região muito sensível. Não tenho nenhum otimismo, mas claro que é preciso contar com a imprevisibilidade”, diz o ex-diretor geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e professor do Instituto de Energia da PUC-Rio, David Zylbersztajn.

Ele explica que, além do setor de energia, segmentos como transporte e agricultura serão impactados pelo fechamento de Ormuz, o que deve acentuar a alta da inflação.

“Os preços vão subir no mundo inteiro, porque os combustíveis têm um peso na inflação, e os produtos que são produzidos com eles também. Existem ainda custos de transporte que devem aumentar, assim como os de seguro. Em geral, a produção industrial tende a encarecer”, diz Zylbersztajn.

O especialista afirma que, caso a situação se agrave, os líderes deverão reagir ao cenário da mesma forma que ocorreu durante a pandemia de covid-19 - anunciando medidas para aprimorar a logística e reduzir momentaneamente a dependência de importações.

“A situação tende a piorar. E está na hora de começar a pensar em medidas como na época da epidemia da covid. Existe agora a possibilidade de eclodir uma epidemia de quebra do fornecimento e de encarecimento de diversos insumos”, disse.

Espaço para aperto monetário como resposta à inflação global é menor

CEO da Arko Internacional e consultor de fundos de investimentos americanos e europeus, Thiago de Aragão opina que ainda não é um momento de exceção como o da pandemia, mas que a arquitetura do choque na economia é parecida.



Silos no município de Prudentópolis, Paraná: crise no Oriente Médio tem pressionado os custos de fertilizantes Foto: Daniel Teixeira/Estadão

“A diferença crítica é que na (pandemia de) covid o mundo respondeu com liquidez, juros a zero, estímulo fiscal gigantesco”, afirma Aragão, que também é colunista do E-Investidor. “Agora, com a inflação já acima da meta em boa parte do mundo e com juros altos, o espaço para uma resposta monetária é muito menor. Isso faz com que o choque, se ele acabar sendo prolongado, seja potencialmente mais doloroso do ponto

de vista de renda real ainda que menos dramático no curto prazo.”

Os especialistas são unânimes em citar que um dos principais pontos críticos do Brasil é em relação à dependência de diesel e que é importante encontrar maneiras de reduzir essa necessidade. Para Aragão, o Brasil precisa elaborar uma política de estoques estratégicos de diesel.

“O Brasil importa cerca de 1/4 do diesel que consome e boa parte vem do Golfo Pérsico e da Índia. Então, faz sentido a Petrobras e o Ministério de Minas e Energia ativarem compras antecipadas via contratos de longo prazo com alguns fornecedores que estão fora da zona de risco, como Argentina, Nigéria, Estados Unidos. Outra medida é começar a usar a capacidade ociosa de refino doméstico que de certa forma existe”, analisa.

Preocupação com o fornecimento de fertilizantes

Aragão observa que o Brasil precisa investir em uma “diplomacia comercial” para reforçar opções alternativas que possam desafogar não só o fornecimento de petróleo, mas também de fertilizantes.

Por que a guerra iniciada por Trump no Irã prejudica mais agricultores americanos que brasileiros “O País tem de reforçar canais com Emirados Árabes e Arábia Saudita. A Arábia Saudita opera o oleoduto leste-oeste que ignora Ormuz, embora hoje esteja com uma capacidade limitada. O Brasil precisa acelerar a pauta de fertilizantes com Marrocos, Rússia, Canadá, porque esse é o elo mais frágil do agro brasileiro”, diz ele, acrescentando que o Brasil importa mais de 85% dos fertilizantes que utiliza.

Por outro lado, a crise pode abrir oportunidades para alguns setores. É o caso da produção de etanol.

“O etanol acaba ganhando uma competitividade contra gasolina. E os exportadores em geral (podem se beneficiar), se o câmbio começar a depreciar”, afirma.

Caso a negociação entre Irã e Estados Unidos não seja frutífera a curto prazo, Aragão afirma que o impasse pode ter impactos inclusive no cenário eleitoral brasileiro ao agravar os impactos econômicos no País.

“Decisões que em tempo normal levariam meses vão precisar ser tomadas em semanas. E a janela para errar acaba sendo muito menor. Se o estreito de Ormuz reabrir em 30, 45 dias, vai acabar virando no fim do ano uma nota de rodapé. Mas, se passar disso, entramos num regime novo de inflação importada, que vai impactar diretamente até a eleição do Brasil em outubro.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2026

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EXCLUSIVO: PETROBRAS RESISTE À REESTRUTURAÇÃO DE DÍVIDA DA BRASKEM ANTES DA ENTRADA DA IG4

O dificultador, segundo interlocutores próximos à petroquímica, será a drenagem no caixa da empresa, que se estima chegar a menos de US\$ 1 bilhão em junho

Por Fernanda Guimarães e Stella Fontes, Valor — São Paulo

A PetrobrasCotação de Petrobras está resistindo a um processo de reestruturação da dívida da BraskemCotação de Braskem antes da entrada da gestora IG4 no capital da companhia, no lugar da Novonor, apurou o Valor.

O dificultador, segundo interlocutores próximos à petroquímica, será a drenagem no caixa da empresa, que se estima chegar a menos de US\$ 1 bilhão em junho — o ciclo de baixa da indústria, globalmente, e gastos com o afundamento do solo em bairros de Maceió, um problema da BraskemCotação de Braskem, levaram a uma queima de caixa de R\$ 5,87 bilhões somente em 2025.



— **Foto: Maria Magdalena Arrellaga/Bloomberg**

Além de ter a IG4 formalmente na companhia, a PetrobrasCotação de Petrobras quer, antes de qualquer processo de reestruturação, um novo acordo de acionistas e uma nova administração na empresa, disseram fontes. A dívida total da BraskemCotação de Braskem chegou a US\$ 9,43 bilhões (cerca de R\$ 49 bilhões, ao câmbio atual) em dezembro, sem considerar os passivos da subsidiária mexicana BraskemCotação de Braskem Idesa.

O novo acordo, que estabelece as regras de governança sob o controle das sócias PetrobrasCotação de Petrobras e IG4, já está pronto e será assinado assim que todas as autoridades antitruste derem seu aval à operação, culminando na redução da participação da antiga Odebrecht para apenas 4% do capital preferencial da BraskemCotação de Braskem.

Hoje, a Novonor detém 50,1% das ações ON (com direito a voto) e 38,3% do capital total. A PetrobrasCotação de Petrobras, por sua vez, tem 47% das ONs e 36,1% do total.

Um interlocutor frisou, contudo, que a administração da petroquímica possui dever fiduciário em relação à saúde financeira da companhia. Por isso, não descarta que antes da transferência do controle seja decidido que BraskemCotação de Braskem entrará na Justiça com pedido de cautelar para proteção contra cobrança de credores ou, eventualmente, até mesmo um pedido de recuperação extrajudicial ou judicial.

Outra fonte disse que, na atual situação, a empresa não terá recursos para arcar com o serviço de sua dívida externa, os bonds, e vai precisar de um “standstill”, que se trata de um acordo para atrasar o pagamento de vencimentos. A companhia terá de pagar cerca de US\$ 100 milhões em juros em julho, o que elevará a pressão sobre sua liquidez.

De acordo com um interlocutor próximo aos credores, ainda não há acordo com a companhia nem decisão tomada sobre qual caminho a BraskemCotação de Braskem deverá seguir na Justiça, se esse for o caso.

Segunda maior acionista da petroquímica, a PetrobrasCotação de Petrobras também tem se posicionado contrariamente a uma medida mais radical contra os credores.

Na semana passada, a Comissão Europeia, por meio de seu órgão antitruste, aprovou a entrada da IG4 na BraskemCotação de Braskem, mas ainda falta o aval da área antidumping, que deve aprovar a transação apenas no fim deste mês.

A estimativa, com isso, é que a IG4 assumirá a BraskemCotação de Braskem apenas no fim de maio, com pouco mais de um mês de prazo para decidir sobre os juros que vencem em julho.

Outra pressão, destacou uma das fontes, é a situação da subsidiária da BraskemCotação de Braskem no México, que caminha para um pedido de recuperação judicial (“Chapter 11”) nos Estados Unidos. Uma medida dessa natureza poderia disparar o vencimento antecipados de dívidas de toda a companhia, incluindo a holding brasileira.

Em resposta a questionamento da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) na semana passada, a BraskemCotação de Braskem lembrou que a BraskemCotação de Braskem Idesa também contratou assessores para reestruturar sua dívida, ainda sem decisão sobre qual caminho será tomado.

“A adoção de eventuais medidas pela BraskemCotação de Braskem Idesa poderá ter impactos para a companhia e no controle acionário da BraskemCotação de Braskem Idesa”, informou.

Conforme o Valor informou em novembro, o empresário Carlos Slim pode assumir o controle do complexo petroquímico mexicano, com forte diluição da BraskemCotação de Braskem, hoje detentora de 75% da BraskemCotação de Braskem Idesa.

Além da participação de 25% via Idesa na companhia, Slim detém, por meio de outros negócios, cerca de 60% dos bonds emitidos pela BraskemCotação de Braskem Idesa.

Procurada, a BraskemCotação de Braskem não teceu novos comentários e remeteu a comunicado emitido em 2 de abril, em que reiterava que contratou assessores em setembro para auxiliá-la na formulação de “um plano abrangente de reestruturação” de dívidas e nas tratativas com credores.

“No curso dos trabalhos relativos a tal diagnóstico, a companhia e seus assessores consideram diferentes alternativas, incluindo eventuais medidas de proteção contra credores. Não obstante, esclarecemos que nesta data [2 de abril] não há qualquer decisão acerca da alternativa (ou conjunto de alternativas) a ser (em) implementadas”, informou. A PetrobrasCotação de Petrobras não se manifestou até o momento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2026

AEGEA MIRA REDUÇÃO DE ALAVANCAGEM E PREVÊ MAIOR CUSTO DE CAPITAL APÓS CRISE COM MERCADO, DIZ FONTE

Empresa prevê alavancagem em 3,6 vezes no segundo semestre e deve buscar indicador de 3 vezes em até 2 anos, mas aporte de sócios pode acelerar; IPO não deve se concretizar neste ano

Por Taís Hirata — São Paulo



Aegee analisa entrar na oferta de privatização da Aegee; para isso, analisa capitalização de sócios e entrada em consórcio com acionistas — Foto: Divulgação/Aegee

Em meio a uma crise com o mercado, a Aegee deverá buscar uma redução de sua alavancagem financeira, mas prevê que o custo de novas captações deverá ficar maior até que a confiança seja retomada, afirmou uma fonte próxima à companhia, ao Valor. A perspectiva hoje é que uma oferta inicial pública de ações (IPO, na sigla em inglês) não será realizada neste ano.

A empresa prevê que sua alavancagem, medida pela relação entre dívida líquida e Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização), deverá cair para 3,6 vezes no segundo semestre, disse a fonte. Uma redução abaixo de 3 vezes, que deverá ser a meta da companhia, seria possível em dois anos, mas esse prazo pode se acelerar caso haja capitalização dos acionistas, algo que está em discussão.

Após sucessivos atrasos na publicação de seu balanço de 2025, a companhia divulgou os resultados às 23h59 de sexta-feira (10), faltando um minuto para o fim do prazo necessário para o cumprimento de cláusulas de dívidas (“covenants”). A companhia reportou uma alavancagem de 3,78 vezes, abaixo do patamar máximo de 4 vezes exigido em contratos de financiamento, porém ainda elevado, afirmou a fonte.



Considerando o “Ecosistema Aegea”, que inclui as concessões do Rio de Janeiro e a Corsan (Companhia Riograndense de Saneamento), a alavancagem é de 4,51 vezes, porém, o indicador não é o considerado nos contratos de dívida.

A fonte disse que o atraso se deu pela necessidade, apontada pelo auditor, de rever os balanços dos últimos cinco anos, para alterar a forma como alguns itens eram contabilizados — um processo, segundo ela, iniciado a partir dos estudos para o IPO, mas que em determinado momento saiu do controle e tomou uma dimensão maior do que a equipe estava operacionalmente preparada.

Um dos ajustes relevantes foi uma redução de R\$ 5 bilhões do patrimônio líquido de 2024, que passou de R\$ 11,4 bilhões para R\$ 6,39 bilhões. A maior parte dessa queda se deu por uma mudança contábil nas concessões do Rio de Janeiro. Até então, o pagamento de juros da dívida feita para o pagamento de outorga das concessões era contabilizado como patrimônio líquido, mas os auditores avaliaram que seria mais conservador excluir esses valores do cálculo, desde 2021, o que gerou uma baixa significativa, disse a fonte.

Apesar da crise, a participação na oferta de privatização da Copasa (Companhia de Saneamento de Minas Gerais) segue na mesa. Para isso, a Aegea analisa, junto a seus sócios (Equipav, GIC e Itaúsa) uma capitalização. Além disso, os acionistas entrariam em consórcio com a própria Aegea no negócio — em formato semelhante ao usado nas concessões do Rio de Janeiro — para viabilizar o investimento. Na oferta, a Aegea pretende buscar a vaga de sócio de referência, com 30% das ações.

Diante da perspectiva de entrar na privatização, a Aegea já vinha avaliando que seu IPO tenderia a ficar para 2027. Caso a empresa entre na estatal mineira, seria preciso esperar ao menos dois trimestres para estabilizar os resultados no portfólio, observa a fonte.

Para ela, caso a entrada na Copasa se concretize, poderia inclusive haver um efeito positivo no balanço, com a entrada da geração de caixa da companhia.

Executivos da empresa reconhecem que a crise abalou a relação com investidores e credores, e não veem um fechamento do mercado de crédito, mas sim um aumento do custo.

Porém, uma fonte afirma que não há pressão por novas captações relevantes tão cedo, e diz que as próximas deverão acontecer entre o terceiro e o quarto trimestre do ano. As concessões do Rio de Janeiro já estão com financiamento equacionado, e as operações de crédito dos contratos mais recentes, como os do Piauí e do Pará, tiveram empréstimos-ponte entre três e quatro anos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/04/2026

ENDIVIDAMENTO DAS FAMÍLIAS ENTRA NO RADAR DAS CAMPANHAS PRESIDENCIAIS

Lula tenta conter danos, enquanto Flávio explora tema para atrair eleitores indecisos
Por Cristiane Agostine, Lilian Venturini e Joelmir Tavares — De São Paulo

O endividamento das famílias e a percepção de que o poder de compra diminuiu no último ano ganharam papel central na definição da estratégia das pré-campanhas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência. Preocupado com o impacto negativo em sua popularidade no ano eleitoral, Lula prepara um pacote para reduzir o peso da dívida no orçamento da população. Já a pré-campanha de Flávio explora a alta do custo de vida para tentar desgastar o presidente e atrair eleitores indecisos.

Em pesquisas feitas pelo governo e pela pré-campanha petista, um dos principais problemas apontados é o alto endividamento de parte da população, que compromete a renda e reduz o poder de compra, piorando a forma como avaliam o cenário econômico.



Pré-candidatos à Presidência Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e Flávio Bolsonaro (PL) — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil e Andressa Anholete/Agência Senado

Entre as medidas estudadas pelo governo Lula e pela pré-campanha do PT para reagir a esse cenário está a proposta voltada a trabalhadores com renda de até cinco salários mínimos (R\$ 8.105), que poderão sacar até 20% de seu saldo no FGTS para quitar dívida. O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse em entrevista ao jornal Folha de S. Paulo, no domingo (12), que esse será um dos pontos de um novo programa de renegociação de dívida, que prevê também desconto concedido pelos bancos e a garantia do governo para refinanciar o saldo restante, com taxa de juros pactuada ou reduzida.

A pré-campanha de Lula está em alerta sobre o endividamento e avalia que isso tem dificultado a percepção positiva sobre ações do governo, como a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil, uma das bandeiras do presidente.

Lula tem demonstrado publicamente, em discursos e entrevistas, sua preocupação com o endividamento das famílias e o comprometimento da renda. Outro problema destacado pelo presidente são as apostas online, as chamadas “bets”, que têm ampliado ainda mais as dívidas da população. O petista defende acabar com esse tipo de aposta, mas ressalta que a decisão depende do Congresso.

Segundo dados do Banco Central, as famílias brasileiras estão comprometendo 29% da renda com o pagamento de dívidas desde outubro. É o maior percentual em 20 anos. O número de inadimplentes no país aumentou nove milhões quase dois anos depois do fim do Desenrola, programa lançado por Lula para renegociar as dívidas. Em maio de 2024, 72,5 milhões de pessoas estavam inadimplentes. Neste ano, em fevereiro, o número foi para 81,7 milhões, segundo a Serasa.

No decorrer do terceiro mandato de Lula, sucessivas pesquisas de opinião indicaram ao governo o descompasso entre os indicadores macroeconômicos e a percepção da maioria do eleitorado sobre sua própria condição financeira e sobre a condição do país. Mesmo com a menor taxa de desemprego registrada pelo IBGE em sua série histórica, a inflação dentro da meta e o crescimento do PIB, a desaprovação do governo Lula é de 51% ante uma aprovação de 44%, segundo pesquisa Genial/Quaest de março.

Nos levantamentos realizados pela Quaest desde fevereiro de 2023, apenas em dezembro daquele ano a maioria dos entrevistados (34%) disse que a economia havia melhorado nos 12 meses anteriores. Antes disso, a resposta dominante foi “ficou do mesmo jeito”. De fevereiro de 2024 até agora a alternativa “piorou” foi a mais mencionada, chegando a 56% em março de 2025.

Além do aumento do endividamento, podem contribuir para essa percepção negativa, por exemplo, o aumento do preço dos alimentos e o impacto dessa alta na renda do trabalhador, como indicaram pesquisadores do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre). Em estudo recente, o instituto identificou aumento do peso do valor da alimentação no cálculo do índice da inflação, em especial para famílias com renda de 1 a 1,5 salário mínimo.

Para o CEO do instituto Quaest e professor da Escola de Economia da FGV, Felipe Nunes, três elementos explicam o descompasso entre indicadores positivos e o sentimento das pessoas.

O primeiro é o endividamento, seja com cartão de crédito ou consignado. O segundo é o nível dos preços. “Lula prometeu picanha e cerveja e as pessoas não estão conseguindo encontrar bem-estar para viver a picanha e a cerveja porque não estão conseguindo consumir esses produtos”,

afirmou, em entrevista ao podcast O Assunto, do G1. O terceiro elemento, na avaliação de Nunes o mais importante, são as dívidas em sites de apostas. “Quando você mistura dívida, jogo e preço, você entende o sentimento por que a economia do número não combina com a percepção [das pessoas]”, disse.

Desenrola

O debate sobre o alto endividamento da população reapareceu agora, mas em 2022 o assunto teve espaço relevante durante a campanha presidencial. Foi quando Lula prometeu o Desenrola Brasil, para viabilizar a renegociação de dívidas de famílias que ganham até três salários mínimos. O então candidato Ciro Gomes, que enfatizou esse tema em sua campanha, propunha reduzir o pagamento de juros.

Eleito, Lula lançou o Desenrola no primeiro ano de governo, em julho, para renegociar com desconto dívidas de até R\$ 20 mil, de quem ganhava até dois salários mínimos ou inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico). O programa foi encerrado em maio de 2024 e, segundo o governo, atendeu cerca de 15 milhões de pessoas, negociando R\$ 53,2 bilhões em dívidas.

A ação não foi suficiente para melhorar a percepção sobre a economia. Dois meses depois do fim do programa, 80% disseram que o poder de compra tinha diminuído no último ano, segundo pesquisa Genial/Quaest. Um ano antes, 63% tinham essa avaliação. De julho para cá, o percentual diminuiu, mas para a maioria (64%) ainda continua ruim, de acordo com o levantamento divulgado em março. Para 53%, sua renda não está acompanhando a alta dos preços.

Eleitor está pouco otimista

A diretora da Ipsos-Ipec, Márcia Cavallari, afirma que, até o momento, o eleitor também se mostra pouco otimista sobre o futuro. De acordo com levantamento feito pelo instituto no mês passado, apenas 33% acham que a situação econômica vai melhorar nos próximos seis meses. “O sentimento é de que os preços se estabilizaram em patamares mais elevados e já não conseguem comprar o que compravam com o mesmo dinheiro. Além disso, tem o endividamento que não contribui para o bem-estar econômico”, afirma.

Cavallari avalia ainda que, ao contrário do que parte da equipe presidencial costumava pensar, a baixa popularidade do governo não é consequência de falhas da comunicação institucional, que não estaria divulgando as ações da gestão de forma eficaz.



“É um problema de percepção. Fatores como altos juros, endividamento recorde e menor poder de compra muitas vezes se tornam temas centrais no discurso político, especialmente em contextos de polarização política”, diz.

Cavallari: “O sentimento é de que os preços se estabilizaram em patamares mais elevados e já não conseguem comprar o que compravam com o mesmo dinheiro” — Foto: Claudio Belli/Valor - 4/10/2016

Flávio e candidatos da direita atacam

A campanha de Flávio Bolsonaro trata o custo de vida como tema fundamental para desgastar Lula e tentar atrair indecisos. Segundo auxiliares, a avaliação é que a preocupação com os preços ultrapassa fronteiras ideológicas e atinge diferentes segmentos - o que abre uma brecha para o senador avançar além dos eleitores de direita e sensibilizar os independentes.

O tema do custo de vida “dialoga com bolsonarista, lulista, pobre, classe média e rico”, nas palavras de um conselheiro de Flávio que participa das definições.

O pré-candidato do PL vai intensificar as críticas ao governo federal, apostando na retórica de que viver no Brasil está caro por culpa das políticas econômicas de Lula. O diagnóstico de estrategistas do presidenciável é que a sensação de perda do poder de consumo, somada à falta de segurança pública e à corrupção, contribui para um “mal-estar” das pessoas. As três questões aparecem em pesquisas entre os problemas que mais preocupam os brasileiros.

A mensagem de que “viver no Brasil está caro” foi explorada por Flávio, na semana passada, em um vídeo para redes sociais que inaugurou uma nova fase na pré-campanha do senador, com materiais produzidos por profissionais de comunicação. Ele prometeu, caso eleito, reduzir impostos, aumentar a eficiência do Estado e garantir liberdade econômica para empreendedores.

A equipe de Flávio enxerga o custo de vida como uma “pauta transversal” e entende que, embora a economia seja historicamente um fator relevante em eleições, o diferencial desta vez é o impacto direto no bolso da população. No vídeo, o pré-candidato disse que “o brasileiro não vive de índice”, para rebater o discurso governista de que os dados de emprego e do PIB são positivos.

Uma das opiniões que circulam no entorno de Flávio é a de que parte do eleitorado se frustrou com a promessa de “picanha e cerveja”, apresentada por Lula na campanha de 2022 para simbolizar uma melhora nas condições de vida. A ideia agora é tentar explorar esse sentimento de decepção, associando o governo a práticas como descontrole de gastos e criação de impostos.

O PL e deputados do partido reforçam as narrativas do presidenciável, com conteúdo no ambiente digital sobre preços de combustíveis e outros temas de apelo popular. Apesar dos efeitos da guerra no Oriente Médio, a estratégia será colocar a culpa na gestão federal, segundo interlocutores de Flávio - a linha é a de que o governo deixou o Brasil despreparado para enfrentar turbulências internacionais. Os bolsonaristas dizem que houve “gastança” na atual gestão.

Outros candidatos do campo da direita também decidiram, para fustigar Lula, atacar o custo de vida. Romeu Zema (Novo), ex-governador de Minas Gerais, pretende capitalizar a insatisfação dos brasileiros com a dificuldade de “fechar a conta no fim do mês”, como afirmou seu marqueteiro, Renato Pereira, em entrevista ao Valor.

Ronaldo Caiado (PSD), ex-governador de Goiás, cita o endividamento das famílias para criticar Lula e já disse esperar que a eleição sirva para discutir “a vida como ela é”, ou seja, os problemas do dia a dia dos eleitores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2026

CHINA PEDE CALMA ENQUANTO BLOQUEIO NAVAL DE TRUMP AO IRÃ ELEVA TENSÕES

Analistas dizem que Pequim começa a sentir pressão, já que mais de 90% do petróleo iraniano exportado desde 1 de março foi para a China

Por James Hand-Cukierman — Asia Nikkei, de Tóquio



Navio-tanque de bandeira chinesa no Porto de Tsing Yi, em Hong Kong — Foto: REUTERS/Joyce Zhou

A China afirmou na segunda-feira (13) que todas as partes no conflito com o Irã devem manter a “calma” e “exercer contenção”, poucas horas antes de um bloqueio dos portos iranianos pelos Estados Unidos entrar em vigor, o que pode aumentar a pressão sobre Pequim. O bloqueio entrou em vigor às 11h (horário de Brasília, 18h no Omã) e até as 17h não tinha resultado em nenhum incidente.



O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, Guo Jiakun, disse que a “passagem desimpedida” é um interesse internacional comum. Segundo ele, a China está disposta a trabalhar com todas as partes para garantir a segurança energética e o abastecimento, instando os lados em conflito a manter o cessar-fogo de duas semanas.

Para governos em toda a Ásia, a esperança de que o cessar-fogo liberasse o fluxo necessário de energia e outras cargas pelo Estreito de Ormuz se transformou em frustração no fim de semana, depois que 21 horas de negociações de paz no Paquistão não resultaram em acordo.

As forças americanas começaram a bloquear todo o tráfego de entrada e saída dos portos nesta segunda. O Comando Central dos EUA destacou que “não impedirá a liberdade de navegação de embarcações que transitam pelo Estreito de Ormuz com destino a portos não iranianos”. Ainda assim, os preços do petróleo subiram e as bolsas caíram, já que a medida trouxe nova incerteza sobre o fluxo reduzido de navios que passam por essa via estratégica.

Alguns observadores sugerem que o bloqueio pode ter como objetivo pressionar a China, que compra a maior parte do petróleo iraniano e teria desempenhado papel importante na articulação das negociações em Islamabad, a incentivar o Irã a ser mais flexível nas negociações.

Para Teerã, ameaçar e restringir o transporte marítimo no Estreito de Ormuz tornou-se uma importante fonte de influência na guerra, impondo custos econômicos pelos ataques aéreos americanos e israelenses iniciados em 28 de fevereiro. O Irã tem buscado controlar o que passa pelo estreito e cobrar tarifas pela travessia. O bloqueio determinado pelo presidente dos EUA, Donald Trump, parece ser uma tentativa de inverter essa dinâmica, impedindo as próprias exportações iranianas.

“Também instruí nossa Marinha a interceptar qualquer embarcação em águas internacionais que tenha pago pedágio ao Irã”, acrescentou Trump em uma publicação na plataforma Truth Social. “Ninguém que pague uma taxa ilegal terá passagem segura em alto-mar.”

Pressão crescente

Isso pode ter implicações para Pequim. Segundo a empresa de análise marítima Windward, o Irã exportou mais de 58 milhões de barris de petróleo a partir de seu terminal na ilha de Kharg, no Golfo Pérsico, entre 1º de março e a semana passada, sendo mais de 90% destinados à China.

David Zhang, analista da Trivium China, disse ao Nikkei Asia que há “algum fundamento” na ideia de que o bloqueio pode aumentar o interesse de Pequim em pressionar Teerã.

“A China está mais bem posicionada do que a maioria das economias para absorver um choque externo de energia, mas isso não significa que esteja confortável com uma escalada prolongada”, afirmou.

A China possui amplas reservas de petróleo e é vista como relativamente resiliente, contando também com carvão e fontes renováveis. No entanto, Zhang destacou que “preços mais altos de energia já aparecem nos dados de inflação, e Pequim agora se esforça para proteger o poder de compra das famílias e garantir fornecimento estável de combustível para a indústria”.

Ainda assim, ele espera que a China mantenha certa distância, apoiando, por exemplo, a mediação do Paquistão. “Qualquer pressão direta sobre o Irã é improvável, pois prejudicaria a imagem da China como parceira do Sul Global”, disse. Dan Wang, diretora para a China no Eurasia Group, afirmou que “a pressão indireta sobre a China é real”.

“Estive em Pequim na semana passada e pude perceber esse tipo de pressão entre autoridades com quem conversei”, disse Wangt Nikkei Asia em Tóquio.

Ela ressaltou que isso “não significa que a China apoiará o Irã militarmente ou fornecerá apoio financeiro ou material direto”. Um ponto crucial, acrescentou, é que “a China não pode ser vista como alinhada aos Estados Unidos”.

Motivação dos EUA

Zineb Riboua, pesquisadora do Centro para Paz e Segurança no Oriente Médio do Hudson Institute, afirmou que “o bloqueio de Ormuz por Trump tem mais a ver com impedir que o Corpo da Guarda Revolucionária Islâmica use o estreito como instrumento de pressão e obtenha vantagens, especialmente nas negociações”.

Ela acrescentou que a China já vinha sendo pressionada pelo próprio bloqueio iraniano do estreito, “já que depende dele não apenas para o petróleo, mas também para commodities importantes, como fertilizantes”.

O conflito no Oriente Médio parece cada vez mais entrelaçado com as relações entre as duas maiores economias do mundo. A guerra já havia adiado a visita planejada de Trump à China no fim do mês passado, levando a Casa Branca a reagendá-la para 14 e 15 de maio.

Dan Wang afirmou que a cúpula corre risco de novo adiamento caso o conflito se prolongue. “Isso não é ideal”, disse. “A China quer muito que Trump vá a Pequim o quanto antes”, já que busca estabilidade nas relações com os EUA para garantir “margem de manobra” na gestão de suas vulnerabilidades internas.

A emissora americana CNN informou no fim da semana passada que a inteligência dos EUA suspeita que a China estaria se preparando para enviar novos sistemas de defesa aérea ao Irã, citando fontes anônimas. Questionado sobre a possibilidade, Trump disse: “Se a China fizer isso, terá grandes problemas”. A embaixada da China nos EUA classificou a informação como “falsa”.

(Colaborou Kenji Kawase.)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2026

PETRÓLEO SOBE, MAS SE AFASTA DAS MÁXIMAS APÓS TRUMP FALAR EM ACORDO COM IRÃ

Por Luana Reis, Valor — São Paulo



Plataforma de petróleo — Foto: Divulgação/Hess

Os contratos futuros do petróleo fecharam em alta nesta segunda-feira, mas longe das máximas da sessão, após o presidente americano, Donald Trump, dizer que o Irã teria entrado em contato para uma nova rodada de negociações, querendo fechar um acordo para acabar com a guerra. Mais cedo, os preços do petróleo voltaram a superar o nível de US\$ 100 por barril, após os Estados Unidos realizarem um bloqueio

militar a portos iranianos e as negociações no fim de semana terminarem sem um acordo.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (referência mundial) com vencimento em junho teve alta de 4,36%, cotado a US\$ 99,36 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (referência americana) com entrega prevista para maio subiu 2,60%, a US\$ 99,08 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

Trump disse nesta tarde que o Irã teria entrado em contato com os Estados Unidos para uma nova rodada de negociações, em busca de um acordo para acabar com a guerra, levando os contratos futuros do petróleo a diminuir os ganhos. "Fomos contatados esta manhã pelas pessoas certas no Irã", ele disse a repórteres. "Eles querem muito fazer um acordo."

O presidente americano também afirmou que 34 navios passaram pelo Estreito de Ormuz ontem e que não está ocorrendo nenhuma "batalha" no momento.

Mais cedo, os contratos futuros do petróleo apresentavam forte alta, após os Estados Unidos iniciarem um bloqueio naval a embarcações vindas de portos iranianos, abrangendo toda a costa, incluindo parte do Estreito de Ormuz, ampliando os riscos de oferta de energia para a região. Em resposta, o Irã ameaçou todos os portos do Golfo Pérsico e do Golfo de Omã, mirando aliados americanos.

Representantes do Irã e dos Estados Unidos se reuniram para negociações no fim de semana, mas não chegaram a um acordo. Na semana passada, os contratos futuros do petróleo chegaram a cair mais de 10% em uma sessão, marcando a maior desvalorização intradiária em seis anos, quando ambos os países anunciaram um cessar-fogo temporário de duas semanas.

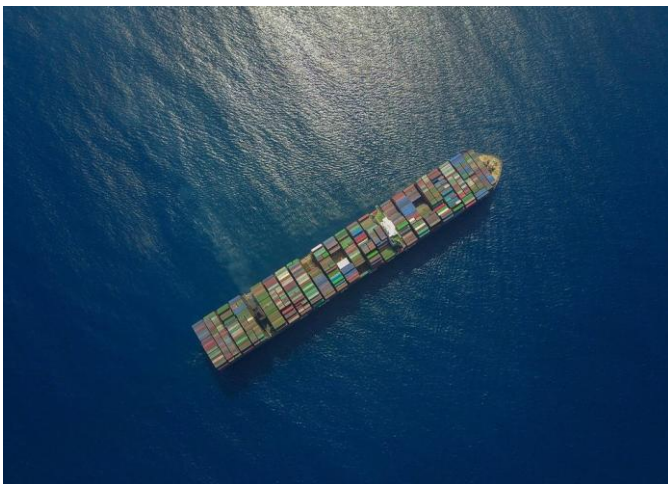
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2026

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 6,75 BI NAS DUAS PRIMEIRAS SEMANAS DE ABRIL

Valor é resultado de US\$ 14,88 bilhões em exportações e US\$ 8,13 bilhões em importações, no período

Por Valor — São Paulo



Porto, container, exportação, importação, balança, comercial, navio — Foto: Pixabay

A balança comercial registrou superávit de US\$ 6,75 bilhões nas duas primeiras semanas de abril, período com 7 dias úteis, informou a Secretaria do Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic), nesta segunda-feira (13).

O valor é resultado de US\$ 14,88 bilhões em exportações e US\$ 8,13 bilhões em importações, no período. No ano, a balança soma um superávit de US\$ 20,92 bilhões.

As exportações até a segunda semana de abril subiram 42,2%, considerando a média diária de US\$ 2,125 bilhões, comparadas com abril do ano passado. O avanço foi puxado pela indústria extrativa (83,8%), seguida da indústria de transformação (29,8%) e agropecuária (29,1%).

A média diária de importações (US\$ 1,16 bilhão) avançou 4,5% nas duas primeiras semanas de abril, na comparação com igual período de 2025. A alta foi sustentada pelas compras da indústria de transformação (6,7%). Em contrapartida, os desembarques da agropecuária (-33,4%) e indústria extrativa (-9%) recuaram.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2026

SAMSUNG SDS SOBE EM RANKING GLOBAL DE LOGÍSTICA

Organização avançou cinco posições no ranking do Journal of Commerce, visto como referência sobre os principais provedores de logística terceirizada. Rosa Amador, diretora de negócios da Samsung SDS, destaca três pilares centrais que ajudam a explicar o crescimento.

Por Dino — São Paulo



Imagem de Freepik — Foto: Imagem de Freepik

A Samsung SDS, braço de logística e tecnologia da informação (TI) do Grupo Samsung, subiu cinco posições no ranking dos 40 principais fornecedores globais de logística terceirizada do Journal of Commerce. Com isso, a organização passou a ocupar a 20ª colocação na classificação do veículo norte-americano especializado em inteligência de mercado. A organização registrou, no terceiro semestre de 2025, uma receita de 3,5 trilhões de KRW e um lucro operacional de 230,2 bilhões de KRW.

O ranking é visto como uma referência sobre os principais provedores de logística terceirizada. Na avaliação de Rosa Amador, diretora comercial da Samsung SDS, a evolução reforça a imagem da organização como parceira confiável para entregar resultados e conduzir operações com alto nível de governança.

Ela diz que o crescimento da Samsung SDS é resultado, principalmente, da combinação de três pilares. São eles: expansão de contratos em mercados estratégicos, aumento da demanda por operações gerenciadas e consolidação de um modelo de gestão que privilegia agilidade, acompanhamento diário e performance operacional.

"Além desses três pilares, acredito que a capacidade de escalar operações com rapidez também foi determinante para a Samsung SDS subir no ranking. Trata-se de um reconhecimento importante de avanço consistente no mercado global de logística", destaca Rosa Amador.

A diretora explica que a estratégia global da organização passa por fortalecer operações sem ativos próprios, ampliando parcerias e coberturas. Nos últimos anos, a Samsung SDS expandiu o portfólio de soluções logísticas, incluindo serviços integrados e gestão dedicada e maior padronização mundial de processos, comenta.

"O Brasil e toda a América Latina têm se tornado regiões estratégicas para a Samsung SDS, tanto pela expansão do mercado quanto pelo desenvolvimento de operações cada vez mais complexas e de alto valor agregado. A região tem demonstrado potencial de crescimento e vem recebendo investimentos contínuos para aprimorar nosso nível de serviço", detalha.

Um dos serviços de logística oferecidos pela organização no Brasil é a cabotagem, modal que, diferentemente da navegação internacional de longo curso, conecta portos ou pontos de um mesmo país. A atuação da empresa concentra-se no carregamento de cargas com redução de custos e possibilidade de usar mais de um meio de transporte.

A operação da cabotagem se dá de diferentes formas: porta a porta (saída da planta do cliente, com entrega até destino final), porta a porto (saída da planta do cliente até o transporte no porto) e porto a porta (transporte do porto até o destino final).

Além disso, Rosa Amador ressalta que a Samsung SDS tem incorporado práticas de sustentabilidade nas soluções logísticas. "Trabalhamos em iniciativas que vão desde otimização de rotas e redução de emissões até parcerias com fornecedores comprometidos com boas práticas ambientais. Também

buscamos apoiar nossos clientes no monitoramento e na melhoria de indicadores ESG em suas cadeias de suprimentos", compartilha a diretora comercial.

Para saber mais, basta acessar o site da Samsung SDS:

<https://www.samsungsds.com/la/index.html>

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BB FORMALIZA EMPRÉSTIMO DE R\$ 2,5 BILHÕES A SP PARA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Da Redação Portos e logística 13/04/2026 - 18:56



Em cerimônia com a presença do vice-presidente Geraldo Alckmin e do ministro da Fazenda, Dario Durigan, o Banco do Brasil formalizou nesta segunda-feira (13) a operação de crédito de R\$ 2,5 bilhões ao governo do estado de São Paulo para participar da Parceria Público-Privada (PPP) que vai construir o túnel imerso ligando as cidades paulistas Santos e Guarujá. As obras estão estimadas em aproximadamente R\$ 6,8 bilhões, dos quais R\$ 2,7 serão investidos pelo governo federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, R\$1,6 bilhão pela iniciativa privada e R\$ 2,5 bilhões pelo estado de São Paulo.

O estado paulista terá 23 anos para pagar o financiamento, com juros de CDI acrescido de 1,5%. A operação de crédito estruturada pelo Banco do Brasil conta com garantia da União para viabilizar a concessão patrocinada do túnel, um dos maiores empreendimentos de infraestrutura de mobilidade urbana do estado e o maior investimento unitário do Novo PAC Federal.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, com a assinatura da operação de crédito, as obras poderão começar ainda este ano. "As obras devem iniciar ainda no ano de 2026, e o prazo para conclusão é de 48 meses, até o fim de 2030", disse no evento de assinatura da operação de crédito. Ele ressaltou que há uma pendência burocrática com o Tribunal de Contas da União (TCU), mas que isso não deverá atrasar as obras. "Não acredito que vai atrasar. É uma questão burocrática que a gente está finalizando e não deve atrasar", acrescentou.

O secretário de Fazenda e Planejamento do estado de São Paulo, Samuel Kinoshita, classificou a operação de crédito como um bom financiamento, com taxas de juros de mercado, mas com garantia da União, o que, segundo ele, o torna mais interessante. "É um projeto muito bonito pelo que representa para toda a Baixada Santista, para todo o estado de São Paulo e para o Brasil, em termos logísticos também", disse.

A presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros, destacou a importância da atuação conjunta do governo federal, do governo do estado de São Paulo e do Banco do Brasil. Segundo Tarciana, quando existe compromisso com o crescimento do país, por responsabilidade e cooperação institucional, os resultados são sólidos e duradouros. "A parceria com São Paulo é baseada em eficiência e capacidade de execução. Com a União, compartilhamos o compromisso de apoiar uma agenda de desenvolvimento inclusiva, estruturante e sustentável", disse.

Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel terá três faixas de rolamento por sentido, incluindo uma exclusiva para o VLT, além de pista para pedestres e ciclovia. O empreendimento

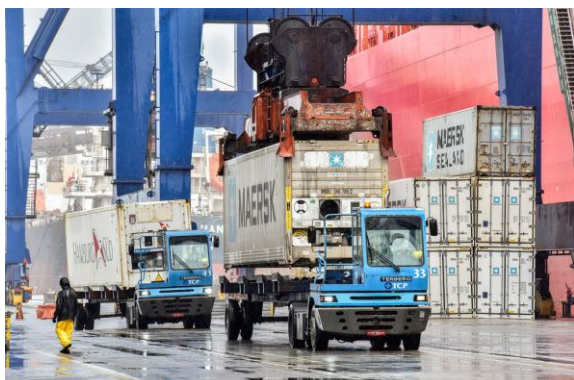
contará também com acessos urbanos, prédios de acesso e demais instalações destinadas à operação do sistema. As obras devem gerar nove mil empregos diretos e indiretos.

Com informações da Agência Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026

CONAB ESTIMA EM 33,38 MILHÕES DE TONELADAS PRODUÇÃO DE CARNES EM 2026 *Da Redação Portos e logística 13/04/2026 - 18:32*



A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estimou em 33,38 milhões de toneladas o volume total de carnes que serão produzidas no Brasil em 2026, ficando em patamar próximo ao registrado no ano passado. Nos segmentos de carnes suína e de frango, a expectativa é de produção de 22 milhões de toneladas, o que, se for confirmado, representará o maior montante da série histórica.

Em termos percentuais, a expectativa é de que a carne suína tenha a maior alta, em torno de 4%, com 5,88 milhões de toneladas, consequência de o país ter hoje o maior rebanho de porcos da série histórica, de 44,8 milhões de cabeças. “O cenário indica aumento da demanda e das exportações, impulsionadas pela abertura de novos mercados”, analisou o gerente de Fibras e Alimentos Básicos da Conab, Gabriel Rabello.

A estimativa da Conab é que a exportação de carne suína chegue a 1,58 milhão de toneladas, 6,1% a mais que em 2025. Para o mercado interno, a entidade prevê aumento de 3,4% no consumo, com aproximadamente 4,33 milhões de toneladas.

No caso da avicultura, a produção deve alcançar mais de 16 milhões de toneladas, consolidando o Brasil como principal fornecedor mundial. Os dados da Companhia indicam crescimento de 3,6% nas exportações, com 5,34 milhões de toneladas. Essa estimativa considera o baixo impacto da gripe aviária no Brasil em comparação com outros países. No mercado interno, a disponibilidade prevista é de 10,85 milhões de toneladas, 1,8% a mais que no ano anterior.

Já para a carne bovina, a Conab prevê queda de 5,3% em relação a 2025, mas com a segunda maior produção da série, estimada em 11,3 milhões de toneladas, atrás apenas de 2025, quando o Brasil se tornou o maior produtor mundial de carne. De acordo com a entidade, os resultados são consequência de investimentos em melhorias genéticas, nutrição e manejo que têm garantido mais produtividade no setor.

Segundo a estimativa da Companhia, 4,35 milhões de toneladas devem ser exportadas, volume superior aos registrados em todos os anos de 2018 e 2024, mas inferior ao de 2025. A expectativa de redução em relação ao no passado é explicada pela salvaguarda chinesa, em vigor desde 1º de janeiro, que limitou as exportações nacionais à cota de 1,1 milhão de toneladas por ano, com sobretaxa de 55% ao que exceder esse volume.

No caso da produção de ovos, a previsão é de 51,2 bilhões de unidades, com alta de 4,6% em relação ao projetado para 2025, de 49 bilhões. O aumento da disponibilidade para o mercado interno é outro ponto de relevância da série de dados, completando o quadro favorável para a avicultura nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL CAI 7,8% EM MARÇO, PARA 3 MILHÕES DE SACAS

Da Redação *Portos e logística* 13/04/2026 - 17:56



Os embarques brasileiros de café totalizaram 3,040 milhões de sacas de 60 quilos em março de 2026, com queda de 7,8% em volume e de 15,1% em valores, na comparação com o mesmo mês do ano passado, informou nesta segunda-feira (13) o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). De acordo com a entidade, as vendas externas do produto geraram no mês receita cambial de 1,125 bilhão de dólares.

Nos primeiros nove meses do ano safra 2025/2026, as exportações de café chegaram a 29,093 milhões de sacas, 21,2% a menos que no mesmo intervalo do período anterior. Em receita, as remessas renderam 11,431 bilhões de dólares, com alta de 2,9% em relação ao montante registrado de julho de 2024 a março de 2025.

O Cecafé informou ainda que, no primeiro trimestre deste ano, os embarques de café brasileiro foram de 8,465 milhões de sacas, com redução de 21,2% frente às 10,739 milhões exportadas de janeiro a março do ano passado. A receita cambial foi de 3,371 bilhões de dólares, 13,6% menor do que os 3,901 bilhões de dólares dos três primeiros meses de 2025.

O presidente do Cecafé, Márcio Ferreira, atribuiu a queda na exportação ao período de entressafra da cafeicultura no Brasil e a condições financeiras dos produtores. Ele explicou que a nova safra começará a chegar ao mercado em abril no caso dos cafés canéforas, que são o robusta e o conilon, e no fim de maio no do tipo arábica.

Segundo Ferreira, os cafeicultores estão capitalizados e analisam os melhores momentos para negociar seus cafés remanescentes e, por isso, há menos disponibilidade do produto. Além disso, ele alegou que o cenário logístico no Brasil e a geopolítica global impactaram as exportações. “A infraestrutura dos portos segue interferindo na capacidade de exportação, com centenas de contêineres aguardando embarque e gerando prejuízos aos exportadores”, afirmou.

Ferreira lembrou ainda que as negociações com os Estados Unidos vêm sendo retomadas gradualmente após o tarifaço, mas ainda há incertezas sobre a política comercial americana. Ele citou também que o fechamento do Estreito de Ormuz, devido à guerra no Oriente Médio, limita negócios por causa do aumento de custos para importadores, com fretes e seguro marítimo mais caros.

De acordo com os dados divulgados pelo Cecafé, a Alemanha foi o maior importador dos cafés do Brasil no primeiro trimestre de 2026, com 1,192 milhão de sacas compradas, equivalentes a 14,1% dos embarques totais do país, mas 15,63% menores que no mesmo período de 2025. Os Estados Unidos foram o segundo país em compras do produto, com 936.617 sacas e queda de 48,3% em relação ao primeiro trimestre de 2025 e 11,1% do total. Em seguida, aparecem Itália, com 885.162 sacas e alta de 10,2%, Bélgica, com 527.456 sacas e mais 4,5%, e Japão, com 440.085 sacas e redução de 35%.

O café tipo arábica foi o mais exportado, com 6,712 milhões de sacas e 79,3% do total embarcado, mas com queda de 25,8%. Com o equivalente a 963.168 sacas e 11,4% de tudo que foi embarcado, o café solúvel foi o segundo mais vendido, mesmo com redução de 1,5% na comparação com o primeiro trimestre de 2025. Os cafés canéforas, com 780.911 sacas, com alta de 11% e 9,2% do total, e o produto torrado e torrado e moído, com 9.867 sacas, completam a lista.

De acordo com o Conselho, os cafés considerados com qualidade superior, certificados de práticas sustentáveis e/ou especiais responderam por 19,1% das exportações no trimestre, com 1,618 milhão de sacas, 42,7% a menos que no mesmo período de 2025. Com preço médio de 451,56 de dólares

por saca, eles geraram receita cambial de 730,751 milhões de dólares, o que correspondeu a 21,7% do obtido com todos os embarques de café, mas 37,7% menor do que o registrado nos três primeiros meses de 2025.

O Porto de Santos foi o principal terminal exportador dos cafés do Brasil no primeiro trimestre, com 6,409 milhões de sacas e 75,7% no total, seguido pelo complexo portuário do Rio de Janeiro, com 20,3% dos embarques e 1,716 milhões de sacas. No Porto de Paranaguá, no Paraná, foram embarcadas 108.293 sacas, equivalentes a 1,3% do montante enviado ao mercado externo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026

A SVITZER, ANUNCIOU, NESTA SEGUNDA-FEIRA (13), A NOMEAÇÃO DE EDUARDO BESER COMO NOVO DIRETOR-GERAL NO BRASIL.

Executivos 13/04/2026 - 16:21



A Svitzer, empresa dos setores de reboque e marítimos, anunciou, nesta segunda-feira (13), a nomeação de Eduardo Beser como novo diretor-geral no Brasil. Ele substituiu Daniel Reedtz Cohen, que foi promovido a diretor-geral para as Américas, e terá como função comandar as operações no país, com foco no fortalecimento da prestação de serviços e no atendimento às necessidades dos clientes.

Eduardo Beser tem mestrado em Engenharia e MBA, além de mais de 30 anos de experiência no setor de transporte marítimo, atuando em funções comerciais, operacionais e de liderança executiva. Ao longo de sua carreira, ele se dedicou a impulsionar o desempenho e fomentar parcerias de longo prazo.

Com mais de 450 embarcações, a Svitzer oferece serviços como parte da infraestrutura portuária. Criada em 1833, a empresa atende a aproximadamente dois mil clientes em mais de 140 portos e 40 terminais em 37 países.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026

K LINE ANUNCIA CONTROLE TOTAL SOBRE A K LINE WIND SERVICE

Da Redação Offshore 13/04/2026 - 16:40



A Kawasaki Kisen Kaisha e sua subsidiária Kawasaki Kinkai Kisen Kaisha anunciaram nesta segunda-feira (13) que a K Line comprou todas as ações da K Line Wind Service (KWS) que eram da Kawasaki Kinkai Kisen. Antes do negócio, as duas empresas operavam a KWS em parceria.

A empresa foi criada em 2021 para atender ao crescimento previsto da geração de energia eólica offshore, atuando no setor de embarcações de apoio à energia eólica offshore, incluindo a operação de embarcações de trabalho e de levantamento geotécnico. Segundo a K Line, o objetivo da compra é acelerar a tomada de decisões e desenvolver operações comerciais mais integradas que permitam o crescimento dos negócios da KWS além do aumento do valor do grupo empresarial como um todo.

A empresa opera embarcações de apoio offshore em diversos segmentos, incluindo operações de apoio associadas ao desenvolvimento de recursos marinhos e projetos de energia eólica offshore. Trabalha também em levantamentos marítimos, construção offshore, reboque e salvamento marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026

MPOR PREVÊ PARA JUNHO FIM DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO CANAL DE NOVA AVANHANDAVA

Da Redação Navegação 13/04/2026 - 16:12



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prevê para junho o término das obras de derrocamento no canal de Nova Avanhandava, no Rio Tietê (SP), que vai ampliá-lo em 3,5 metros em 16 quilômetros e aumentar a capacidade de navegação e de transporte de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná. Nos serviços, feito pela pasta em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o governo do estado de São Paulo, estão sendo investidos R\$ 293,8 milhões na remoção de aproximadamente 552 mil metros cúbicos de rochas.

A hidrovia conecta regiões produtoras do Centro-Oeste e Sudeste ao Porto de Santos e é usada no escoamento de produtos como soja, milho e insumos. De acordo com o MPor, pelo trecho que está sendo aprofundado foram transportadas em 2023 cerca de 2,5 milhões de toneladas em 2023, e a expectativa é que, após as obras, seja possível a navegação de comboios maiores, com maior volume de cargas e ao longo de todo o ano, inclusive em períodos de estiagem

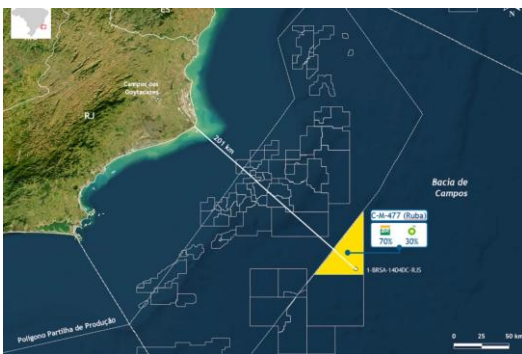
Com o derrocamento em Nova Avanhandava, estão sendo retiradas, com monitoramento ambiental e sem interrupção das operações, rochas submersas, o que resultará no aprofundamento do canal. A expectativa anunciada pelo ministério é que as obras, ao permitir o transporte volumes maiores por viagem, resultarão em redução de custos, aumento da competitividade da hidrovia e migração de cargas do modal rodoviário para o aquaviário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026

PETROBRAS ANUNCIA NOVA DESCOBERTA DE HIDROCARBONETOS NO PRÉ-SAL DA BACIA DE CAMPOS

Da Redação Offshore 13/04/2026 - 15:49



A Petrobras anunciou, nesta segunda-feira (13), que identificou a existência de hidrocarbonetos em um poço exploratório perfurado a 201 quilômetros da costa do estado do Rio de Janeiro, em profundidade de 2.984 metros, no bloco C-M-477 da Bacia de Campos. A empresa informou que a perfuração foi concluída de maneira segura, seguindo padrões de respeito ao meio ambiente e às pessoas.

De acordo com a Petrobras, a descoberta foi feita através de perfis elétricos, que constataram indícios de gás e amostragem de fluido. A companhia explicou que amostras coletadas no local passarão por análises laboratoriais com objetivo de caracterizar as condições dos reservatórios e fluidos encontrados e avaliar o potencial da área.

A empresa é a operadora do bloco C-M-477, no qual detém participação de 70% e tem como parceria com a bp, que participa com os outros 30%. O bloco é resultado da 16ª Rodada de Licitações da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em regime de concessão. Segundo a Petrobras, suas atividades no bloco fazem parte da estratégia de recomposição de reservas de petróleo e gás em áreas de fronteira exploratória, em parceria com outras companhias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026



ROTA ALUMAR–JURUTI REGISTRA PRIMEIRA MULHER NO COMANDO DE GRANELEIRO

Da Redação Navegação 13/04/2026 - 17:57



Jaqueline Cristina Rocha Lopes tornou-se a primeira mulher a comandar um navio graneleiro entre as instalações da Alumar, em São Luís (MA), e a mina de bauxita da Alcoa em Juruti, no oeste do Pará. A comandante assumiu uma rota essencial para a cadeia produtiva do setor à frente do Amazon Courage, embarcação da frota própria de cabotagem da Alcoa e sob gerenciamento da Posidonia Shipping. O trajeto, segundo as empresas, conecta duas operações estratégicas na região amazônica e integra um sistema logístico que movimenta milhões de toneladas de insumos por ano.

Jaqueline considera que ocupar o comando da embarcação representa uma conquista além da individual. “Em uma realidade em que as mulheres representam apenas 17% no setor portuário, recebo esse reconhecimento com gratidão e senso de responsabilidade. Ser a primeira mulher comandante nos navios próprios da Alcoa no Brasil é uma honra e, acima de tudo, um compromisso com a excelência, a liderança e a abertura de caminhos para outras mulheres no setor marítimo”, disse a comandante.

A Posidonia, responsável pela gestão operacional da tripulação, avalia que a nomeação reforça um movimento consistente de valorização de competências técnicas e liderança baseada em mérito. “A presença feminina em posições de comando demonstra a maturidade do setor marítimo brasileiro. Jaqueline é nossa primeira comandante atuando na cabotagem, estamos muito felizes com a sua chegada e certos de que sua liderança será extremamente enriquecedora.”, ressalta Abrahão Salomão, CEO da Posidonia.

A Alcoa destacou os compromissos globais assumidos em diversidade e inclusão. A empresa afirma que, atualmente, 34% das posições de liderança da companhia no Brasil são ocupadas por mulheres, resultado de iniciativas para ampliar a representatividade em todos os níveis organizacionais, tanto em áreas administrativas quanto operacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2026



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 13/04/2026