

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 063/2026  
Data: 14/04/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TERÁ METADE DA OBRA PAGA PELO GOVERNO DE SÃO PAULO COM EMPRÉSTIMO DO BANCO DO BRASIL.....	4
MODELO DE CONCESSÃO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS GERA CONFLITOS, DIZ DIRETOR DA AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	5
SETOR AQUAVIÁRIO MOVIMENTOU 101 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO .....	7
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>7</b>
RELATÓRIO FINAL DA CPI DO CRIME PEDE INDICIAMENTO DE TOFFOLI, MORAES E MENDES.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS PARA APRIMORAR FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS .....	8
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>9</b>
GOVERNO ASSINA EMPRÉSTIMO DO BANCO DO BRASIL PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	9
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CELEBRA TERMO ADITIVO COM GRU AIRPORT NESTA TERÇA-FEIRA (14).....	10
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>11</b>
COM INVESTIMENTO DE R\$ 57 MILHÕES, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA VIADUTO EM HORTOLÂNDIA (SP) PARA GARANTIR SEGURANÇA SOBRE LINHA FÉRREA.....	11
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>12</b>
EDI + BLOCKCHAIN: O CAMINHO REALISTA PARA A TOKENIZAÇÃO DE RECEBÍVEIS NO PORTO BRASILEIRO.....	12
GOVERNO ASSINA EMPRÉSTIMO DO BANCO DO BRASIL PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>16</b>
EDITORIAL – INTELIGÊNCIA ALÉM DO CONCRETO: O PRESENTE E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS .....	16
INSIGHT – NAVEGAÇÃO - O FRETE MARÍTIMO PASSOU A PRECIFICAR A INCERTEZA .....	17
POLÍTICA - DEPUTADO VIRA RÉU POR DESCUMPRIR MEDIDAS PROTETIVAS .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS - PETROBRAS RETOMA OBRAS DA UFN-III EM MS E MARCA RETORNO ESTRATÉGICO AO SETOR DE FERTILIZANTES.....	19
<i>De volta ao mercado de fertilizantes</i> .....	20
<i>Conflito internacional</i> .....	20
<i>Cronograma</i> .....	20
<i>Segurança nacional</i> .....	20
<i>A recompra de Mataripe</i> .....	20
POLÍTICA - LULA REDUZ JORNADA DE SERVIDORES TERCEIRIZADOS .....	20
POLÍTICA – RELATOR DO TRABALHO POR APPS PEDE RETIRADA DE PAUTA NA CÂMARA.....	21
POLÍTICA – GOVERNO TROCA PRESIDENTE DO INSS.....	22
POLÍTICA – CLÁUDIO CASTRO NÃO VAI DEPOR À CPI DO CRIME ORGANIZADO .....	23
TRANSPORTES – PORTOS - BANCO DO BRASIL FORMALIZA CRÉDITO DE R\$ 2,5 BI PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	23
TRANSPORTES – PORTOS - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CHEGA A 101 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO.....	25
TRANSPORTES – FERROVIAS – NOVO VIADUTO EM HORTOLÂNDIA SUBSTITUI TRAVESSIA SOBRE TRILHOS .....	26
TRANSPORTES – FERROVIAS – TCU RETOMA ANÁLISE DA FERROGRÃO APÓS LIBERAR TRAMITAÇÃO DO PROCESSO .....	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BR-319 ENTRE O DISCURSO AMBIENTAL E A DECISÃO POLÍTICA .....	28
BRASIL EXPORT - JULIANO DESTACA TECNOLOGIA COMO ESTRATÉGIA PARA REDUZIR GARGALOS.....	29
BRASIL EXPORT - PORTO DE SANTOS TERÁ HUB DE INOVAÇÃO DENTRO DA ÁREA PORTUÁRIA .....	30
BRASIL EXPORT - COM FOCO EM DADOS, ANAC ACELERA TRANSFORMAÇÃO DIGITAL NO SETOR AÉREO .....	31
BRASIL EXPORT - ANTT AMPLIA USO DE DADOS PARA TORNAR REGULAÇÃO MAIS ÁGIL.....	32
BRASIL EXPORT - BRASIL TECH EXPORT DEBATE INOVAÇÃO E RISCOS DIGITAIS NA OPERAÇÃO .....	33
PETRÓLEO E GÁS – PETROBRAS APROVA INVESTIMENTO NO SEAP I E AVANÇA EM PROJETO DE R\$ 60 BI.....	34
PETRÓLEO E GÁS - ESTATAL CONFIRMA INDÍCIOS DE HIDROCARBONETOS EM POÇO NA BACIA DE CAMPOS .....	35
PETRÓLEO E GÁS - TENSÃO EM ORMUZ LEVA PETRÓLEO DE VOLTA À FAIXA DOS US\$ 100 .....	36
FINANÇAS - PREVISÃO DE INFLAÇÃO EM 2026 SOBE PARA 4,71%.....	36
FINANÇAS - DÓLAR FECHA A R\$ 4,99, MENOR VALOR EM MAIS DE 2 ANOS.....	38
COMUNICAÇÃO E MARKETING - OPINIÃO- MARKETING PESSOAL: TORNANDO VISÍVEL O VALOR QUE VOCÊ ENTREGA .	38
JUSTIÇA - ICE PRENDE ALEXANDRE RAMAGEM NOS EUA.....	40
JUSTIÇA - EX-DEPUTADO FOI DETIDO APÓS INFRAÇÃO DE TRÂNSITO, DIZ EDUARDO BOLSONARO .....	41



JUSTIÇA - HÁ TRÊS CAMINHOS PARA RAMAGEM, DIZEM ESPECIALISTAS .....	42
JUSTIÇA - FILHO DE BOLSONARO TEM INTERROGATÓRIO MARCADO PARA ESTA TERÇA .....	43
JUSTIÇA - STF PRECISA SE APERFEIÇOAR, DIZ CÁRMEN LÚCIA .....	43
JUSTIÇA - SUPREMO VAI ANALISAR EM PLENÁRIO FÍSICO RESOLUÇÃO DO CFP .....	44
JUSTIÇA - POLÍCIA DO DF EXPULSA CINCO CORONÉIS CONDENADOS NO 8/1 .....	44
JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - O USO CONSCIENTE DO CELULAR NO AMBIENTE DE TRABALHO .....	45
INTERNACIONAL - EUA TENTA SUFOCAR IRÃ COM ORMUZ .....	47
INTERNACIONAL - ARAGHCHI VÊ PIRATARIA E RECLAMA DE MUDANÇAS AMERICANAS.....	48
INTERNACIONAL - ACHEI QUE EU ERA UM MÉDICO, DIZ TRUMP .....	48
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>50</b>
PETROBRAS RETOMA OBRA BILIONÁRIA DE FERTILIZANTES PARADA DESDE A LAVA JATO .....	50
FALHAS EM SISTEMAS DO INSS CAUSARAM PREJUÍZO DE R\$ 233 MILHÕES E TRAVARAM FILA DE REQUERIMENTOS, APONTA RELATÓRIO DO ÓRGÃO .....	52
ACORDO ENTRE BC E CVM PODE EVITAR NOVOS CASOS COMO O MASTER, AVALIA MERCADO FINANCEIRO .....	52
AUTONOMIA DO BC TEM NOVO REVÉS COM ADIAMENTO DA LEITURA DE PARECER .....	53
ESCALA 6X1: GOVERNO E CÂMARA VÃO DISCUTIR TRAMITAÇÃO DE PROPOSTAS, APÓS ALMOÇO ENTRE LULA E MOTTA .....	55
EXPORTAÇÕES DA CHINA DESACELERAM E IMPORTAÇÕES DISPARAM EM MARÇO .....	56
CREDORES DA RAÍZEN QUEREM 90% DA EMPRESA EM CONVERSÃO DE DÍVIDAS EM AÇÕES, DIZ AGÊNCIA.....	58
MODERNIZAR PORTOS É ESSENCIAL PARA SEGURANÇA .....	59
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>60</b>
GOVERNO TROCA MEMBROS DA CPI PARA BARRAR RELATÓRIO QUE PEDE IMPEACHMENT DE MINISTROS DO STF E DO PGR. 60	60
GOVERNO TROCA MEMBROS DA CPI PARA BARRAR RELATÓRIO QUE PEDE IMPEACHMENT DE MINISTROS DO STF E DO PGR. 62	62
PORTO DO AÇU PREPARA NOVOS PROJETOS LOGÍSTICOS DE R\$ 250 MILHÕES .....	63
FRETE: JUSTIÇA FEDERAL SUSPENDE MULTAS DA ANTT SOBRE O PISO MÍNIMO ESTABELECIDO POR MP DO GOVERNO .....	64
FIM DA ESCALA 6X1: REDUÇÃO DA JORNADA PODE IMPACTAR SETOR DE TRANSPORTE EM R\$ 11,88 BI, DIZ CNT.....	65
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>66</b>
FT: NOVA CEO DA BP DIVIDIRÁ EMPRESA EM DUAS UNIDADES DE NEGÓCIOS .....	66
EXCLUSIVO: PROCESSO DE VENDA DA CSN CIMENTOS ATRAI TRÊS GRUPOS CHINESES E OUTROS 11 INTERESSADOS .....	67
NAVIOS SANCIONADOS OU LIGADOS AO IRÃ PASSAM POR BLOQUEIO NAVAL DE ORMUZ .....	68
GOVERNO FEDERAL PLANEJA 13 CONCORRÊNCIAS DE RODOVIAS NESTE ANO, E PREPARA 21 PROJETOS PARA O PÓS-2026 .....	69
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>70</b>
PETROBRAS PREVÊ ASSINAR CONTRATOS DE SEAP EM MAIO.....	70
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>72</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	72



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TERÁ METADE DA OBRA PAGA PELO GOVERNO DE SÃO PAULO COM EMPRÉSTIMO DO BANCO DO BRASIL

Governo Estadual conseguiu crédito de R\$ 2,57 bilhões e não utilizará dinheiro do Orçamento, como havia dito

*Por Bárbara Farias e Estadão Conteúdo 14 de abril de 2026*



**Construção do primeiro túnel imerso na América Latina tem custo de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são de recursos públicos (Alexsander Ferraz/AT)**

Dos R\$ 2,64 bilhões da sua parte nas obras do túnel imerso Santos-Guarujá, o Governo Estadual pagará R\$ 2,57 bilhões com um empréstimo obtido junto ao Banco do Brasil (BB) — cujo Governo Federal é o acionista majoritário. A operação de crédito foi formalizada nesta segunda-feira (13), em São Paulo.

O fato contraria o discurso do Governo do Estado, que anunciou, no início deste mês, que já havia garantido o repasse da sua metade no projeto para a empresa, conforme cronograma previsto em contrato (até o final de março). A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) divulgou que o valor seria de um crédito suplementar de R\$ 2,64 bilhões aberto no Orçamento estadual.

Procurada, a SPI não esclareceu por qual motivo ainda não tinha feito o aporte necessário mais de dois meses após a assinatura do contrato. Em nota, informou que o “financiamento com o Banco do Brasil é uma alternativa prevista em contrato para viabilizar os aportes em condições de mercado. Ele será quitado com recursos próprios do Estado”.

Agora, a Secretaria diz que o crédito suplementar aberto no orçamento “pode ser utilizado inclusive para complementar eventuais aportes federais, se necessário, garantindo a execução do projeto”.

A outra metade do valor para o túnel, que envolve recursos públicos de R\$ 5,2 bilhões, é de responsabilidade da União, por meio da Autoridade Portuária de Santos (APS), que garante ter o valor em caixa. A gestora do Porto afirma aguardar apenas a autorização do Tribunal de Contas da União (TCU), ainda nesta semana, uma vez que o repasse está temporariamente suspenso pelo Tribunal porque a APS não assinou o contrato. O TCU recomendou melhorias na governança dos recursos.

“O dispêndio do dinheiro começará a partir de fevereiro ou março de 2027, conforme o cronograma estabelecido. Assim, haverá tempo para aprovar o modelo de fiscalização e compliance até que chegue o momento de gastar efetivamente o dinheiro reservado”, diz a administração portuária.

### Empréstimo

Segundo o Banco do Brasil, a operação de crédito estruturada tem prazo de 23 anos, carência de 12 meses, taxa de CDI + 1,59% ao ano e conta com garantia da União.

A construção do primeiro túnel imerso da América Latina tem um custo previsto de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são recursos públicos, divididos entre Estado e União, com R\$ 2,64 bilhões para cada. O valor restante será investido pela concessionária privada Mota-Engil, vencedora do processo licitatório.

O secretário estadual de Fazenda e Planejamento, Samuel 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 (Republicanos) e a União teve essa mesma percepção”.

A presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros, 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. “O túnel imerso é mais do que uma grande obra, simboliza eficiência, logística, mobilidade urbana e emprego de toda a Baixada Santista”.

### Contrato

Por se tratar de uma parceria pública-privada (PPP), a concessionária Mota-Engil teve que abrir uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), que é uma empresa com CNPJ próprio, exclusiva para a obra, com uma conta vinculada para movimentac o dos recursos financeiros a serem investidos no empreendimento.

Após a finaliza o dessa etapa, a Mota-Engil e o Governo Paulista assinaram o contrato em 28 de janeiro. Conforme exigido no contrato, o Estado e a União teriam que depositar a sua parte na conta vinculada da SPE em até 60 dias.

### O empreendimento

O túnel conectar  os municípios de Santos e Guarujá por meio de uma liga o imersa sob o canal do Porto de Santos. Com extensão total de 1,5 km, sendo 870 metros submersos, a constru o 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. S  depois os módulos serão afundados, encaixados e cobertos por uma camada de pedras. A estrutura contará ainda com três faixas de rolamento por sentido, além de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ciclovia e passagem para pedestres.

As obras têm previsão de início em 2027 e conclusão em 2030, com entrada efetiva em opera o em 2031. O túnel deve reduzir o tempo de travessia entre as cidades de 50 minutos para menos de cinco minutos, beneficiando aproximadamente 2 milhões de pessoas na Baixada Santista e gerando cerca de 9 mil empregos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 14/04/2026*

## MODELO DE CONCESSÃO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS GERA CONFLITOS, DIZ DIRETOR DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

Orlando Razões explica que elemento essencial para o Porto não pode ser administrado por agente privado

**Por Ted Sartori 14 de abril de 2026**



**Concessão do canal de acesso do Porto de Santos prevê que uma empresa ou consórcio assumo por um prazo estimado de 25 anos ( Foto: Alexander Ferraz/AT )**

O modelo atualmente proposto para a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos apresenta limita es relevantes e não atende plenamente às necessidades do sistema portuário. É a análise do diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), Orlando Razões. A ideia é que não seja espelhado o que foi feito no ano passado - e pela primeira vez no Brasil - em



Paranaguá, no Paraná. A Tribuna já havia publicado, no último dia 3, o posicionamento do presidente da APS, Anderson Pomini sobre esse tema.

Pelo desenho em discussão, baseado na Lei dos Portos (12.815/2013), parte das atribuições atualmente exercidas pela APS - especialmente a gestão do canal de navegação - seria transferida a uma concessionária privada, enquanto a Autoridade Portuária permaneceria responsável pela infraestrutura terrestre. Para Razões, a divisão cria uma estrutura paralela de gestão dentro do Porto, fragmentando competências que hoje são integradas.

“O canal de acesso, considerado elemento essencial para o funcionamento do Porto, passaria a ser administrado por um agente distinto daquele responsável pelo planejamento e coordenação das operações portuárias. Esse modelo pode gerar conflitos de decisão, sobreposição de responsabilidades e perda de eficiência operacional. Também há preocupação com a redução da capacidade institucional da APS na coordenação do sistema, especialmente na interface com usuários, Praticagem e a Marinha do Brasil”, argumenta.

Como alternativa, explica Razões, a APS propõe a adoção de uma parceria público-privada (PPP) administrativa com gestão integrada. “Nesse formato, os serviços e obras — como dragagem, sinalização náutica, monitoramento ambiental e aprofundamento do canal — seriam executados por um parceiro privado, mas a gestão e a fiscalização permaneceriam sob responsabilidade da APS. A proposta busca preservar a governança integrada do porto, alinhando o canal de acesso ao planejamento estratégico e às operações do complexo portuário”, detalha.

### **Como será**

A concessão do canal de acesso do Porto de Santos prevê que uma empresa ou consórcio assumirá, por um prazo estimado de 25 anos, prorrogáveis, as responsabilidades pela dragagem de aprofundamento gradual do canal, atualmente com 15 metros, até 17 metros, além da manutenção permanente da profundidade. O montante envolvido ao longo dos anos pode superar R\$ 23 bilhões.

### **Projeto teria previsão de investimentos muito limitada**

A ampliação do escopo de investimentos também é defendida pelo diretor de Infraestrutura da APS, Orlando Razões. O modelo atual prevê apenas o aprofundamento do canal para 17 metros, sem alterações estruturais no traçado. A abordagem é limitada, segundo Razões.

Entre as intervenções consideradas estratégicas estão a remodelação do traçado geométrico do canal e das bacias de evolução, de modo a viabilizar a vinda dos navios de 400 metros, implantação de dois molhes no trecho de entrada do canal para reduzir o aporte de sedimentos, mitigar a erosão costeira na região da Ponta da Praia e atenuar ondas no canal, causando ampliação da janela de operação; e implantação de trecho para conectar a desembocadura do Rio Casqueiro à região da Vila dos Criadores, na Alemoa, viabilizando a expansão da Poligonal do Porto e a criação potencial de até quatro novos berços de atracação.

“Esses investimentos são fundamentais para garantir não apenas o aumento de profundidade, mas a adequação funcional e a expansão da capacidade portuária, alinhando o canal às demandas futuras do comércio marítimo”, justifica o diretor.

Outro ponto de atenção é a estimativa de custos operacionais. Razões identifica inconsistências nas projeções de assoreamento do canal, que impactam diretamente a necessidade de dragagem. “Segundo avaliação técnica, o aprofundamento do canal tende a aumentar de forma não linear o volume de sedimentos, o que não está refletido adequadamente na modelagem atual. Isso pode comprometer a viabilidade econômico-financeira do projeto e gerar riscos futuros de reequilíbrio contratual”, prevê.

Para o diretor de Infraestrutura, o canal de acesso não pode ser tratado como um ativo isolado. “Trata-se de uma infraestrutura crítica, que precisa estar integrada ao planejamento do Porto como um todo. A solução deve garantir eficiência operacional, segurança da navegação e sustentabilidade no longo prazo”, finaliza.

### Consulta e audiência

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marcou para o próximo dia 23 a audiência pública virtual sobre a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos. O evento terá início às 14h e término após a manifestação do último inscrito. A transmissão ao vivo ocorrerá pelo canal da Antaq no YouTube. O objetivo é receber contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à licitação. A consulta pública sobre o tema segue até 2 de maio.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 14/04/2026*

### SETOR AQUAVIÁRIO MOVIMENTOU 101 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO

Alta é de 3,78% em comparação ao mesmo mês de 2025; Terminais de Uso Privado se destacaram no período

*Por A Tribuna.com.br 14 de abril de 2026*



**Complexo de Suape se sobressaiu com um aumento de 19,3% (Foto: Divulgação/Porto de Suape)**

O setor de portos e hidrovias fechou fevereiro com resultados positivos na navegação, registrando uma movimentação total de 101 milhões de toneladas. O volume representa alta de 3,78% em comparação com o período anterior.

Os dados revelam um desempenho forte dos 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.

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.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 14/04/2026*

O senador Alessandro Vieira apresentou, nesta terça-feira (14), o relatório final da CPI do Crime Organizado com pedidos de indiciamento dos ministros do Supremo Tribunal Federal Dias Toffoli, Alexandre de Moraes e Gilmar Mendes, além do procurador-geral da República Paulo Gonet. O documento aponta possíveis crimes de responsabilidade relacionados a condutas consideradas incompatíveis com o [...]

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



**Senadores da CPI do Crime: Fabiano Contarato entre com Hamilton Mourão e Alessandro Vieira/Foto: Andressa Anholete/Agência Senado/**

O senador Alessandro Vieira apresentou, nesta terça-feira (14), o relatório final da CPI do Crime Organizado com pedidos de indiciamento dos ministros do Supremo Tribunal Federal Dias Toffoli, Alexandre de Moraes e Gilmar Mendes, além do procurador-geral da República Paulo Gonet. O documento aponta possíveis crimes de responsabilidade relacionados a condutas consideradas incompatíveis com o exercício das funções.

Segundo o relatório, há indícios de suspeição em julgamentos, conflitos de interesse e decisões que teriam impactado investigações conduzidas pela comissão. No caso do procurador-geral, o texto menciona possível omissão diante de fatos considerados relevantes. Entre os pontos citados está o caso Banco Master, com referências a indícios de irregularidades financeiras e possível conexão com esquemas de lavagem de dinheiro.

Com mais de 200 páginas, o relatório consolida 120 dias da CPI, que realizou 18 reuniões, apresentou 312 requerimentos e analisou 134 documentos. O texto também registra decisões judiciais que limitaram a atuação da comissão, como a suspensão de medidas, restrições a quebras de sigilo e mudanças em convocações.

Apesar do pedido de indiciamento, o relatório não tem efeito automático. Trata-se de uma recomendação política e institucional, que ainda depende de encaminhamento e análise por órgãos competentes. O caso evidencia tensões entre Legislativo e Judiciário, especialmente sobre os limites de atuação das CPIs e o alcance de decisões judiciais durante investigações.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 14/04/2026**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### ANTAQ REALIZARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS PARA APRIMORAR FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS



Iniciativa, que ocorrerá na quinta-feira (16), também estabelecerá as infrações administrativas. O envio de contribuições ficará em vigência até o dia 27 deste mês

Brasília, 14/04/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará consulta e audiência públicas a fim de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de atualização da Resolução ANTAQ nº 75/2022 - que dispõe

sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas. O evento ocorrerá no dia 16/04, quinta-feira, às 14h30, com transmissão pelo canal da Agência no Youtube.

O envio de contribuições está vigente, tendo os usuários e agentes do setor aquaviário nacional - além dos demais interessados, até o dia 27/04/2026 para enviarem suas colaborações. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no link destinado à Audiência Pública nº 01/2026.

### Contribuições

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. Elas poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 27/04/2026, exclusivamente na forma do formulário eletrônico.

Imagens digitais - tais como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail anexo\_audiencia012026@antaq.gov.br. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado. Não serão aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais - cujos endereços encontram-se disponíveis no site da ANTAQ, bem como estarão, também, todas as contribuições recebidas.

**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: 14/04/2026**

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

### GOVERNO ASSINA EMPRÉSTIMO DO BANCO DO BRASIL PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Ministro Tomé Franca participou da formalização da operação de crédito; empreendimento é o maior do Novo PAC



**Formalização do empréstimo de R\$ 2,5 bilhões foi assinada nesta segunda-feira (13) - Foto: Eduardo Oliveira/MPor**

O ministro Tomé Franca participou, nesta segunda-feira (13), da formalização do empréstimo de R\$ 2,5 bilhões do Banco do Brasil ao projeto de concessão do Túnel Imerso Santos-Guarujá. O crédito viabiliza a contrapartida do Governo de São Paulo na parceria público-privada. O investimento da União, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, é de pouco mais de R\$ 2,5 bilhões. Já a construtora portuguesa Mota-Engil, que assinou o contrato de construção e operação da estrutura, aportou R\$ 1,6 bilhão, somando R\$ 6,8 bilhões da maior obra do Novo PAC do Governo Federal. A concessão é válida por 30 anos.

Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel contará com três faixas de rolamento por sentido, incluindo uma exclusiva para o VLT, além de acessos dedicados para pedestres e ciclistas. O empreendimento contará também com túnel, acessos urbanos, prédios de acesso e demais



instalações destinadas à operação do sistema. As obras devem gerar nove mil empregos diretos e indiretos. A previsão de início é 2027; e de operação, 2031.

O ministro Tomé Franca ressaltou a integração modal do projeto como melhoria na qualidade de vida e no desenvolvimento da região, que tem 2 milhões de habitantes. “Nós temos um empreendimento que vai de fato organizar o tempo de quem precisa sair do Guarujá para São Paulo, para Santos, de Santos para o Guarujá, de 50 minutos para 5 minutos. Via de acesso ao pedestre, ciclovia, VLT, e transporte rodoviário para os veículos. É um projeto que foi concebido através de consulta pública, ouvindo a sociedade para que a gente pudesse oferecer à população aquilo que tem de melhor. Infraestrutura urbana e portuária ao mesmo tempo. É um empreendimento que transforma a realidade da região”, afirmou.

Também presente no evento, o vice-presidente Geraldo Alckmin destacou a obra como um empreendimento que vai solucionar os impactos que a conexão entre as cidades gera à operação do Porto de Santos, e gerar impacto na qualidade de vida da Baixada Santista. Atualmente, mais de 21 mil veículos passam diariamente pelas duas margens, utilizando balsas e catraias, além de 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres. Já a estimativa de trânsito para o túnel é de 78 mil usuários por dia.

“É um dia histórico. O Porto de Santos é o maior da América Latina. Um terço das exportações e importações brasileiras chega ou sai por ele. A travessia Guarujá-Santos é uma das maiores do mundo. O túnel vai evitar esse conflito com a travessia marítima. Essa obra é um grande ganho para o Porto, que vai atrair investimento e melhorar a qualidade de vida. Quem ganha com isso é o Brasil, com melhor infraestrutura, competitividade e eficiência”, ressaltou.

O evento contou com a presença da presidenta do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros; do ministro da Fazenda, Dario Durigan; e do Secretário da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, Samuel Kinoshita.

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

**Data: 13/04/2026**

## **MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CELEBRA TERMO ADITIVO COM GRU AIRPORT NESTA TERÇA-FEIRA (14)**

Concessionária passa a operar 12 aeroportos no Nordeste e na Amazônia Legal pelo Programa AmpliAR

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) assina, nesta terça-feira (14), o termo aditivo que formaliza a incorporação de 12 aeroportos ao contrato de concessão da GRU Airport. Os terminais foram arrematados pela concessionária no leilão da primeira rodada do AmpliAR, programa que incentiva o fortalecimento da conectividade aérea e o desenvolvimento da aviação regional no Brasil.

Realizado em novembro do ano passado, o certame assegurou a entrada de novos operadores e prevê R\$ 731,6 milhões em investimentos privados em 13 aeroportos estratégicos localizados no Nordeste e na Amazônia Legal.

O termo aditivo tem efeito imediato a partir da assinatura e integra os novos ativos ao contrato de concessão vigente, com as adequações necessárias para contemplar as obrigações assumidas pela concessionária.

### **Credenciamento**

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar a cerimônia devem solicitar credenciamento pelo e-mail: [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br), informando o nome completo, RG, CPF e veículo de imprensa.

### **Serviço**

Evento: Celebração do Termo Aditivo - AmpliAR GRU Airport

Data: Terça-feira, 14 de abril

Horário: 16h

Local: Salão Nobre - Ministério de Portos e Aeroportos. Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Brasília (DF)

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

Data: 13/04/2026

## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### COM INVESTIMENTO DE R\$ 57 MILHÕES, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA VIADUTO EM HORTOLÂNDIA (SP) PARA GARANTIR SEGURANÇA SOBRE LINHA FÉRREA

Estrutura elimina cruzamento em nível, melhora a fluidez do tráfego e amplia a capacidade para 30 mil veículos por dia no trecho



**Viaduto Monsenhor Décio Ravagnani garantirá travessia mais segura e sem interrupções em Hortolândia (SP). - Foto: Ruy Gigio/ANTT**

Motoristas que passam por Hortolândia (SP) já não precisam mais parar nos trilhos nem enfrentar filas para cruzar a linha férrea. O ministro dos Transportes, George Santoro, entregou, nesta segunda-feira (13), o viaduto Monsenhor Décio Ravagnani, em Vila Real, Hortolândia (SP). A travessia elevada elimina o

cruzamento em nível, melhora a fluidez do tráfego e aumenta a segurança para mais de 30 mil motoristas que circulam diariamente pela região.

"Esse viaduto é mais que uma obra. Era uma demanda antiga da população de Hortolândia e agora representa o objetivo maior do governo, que é cuidar das pessoas, da segurança de cada morador. Resolver conflitos urbanos é fundamental para o desenvolvimento do país, e essa estrutura vai melhorar a vida de quem passa por aqui todos os dias", afirmou o ministro.

Com investimento de R\$ 57 milhões, o novo viaduto conecta a Avenida Santana (Jardim Amanda), a Rua Argolino de Moraes (Centro) e a Avenida São Francisco de Assis (Nova Hortolândia).

O secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, avalia que a nova estrutura trará maior eficiência para a operação ferroviária e mais segurança para as pessoas. "Agora, os carros passam por cima da ferrovia, o trânsito pela cidade melhora e o trem não precisa mais reduzir a velocidade. Isso é fundamental tanto para a eficiência do transporte de carga quanto para a qualidade de vida de quem mora em Hortolândia", completou.

A percepção de quem vive na região confirma o impacto da obra. Edmilson dos Santos, morador de Hortolândia, comemora a entrega. "Agora temos uma travessia muito mais segura. Já ocorreram muitos acidentes no cruzamento com a linha do trem. Eu mesmo já presenciei. Então, não tenho dúvida do quanto essa entrega é um benefício que a gente precisava e que agora se torna realidade."

#### Viaduto Monsenhor Décio Ravagnani

O viaduto, construído pela concessionária Rumo Malha Paulista S.A, tem 385 metros de extensão e 21 metros de largura. São quatro pistas, duas em cada sentido, além de ciclovia e calçada para

pedestres. O pacote de intervenções inclui, ainda, rotatórias de acesso e saída e a revitalização da Praça da Igreja Matriz.

"Um único trem equivale a mais de 300 caminhões nas estradas, mas quando ele passa por dentro de uma cidade, são quase dois quilômetros e meio de composição interrompendo o trânsito. Aqui em Hortolândia, as composições bloqueavam as passagens por aproximadamente três horas por dia. Com esse viaduto, essas três horas são devolvidas à população mais qualidade de vida para toda a comunidade", destacou o CEO da Rumo, Pedro Palma.

### Próximas etapas

O projeto de obras completo também compreende a construção futura de um muro paralelo à linha férrea e impede a travessia pela linha do trem. Outra etapa posterior será o prolongamento da rua Sebastião de Paula (Centro Pastoral Dom Bruno Gamberini) até a avenida Amélia Basso Breda (rua da feira), passando por baixo do novo viaduto.

### Obras em São Paulo

Em 2025, o Ministério dos Transportes destravou obras históricas em São Paulo, onde se concentram alguns dos mais importantes corredores logísticos do Brasil. Em setembro, a pasta inaugurou o Viaduto Papa Francisco, em Aparecida (SP), que, assim como em Hortolândia, eliminou o cruzamento entre veículos e a linha férrea. O resultado foi mais segurança viária com benefícios diretos para moradores e para os cerca de 150 milromeiros que visitam anualmente o Santuário Nacional.

As obras da Via Dutra também são destaques na metrópole. Com um investimento previsto de R\$ 36,04 bilhões na concessão da BR-116/101/RJ/SP, a rodovia passa por modernização, duplicação e ampliação de capacidade.

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

Data: 14/04/2026



## PORTAL PORTO GENTE

### EDI + BLOCKCHAIN: O CAMINHO REALISTA PARA A TOKENIZAÇÃO DE RECEBÍVEIS NO PORTO BRASILEIRO



**Opinião - Carlos Magano - Mestrando Profissional em Direito – FGV Direito SP. Ex-Diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS) e ex-membro da Diretoria da Codesp, Cosan e Rumo.**

Por Carlos Magano O debate sobre digitalização portuária no Brasil costuma oscilar entre dois polos: de um lado, a defesa de soluções totalmente disruptivas baseadas em blockchain; de outro, a preservação rígida de sistemas legados como se fossem intocáveis. A realidade operacional dos portos brasileiros — especialmente no Siscomex/Mercante — exige uma abordagem mais pragmática: a integração híbrida entre o padrão UN/EDIFACT e tecnologias de blockchain, preservando o que funciona e modernizando o que falta.

Aqui a evolução digital do setor, com foco na tokenização de direitos creditórios (TIDC) sem ruptura dos fluxos operacionais existentes.

1. O Brasil ainda é um país EDI — e isso não vai mudar no curto prazo



Apesar da expansão de APIs, plataformas digitais e iniciativas de eBL (electronic Bill of Lading), o fato operacional é simples:  
o porto brasileiro funciona sobre UN/EDIFACT.

- A MSC utiliza intensamente IFTMCS (Bill of Lading), CODECO, COPRAR e IFTSTA.
- O CUSCAR segue obrigatório para manifesto de carga.
- O Siscomex/Mercante depende integralmente de mensagens EDI.
- Terminais, armadores e agentes estruturaram seus sistemas internos ao redor desse padrão.

Ou seja: qualquer inovação que ignore o EDI está condenada a falhar na prática.

### 2. Tokenização não substitui o EDI — ela complementa

A tokenização de direitos creditórios tem avançado no Brasil, especialmente após a consolidação das normas da CVM e do Banco Central. No ambiente portuário, porém, a tokenização só se torna viável se:

1. for compatível com o fluxo EDI existente,
2. não exigir mudanças no Siscomex/Mercante,
3. não alterar o Bill of Lading,
4. não interferir no fluxo documental entre armador e terminal.

A solução, portanto, não é substituir o EDI, mas acoplar uma camada blockchain sobre ele, criando:

- rastreabilidade imutável,
- liquidez secundária de recebíveis,
- automação via smart contracts,
- integração financeira mais rápida.

### 3. Uma arquitetura híbrida EDI + Blockchain

A proposta é uma arquitetura em três camadas:

— Transporte de dados (EDI/UN/EDIFACT)

Mantém o fluxo atual: IFTMCS, CUSCAR, CODECO, COPRAR, IFTSTA.

— Normalização e interpretação

Tradução automática das mensagens EDI para eventos estruturados.

— Blockchain / Smart Contracts

Tokenização de direitos creditórios vinculados a eventos logísticos como:

- gate-in,
- carregamento,
- emissão do BL,
- atracação,
- descarga,
- confirmação de entrega.

Essa arquitetura não exige mudanças regulatórias imediatas e respeita a infraestrutura existente.

### 4. Três cadeias logísticas, três realidades

A análise de campo mostra que a integração híbrida funciona de forma diferente em cada cadeia:



### a) Contêineres (MSC)

Fluxo altamente padronizado, com uso intenso de EDI.  
É o ambiente mais favorável para tokenização.

### b) Soja em Voyage Charter

Fluxo fragmentado, com múltiplos intermediários.  
A tokenização reduz risco e acelera liquidação.

### c) Minério de Ferro (Vale / Valemax)

Cadeia verticalizada, com forte controle interno.  
A tokenização agrega valor na relação com bancos e seguradoras.

## 5. Por que isso importa para o Brasil?

O país movimenta:

- mais de 11 milhões de TEUs,
- mais de 300 milhões de toneladas de granel agrícola,
- mais de 200 milhões de toneladas de minério de ferro.

A digitalização desses fluxos não é apenas uma questão tecnológica — é competitividade internacional.

A integração híbrida EDI + blockchain:

- reduz custos financeiros,
- aumenta previsibilidade,
- melhora governança,
- acelera liquidação de fretes e serviços,
- fortalece o compliance regulatório.

## 6. O que esta isto entrega ao setor

A arquitetura híbrida EDI + blockchain oferece:

- compatibilidade total com o Siscomex/Mercante,
- integração com armadores e terminais sem ruptura,
- tokenização segura e auditável,
- redução de risco operacional,
- melhor acesso a crédito e liquidez,
- um modelo replicável para outros portos brasileiros.

é uma solução desenhada para funcionar no porto real, com suas limitações, pressões e complexidades.

Carlos Eduardo Bueno Magano

Mestrando Profissional em Direito – FGV Direito SP. Ex-Diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS) e ex-membro da Diretoria da Codesp, Cosan e Rumo.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 13/04/2026**

## GOVERNO ASSINA EMPRÉSTIMO DO BANCO DO BRASIL PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

### Infraestrutura & Portos

Túnel Santos–Guarujá recebe financiamento de R\$ 2,5 bilhões e avança como maior obra do Novo PAC

Operação de crédito com o Banco do Brasil viabiliza contrapartida do Estado de São Paulo em projeto estratégico para mobilidade e logística

Redação Portogente

### Empreendimento de R\$ 6,8 bilhões promete reduzir tempo de travessia entre Santos e Guarujá de 50 para 5 minutos e transformar a dinâmica logística da região.

Ministro Tomé Franca participou da formalização da operação de crédito; empreendimento é o maior do Novo PAC.

O ministro Tomé Franca participou, nesta segunda-feira (13), da formalização do empréstimo de R\$ 2,5 bilhões do Banco do Brasil ao projeto de concessão do Túnel Imerso Santos–Guarujá. O crédito viabiliza a contrapartida do Governo de São Paulo na parceria público-privada. O investimento da União, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, é de pouco mais de R\$ 2,5 bilhões. Já a construtora portuguesa Mota-Engil, que assinou o contrato de construção e operação da estrutura, aportou R\$ 1,6 bilhão, somando R\$ 6,8 bilhões da maior obra do Novo PAC do Governo Federal. A concessão é válida por 30 anos.



### Formalização do empréstimo de R\$ 2,5 bilhões foi assinada nesta segunda-feira (13) - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel contará com três faixas de rolamento por sentido, incluindo uma exclusiva para o VLT, além de acessos dedicados para pedestres e ciclistas. O empreendimento contará também com acessos urbanos, prédios operacionais e demais estruturas necessárias à operação do sistema. As obras devem gerar nove mil empregos diretos e indiretos. A previsão de início é 2027,

com operação prevista para 2031.

🚧 Impacto regional: Projeto deve reduzir o tempo de travessia entre Santos e Guarujá de 50 para apenas 5 minutos.

O ministro Tomé Franca ressaltou a integração modal do projeto como melhoria na qualidade de vida e no desenvolvimento da região, que reúne cerca de 2 milhões de habitantes. Segundo ele, a iniciativa organiza fluxos urbanos e portuários, com soluções para pedestres, ciclistas, transporte ferroviário leve e veículos.

Também presente no evento, o vice-presidente Geraldo Alckmin destacou a obra como solução para os impactos da travessia atual sobre a operação do Porto de Santos e a mobilidade regional. Atualmente, mais de 21 mil veículos utilizam diariamente balsas e catraias, além de milhares de ciclistas e pedestres. A expectativa é que o túnel atenda cerca de 78 mil usuários por dia.

📊 Escala do projeto: Investimento total de R\$ 6,8 bilhões e concessão de 30 anos consolidam a maior obra do Novo PAC.

O evento contou ainda com a presença da presidenta do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros; do ministro da Fazenda, Dario Durigan; e do Secretário da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, Samuel Kinoshita.

### Análise Portogente:

O avanço do Túnel Santos–Guarujá reforça a prioridade dada à integração entre mobilidade urbana e logística portuária no Brasil. Ao reduzir gargalos históricos e melhorar a fluidez entre as duas margens, o projeto tende a elevar a eficiência do Porto de Santos e a qualidade de vida na Baixada Santista, consolidando-se como um dos principais vetores de transformação regional.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 13/04/2026*



### BE NEWS – BRASIL EXPORT

#### EDITORIAL – INTELIGÊNCIA ALÉM DO CONCRETO: O PRESENTE E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

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

O Porto de Santos, que em 2025 rompeu a barreira histórica das 186,5 milhões de toneladas movimentadas, está prestes a atingir um novo marco: a da inovação aberta dentro do próprio cais. A criação do primeiro centro de inovação na área portuária, capitaneada pela Autoridade Portuária de Santos (APS), não é apenas um projeto de infraestrutura tecnológica; é uma mudança de paradigma. Defender este hub é defender que a eficiência de Santos não pode mais depender exclusivamente de obras de concreto e aço, mas sim da capacidade de processar dados e gerar soluções digitais em tempo real.

A importância estratégica deste polo tecnológico reside na agilidade. Enquanto grandes obras estruturais, como o túnel Santos-Guarujá (R\$ 6,8 bilhões) e a modernização do sistema VTMS, seguem cronogramas de longo prazo, a inovação aberta permite ataques cirúrgicos aos gargalos operacionais imediatos. Ao aproximar startups, academia e terminais, o Porto de Santos passa a tratar seus desafios — como a gestão de pátios e a fluidez dos 6 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) operados anualmente — como combustível para o empreendedorismo. É o modelo de Singapura e Hamburgo (Alemanha) sendo tropicalizado para garantir que o crescimento operacional não seja sufocado pela burocracia ou pela lentidão logística.

O gigantismo de Santos exige respostas à altura. Investir R\$ 12 bilhões em obras é vital, mas o “software” do porto precisa ser tão robusto quanto o seu “hardware”. Soluções de inteligência artificial para previsão de demanda, gêmeos digitais (Digital Twins) para simulação de manobras e sistemas de blockchain para rastreabilidade de cargas são exemplos de inovações que o novo centro poderá fomentar.

O fato de o projeto do centro de inovação já estar em fase de licitação e contar com o apoio da Prefeitura de Santos reforça a maturidade institucional da APS. Ao integrar a inovação aberta à sua operação de forma estruturada, o Porto de Santos deixa de ser apenas um lugar de passagem de mercadorias para se tornar um centro produtor de conhecimento.

Este centro de inovação é o “calado digital” de que o Brasil precisa. Ele garante que o Porto de Santos continue sendo o principal motor da economia brasileira, não apenas pelo tamanho de seus navios, mas pela inteligência de seus processos. O futuro da logística brasileira agora tem um endereço físico dentro do maior porto do Hemisfério Sul, e ele promete ser tão dinâmico quanto as águas que banham o seu canal.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

### INSIGHT – NAVEGAÇÃO - O FRETE MARÍTIMO PASSOU A PRECIFICAR A INCERTEZA



#### MARCELO NERI

Sócio CEO do Grupo Alphamar e vice-presidente regional para as Américas da Federação das Associações Nacionais de Agentes de Navegação (Fonasba, na sigla em inglês)  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Os acontecimentos recentes no Oriente Médio fizeram mais do que pressionar os mercados de energia. Eles trouxeram de volta ao centro do debate uma verdade que o comércio internacional, em certos momentos, prefere suavizar: por mais digitalizada, financiada e otimizada que tenha se tornado a economia global, ela continua profundamente física. Continua dependente de rotas estreitas, portos sensíveis, navios disponíveis, seguros viáveis e tempos de trânsito minimamente previsíveis.

Quando um ‘chokepoint’ marítimo entra em tensão, o impacto raramente fica restrito ao mapa da crise. Ele rapidamente se espalha pelo frete, pelos prêmios de seguro, pelo planejamento de estoques, pelos custos industriais, pela inflação e, em última análise, pelo próprio crescimento econômico. Em um mundo ainda estruturado sobre o transporte marítimo como espinha dorsal do comércio, a geografia segue exercendo um poder que nenhuma narrativa moderna de eficiência conseguiu anular.

É justamente por isso que o Mar Vermelho e o Estreito de Hormuz não devem ser tratados como episódios isolados, nem como ruídos laterais de uma conjuntura geopolítica distante. Juntos, eles revelam algo mais profundo: como uma perturbação marítima se converte, em pouco tempo, em reprecificação econômica.

A crise no Mar Vermelho já mostrou isso com clareza. O estresse no shipping não se resume ao risco direto à embarcação. Ele altera o tempo, e tempo, em logística, é estrutura. Quando navios precisam contornar o Cabo da Boa Esperança, as viagens se alongam, as escalas se desorganizam, a programação perde cadência, o ‘tonnage’ permanece absorvido por mais tempo e a chamada capacidade efetiva da frota se estreita, ainda que nenhum navio tenha sido formalmente retirado do mercado. É nesse ponto que o problema deixa de ser localizado e passa a contaminar o sistema.

Esse aspecto é central. O transporte marítimo não é regido apenas pelo tamanho nominal da frota mundial, mas pela capacidade realmente utilizável em condições concretas de operação. Cada dia adicional no mar, cada escala evitada, cada prêmio extra de war risk, cada incerteza sobre janela, calado, conexão ou reposicionamento altera a economia do setor. O que se perde, muitas vezes, não é apenas eficiência. É ritmo. E ritmo, no transporte marítimo, é um ativo silencioso, porém decisivo.

Quando esse ritmo se rompe, o custo não recai apenas sobre armadores, afretadores, operadores ou terminais. Ele se desloca para tradings, indústrias, varejo e cadeias produtivas inteiras, que passam a conviver com mais incerteza, mais estoque defensivo, mais capital imobilizado e menos previsibilidade. Em outras palavras: a fricção marítima deixa de ser um problema do mar e passa a ser um problema da economia real.

Hormuz acrescenta uma camada ainda mais sensível a esse quadro, porque não é apenas uma passagem marítima. É uma das artérias energéticas mais relevantes do mundo. Qualquer ameaça à fluidez desse corredor não afeta somente petróleo e gás. Afeta bunker, petroquímica, fertilizantes, custo logístico, margem industrial, decisão de compra, percepção de risco e expectativa inflacionária. Ou seja, a insegurança geopolítica, antes de se expressar plenamente em índices e relatórios, já começou a se infiltrar no custo do transporte e no humor dos mercados.

É aí que a questão deixa de ser apenas setorial. Em momentos como este, o frete não pode mais ser lido apenas pela lógica clássica de oferta e demanda. Em mercados mais sensíveis, sobretudo nos segmentos ligados ao transporte de petróleo e gás, ele passa a incorporar de forma mais aguda o risco geopolítico, os prêmios de guerra, a absorção adicional de tonelagem e a perda de previsibilidade operacional. Em outras palavras, não se trata de afirmar que todos os fretes sobem da mesma forma, em todos os mercados, mas de reconhecer que, em corredores críticos como Hormuz,



o transporte marítimo passa a embutir mais claramente o preço do risco, da demora e da incerteza. E isso produz uma mudança conceitual relevante. Durante muito tempo, parte do mercado se acostumou a ler o frete predominantemente pela lógica clássica de oferta e demanda. Essa lógica continua válida, mas já não é suficiente. Hoje, o frete também incorpora risco geopolítico, vulnerabilidade logística, concentração de rotas, sensibilidade energética e perda de previsibilidade operacional.

A lição mais ampla é desconfortável, mas necessária. Durante anos, a economia global buscou uma eficiência quase absoluta e, ao fazer isso, investiu menos do que deveria em redundância. Depositou confiança excessiva em rotas concentradas, cadeias enxutas, fornecedores excessivamente centralizados e filosofias de estoque desenhadas para tempos estáveis. Enquanto as rupturas eram esporádicas, isso parecia sofisticação. Quando conflitos, limitações de canais, choques climáticos e fragmentação geopolítica começam a se sobrepor, a mesma arquitetura passa a revelar sua fragilidade.

O problema nunca foi a integração global em si. O problema foi imaginar que integração sem margem, sem opcionalidade e sem amortecedores seria suficiente. Não era.

Por isso, a resposta do setor não pode se limitar a desvios táticos de rota ou a ajustes de curtíssimo prazo. O que está em jogo é algo mais estrutural: maior opcionalidade logística, planejamento de cenários mais disciplinado, leitura mais realista do risco político, melhor visibilidade sobre exposição portuária e uma reabilitação prudente da ideia de estoque estratégico em categorias críticas. Em um ambiente como este, inteligência marítima deixa de ser um diferencial complementar. Passa a integrar o próprio núcleo da proposta de valor.

Há, inclusive, uma dimensão mais antiga por trás de tudo isso. Muito antes da linguagem moderna das supply chains, os clássicos da política e da história já sabiam que comércio, poder, conflito e insegurança jamais estiveram realmente dissociados. A ordem nunca foi definitiva; sempre foi administrada. O erro recorrente do mundo corporativo é agir como se previsibilidade fosse um estado natural do comércio internacional, quando, na verdade, ela é uma construção temporária, sustentada por prudência, preparação e capacidade de absorver choque.

A crise atual vai passar, como tantas outras passaram. Mas seria imprudente imaginar que, com isso, os pressupostos anteriores simplesmente retornarão intactos. Parte do custo adicional de segurança, compliance, desvio de rota, seguro, proteção de estoques e análise de risco tende a permanecer incorporada ao sistema.

E talvez seja esse o ponto mais importante. O frete marítimo já não precifica apenas distância e demanda. Cada vez mais, ele precifica a incerteza.

Não saber se o conflito mais recente vai passar não é a verdadeira questão. Ele passará. A questão real é se o mercado finalmente aceitará que checkpoints marítimos não são exceções desconfortáveis dentro do comércio global. São uma de suas realidades permanentes.

**A CRISE ATUAL VAI PASSAR, COMO TANTAS OUTRAS PASSARAM. MAS SERIA IMPRUDENTE IMAGINAR QUE, COM ISSO, OS PRESSUPOSTOS ANTERIORES SIMPLEMENTE RETORNARÃO INTACTOS. PARTE DO CUSTO ADICIONAL DE SEGURANÇA, COMPLIANCE, DESVIO DE ROTA, SEGURO, PROTEÇÃO DE ESTOQUES E ANÁLISE DE RISCO TENDE A PERMANECER INCORPORADA AO SISTEMA**

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## **POLÍTICA - DEPUTADO VIRA RÉU POR DESCUMPRIR MEDIDAS PROTETIVAS**

Lucas Bove (PL) já respondia a processo por violência doméstica e psicológica, ameaça e perseguição contra a ex-esposa

**Do Estadão Conteúdo**



***O texto da denúncia de violência indica episódios em que Lucas Bove (PL) belisca e aperta a vítima enquanto fumava maconha, além do uso de arma de fogo e faca***

A Justiça de São Paulo tornou o deputado estadual Lucas Bove (PL) réu em um segundo processo criminal envolvendo a ex-mulher, a influenciadora Cíntia Chagas. A nova ação foi aberta após o

parlamentar descumprir 10 medidas protetivas concedidas a Cíntia no âmbito de outro processo, no qual ele responde por violência doméstica, psicológica, ameaça e perseguição.

A decisão foi tomada pelo juiz Felipe Pombo Rodriguez, da Vara de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher, que acolheu denúncia oferecida pelo Ministério Público.

“O fato criminoso está devidamente descrito na exordial acusatória, imputando ao réu 10 (dez) episódios de descumprimento de medidas protetivas”, afirmou Rodriguez em trecho da decisão, obtida pela reportagem.

O magistrado acrescentou ainda que há provas que demonstram o descumprimento das medidas por parte do deputado estadual, “preenchendo a justa causa necessária para o exercício da ação penal. Ambos os processos tramitam em segredo de Justiça.

A reportagem procurou a defesa do deputado, mas não obteve retorno. Em outras oportunidades, os advogados de Bove afirmaram que ele é inocente e negaram as acusações de violência.

Em nota, a advogada Gabriella Manssur, que representa a vítima, a influenciadora Cíntia Chagas, afirmou que a decisão de tornar Lucas Bove réu em outro processo representa uma resposta a “todas as mulheres que encontram coragem para denunciar a violência”.

“As medidas protetivas não são meras formalidades: são instrumentos essenciais de salvaguarda da integridade física e psicológica da vítima, e seu descumprimento deve ser tratado com a máxima seriedade pelo sistema de Justiça”, acrescentou.

Em razão do caso, o Conselho de Ética da Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) informou, no início de março, a reabertura do processo por quebra de decoro parlamentar contra o deputado. O colegiado havia decidido pelo arquivamento da denúncia, mas voltou atrás após Bove se tornar réu.

### **Violência doméstica**

Cíntia registrou um boletim de ocorrência acusando o ex-marido de violência psicológica e ameaça em 4 de setembro do ano passado. Ela relatou viver um relacionamento abusivo, marcado por ciúmes, possessividade e controle por parte do deputado.

Na denúncia, a promotoria descreve uma escalada de violência física, moral e emocional entre 2022 e 2025. O texto cita episódios em que ele belisca e aperta o corpo da vítima enquanto fumava “maconha”, aponta arma de fogo em direção à ex-esposa e arremessa uma faca contra a perna dela.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

**NACIONAL - HUB – CURTAS - PETROBRAS RETOMA OBRAS DA UFN-III EM MS E MARCA RETORNO ESTRATÉGICO AO SETOR DE FERTILIZANTES**

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

### **DE VOLTA AO MERCADO DE FERTILIZANTES**

A decisão aprovada pelo Conselho de Administração da Petrobras nessa segunda-feira, dia 13, de retomar as obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III) em Três Lagoas (MS), representa uma guinada estratégica para a soberania alimentar e energética do Brasil. Com um investimento estimado em US\$ 1 bilhão, a estatal oficializa seu retorno ao setor de fertilizantes, corrigindo um hiato de mais de uma década e respondendo diretamente às vulnerabilidades expostas pela atual conjuntura geopolítica.

### **CONFLITO INTERNACIONAL**

A retomada da UFN-III ocorre no momento em que os custos de importação de insumos agrícolas dispararam devido ao conflito no Oriente Médio, que encarece o transporte e a produção global de nitrogenados.

### **CRONOGRAMA**

De acordo com a Petrobras, o início das operações comerciais da unidade de fertilizantes está programado para 2029. A instalação terá uma produção diária de 3.600 toneladas de ureia e 2.200 toneladas de amônia, insumos críticos para as safras de milho, cana-de-açúcar e café, motores do PIB brasileiro.

### **SEGURANÇA NACIONAL**

A localização estratégica da UFN-III em Mato Grosso do Sul permitirá o abastecimento direto do “cinturão agrícola” do Ppís, incluindo os estados de Mato Grosso, Goiás, Paraná e São Paulo. Atualmente, o Brasil consome cerca de 8 milhões de toneladas de ureia por ano e possui uma dependência externa severa. A reativação desta unidade, paralisada desde 2015, é vista pelo mercado como uma medida de segurança nacional, garantindo que o agronegócio brasileiro não fique refém das oscilações de preços e das rotas logísticas ameaçadas por crises internacionais, como o bloqueio do Estreito de Ormuz.

### **A RECOMPRA DE MATARIPE**

A retomada das negociações diretas entre a Petrobras e o fundo soberano Mubadala para a recompra da Refinaria de Mataripe (antiga RLAM), na Bahia, marca o capítulo mais concreto da estratégia de expansão da capacidade de refino da estatal sob o governo Lula. O movimento, reportado nessa segunda-feira, dia 13, sinaliza que a empresa está saindo da fase de intenções políticas para o campo das negociações financeiras e técnicas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## **POLÍTICA - LULA REDUZ JORNADA DE SERVIDORES TERCEIRIZADOS**

Em meio ao debate sobre o fim da escala 6x1, decreto do presidente beneficia 40 mil profissionais da gestão pública

### **Do Estadão Conteúdo**



### **A medida assinada por Lula trata da redução das horas semanais, não da quantidade de dias de descanso**

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), assinou um decreto nesta segunda-feira, 13, reduzindo a jornada de trabalho de mais 40 mil servidores terceirizados da gestão pública.

Esses trabalhadores passarão a ter jornadas semanais de 40 horas em vez das atuais 44



horas, em modelo semelhante ao que o governo federal quer implementar com o fim da jornada de trabalho 6x1.

Esse regime de 40 horas semanais será aplicado a todos os terceirizados, exceto os que atuam em regime de escala (12h x 36h ou 24h x 72h, por exemplo). Cerca de 19 mil trabalhadores terceirizados já haviam sido beneficiados com essa redução de jornada em 2024 e em 2025, segundo a Secretaria de Comunicação Social (Secom) da Presidência.

A medida assinada por Lula trata da redução das horas semanais, mas não da quantidade de dias de descanso. Essa redução, porém, está no centro do debate das propostas de redução da jornada de trabalho, com o fim da escala 6x1 e o estabelecimento de uma jornada 5x2.

Em discurso, o presidente disse que o trabalho feito pelos terceirizados é tão “dignificante e importante” quanto o dele no comando do Executivo do País. Lula disse que o governo está dando benefícios para o setor, mas que isso ocorre em “passos lentos”.

“Eu sempre acho que, muitas vezes, a gente não quer enxergar as pessoas que estão fazendo o trabalho que a gente acha que só podem fazer pessoas que não têm a mesma qualificação profissional. O que estamos fazendo aqui é dando passos, ainda mais lentos do que eu imaginava”, afirmou Lula.

### Exemplo

O ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou que, com a medida, Lula está mostrando um “exemplo de casa” em meio ao debate pelo fim da escala 6x1. Ele também reafirmou que o governo briga por uma redução de 44 para 40 horas semanais para todos os brasileiros sem redução de salário.

“O que o presidente Lula está mostrando hoje é que o exemplo começa em casa. A gente defende que todos os trabalhadores brasileiros trabalhem 40 horas semanais no máximo, que tenham, pelo menos, dois dias de descanso na semana”, afirmou Boulos.

### Novo projeto

O governo também vai man dar nesta semana ao Congresso o projeto de lei com o fim da jornada de trabalho 6x1. Segundo Guilherme Boulos, “a decisão já está tomada” pelo presidente. A data para o envio depende apenas de uma conversa de Lula com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB).

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, disse que a luta pela redução da jornada de trabalho precisa levar em conta especificidades. Ele salientou, no entanto, que a batalha pelo fim da escala 6x1 é correta.

“Se nós podemos fazer mais com menos gente - as fábricas produzem mais com menos gente, o campo produz mais com menos gente -, é óbvio que você vai ter uma jornada um pouco menor. Essa é uma tendência mundial”, disse o vice-presidente, em discurso na sede da União Geral dos Trabalhadores (UGT).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## POLÍTICA – RELATOR DO TRABALHO POR APPS PEDE RETIRADA DE PAUTA NA CÂMARA

A votação estava prevista para esta terça-feira, 14, em comissão especial

### **Do Estadão Conteúdo**

O deputado federal Augusto Coutinho (Republicanos- -PE), relator da regulamentação do trabalho por meio de aplicativos, comunicou que pedirá ao presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) a

retirada do projeto da pauta. A votação estava prevista para esta terça-feira, 14, em comissão especial.

Em nota, nesta segunda-feira, 13, Coutinho disse que o pedido partiu do novo ministro da Secretaria de Relações Institucionais do governo, José Guimarães (PT-CE), que até semana passada atuava como líder do governo na Câmara.

Segundo o relator, a decisão busca “preservar o mérito técnico do texto, construído mediante diálogo com trabalhadores, plataformas governo, Justiça do Trabalho, academia e especialistas desde 2025”. O deputado também defendeu o parecer que apresentou.

“Apresentamos um relatório inovador, propondo a criação de uma nova categoria, e garantindo uma série de direitos reivindicados há anos pelos profissionais: transparência algorítmica, seguridade social, repasses integrais de gorjeta, seguro de vida e acidentes, valor mínimo de remuneração para entregadores, retenção máxima da plataforma e até isenção de imposto para aquisição de veículos”, escreveu.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 14/04/2026**

## POLÍTICA – GOVERNO TROCA PRESIDENTE DO INSS

Sem conseguir reduzir a fila de espera por benefícios, Gilberto Waller Júnior foi demitido. A servidora Ana Cristina Viana Silveira assume a vaga

**Do Estadão Conteúdo**



**Ana Cristina Viana Silveira é indicação do ministro da Previdência, Wolney Queiroz**

O governo Lula decidiu trocar o comando do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), demitindo o procurador federal Gilberto Waller Júnior e nomeando para o cargo Ana Cristina Viana Silveira, servidora de carreira do órgão.

A avaliação dentro do ministério é que o combate às fraudes nos descontos associativos já está encaminhado, com operações avançadas para

identificar e punir os responsáveis, e que agora seria necessário voltar a focar no enfrentamento da fila do INSS que bateu 2,7 milhões de pessoas em março.

Waller foi nomeado presidente do INSS no final de abril do ano passado. Ele substituiu Alessandro Stefanutto, que pediu demissão após ser afastado pela Operação Sem Desconto, deflagrada pela Polícia Federal naquele mês para investigar fraudes bilionárias em descontos de aposentadorias e pensões.

Ao longo dos 11 meses em que ficou à frente do órgão, Waller teve alguns atritos com o ministro da Previdência, Wolney Queiroz. Em novembro, por exemplo, o então presidente do INSS pediu ao ministro o afastamento da servidora Léa Bressy da função de sua substituta no órgão.

Em seu pedido, ele citou suposta proximidade da servidora com Stefanutto. Na ocasião, o ministro pediu a Waller provas de crimes, irregularidades ou desvios éticos que fundamentassem a saída de Léa.

Ana Cristina Viana Silveira é indicação de Wolney, que decidiu permanecer no governo, em vez de disputar algum cargo eletivo em outubro. Com isso, o ministro ganhou carta branca para compor sua equipe.



### Missão

Silveira terá como missão reduzir a fila do INSS e reorganizar o ambiente interno do órgão, que era considerado muito tensionado por causa da gestão de Waller. Também havia uma leitura de que o ex-presidente do órgão só priorizava uma medida para acabar com a fila, que era a concessão de bônus para peritos.

Além disso, o aumento da fila não era considerado proporcional ao número de requerimentos protocolados solicitando benefícios, o que gerou críticas à atuação de Waller. A mudança busca ainda evitar o desgaste que o aumento da fila do INSS poderia provocar na campanha à reeleição do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Em março, a fila caiu de 3,1 milhões para 2,7 milhões. A média de novos pedidos foi de 61 mil por dia, superando a média de 59 mil registrada em fevereiro.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

### POLÍTICA – CLÁUDIO CASTRO NÃO VAI DEPOR À CPI DO CRIME ORGANIZADO

Ex-governador alega lombalgia aguda para não comparecer na sessão desta terça

#### **Do Estadão Conteúdo**

Cláudio Castro (PL), o ex- -governador do Rio de Janeiro informou que não irá depor à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Crime Organizado, no Senado Federal. Ele deveria comparecer na sessão desta terça-feira, 14, em Brasília, mas faltará por apresentar “dores intensas na região lombar”.

“O ex-governador Cláudio Castro foi diagnosticado, na manhã desta segunda-feira, com um quadro de lombalgia aguda, apresentando dores intensas na região lombar, o que motivou orientação médica expressa para suspender viagens e atividades presenciais neste momento. Por esse motivo, ele não poderá comparecer à oitiva da CPI do Crime Organizado, prevista para terça-feira, em Brasília”, diz a nota do ex- -governador publicada pelo G1.

A convocação de Castro foi aprovada pela CPI no dia 31 de maio. Há um entendimento formado no Supremo Tribunal Federal (STF) de que governadores não podem ser convocados. Com a renúncia de Castro ao cargo no dia 23 de março, o cenário mudou e os parlamentares aprovaram sua oitiva e do ex-governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha (MDB).

Castro renunciou um dia antes do julgamento do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que o condenou e o tornou inelegível até 2030. De acordo com a acusação, órgãos estaduais, como a Ceperj e a Uerj, teriam sido usados para criar mais de 27 mil cargos comissionados irregulares, destinados a beneficiar aliados políticos e impulsionar a reeleição do ex-governador em 2022.

Para o relator da CPI e autor do requerimento, senador Alessandro Vieira (MDB-SE), o depoimento de Castro proporcionaria “um panorama macro estratégico inestimável, permitindo investigar as falhas e os gargalos institucionais que dificultam o combate à lavagem de dinheiro e à asfixia financeira do crime organizado”.

Essa não é a primeira vez que Castro não comparece às reuniões da Comissão. A CPI chegou a agendar três oitivas com o ex-governador do Rio entre fevereiro e março. Ele faltou às três tentativas alegando incompatibilidade de agenda. O Estadão tenta contato com o ex-governador.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

### TRANSPORTES – PORTOS - BANCO DO BRASIL FORMALIZA CRÉDITO DE R\$ 2,5 BI PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Empréstimo com garantia da União viabiliza aporte do estado de São Paulo em projeto de R\$ 6,8 bilhões

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



**A cerimônia de assinatura da operação contou com a presença de autoridades do governo federal, entre elas o vice-presidente Geraldo Alckmin, de São Paulo e do Banco do Brasil**

O Banco do Brasil formalizou na segunda-feira (13) a assinatura de uma operação de crédito de R\$ 2,5 bilhões com o governo do Estado de São Paulo para viabilizar a participação estadual na Parceria Público-Privada (PPP) do Túnel

Imerso Santos-Guarujá.

O financiamento, com garantia da União, terá prazo de 23 anos e juros atrelados ao CDI acrescido de 1,5%. Os recursos correspondem à parcela do governo paulista no empreendimento, estimado em cerca de R\$ 6,8 bilhões.

A estrutura de financiamento do projeto prevê aportes de aproximadamente R\$ 2,7 bilhões da União, R\$ 2,5 bilhões do estado de São Paulo — viabilizados pela operação com o Banco do Brasil — e R\$ 1,6 bilhão da iniciativa privada, por meio da concessionária responsável pela obra e operação, a portuguesa Mota-Engil. A concessão terá prazo de 30 anos.

O túnel será construído sob o canal do Porto de Santos, ligando os municípios de Santos e Guarujá. O projeto prevê 1,5 quilômetro de extensão total, sendo 870 metros em trecho imerso, com três faixas de rolamento por sentido, incluindo uma exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de acessos para pedestres e ciclistas.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a formalização da operação de crédito permite o avanço das próximas etapas do empreendimento. “As obras devem iniciar ainda no ano de 2026 e o prazo para conclusão é de 48 meses, portanto, até o final de 2030”, afirmou. Ele acrescentou que há uma pendência em análise no Tribunal de Contas da União (TCU), classificada como burocrática, que ainda precisa ser concluída. “Não acredito que vai atrasar, é uma questão burocrática que a gente está finalizando e não deve atrasar”, disse.

O secretário de Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, Samuel Kinoshita, destacou as condições do financiamento obtido pelo Estado. “Na parte que cabe ao estado de São Paulo nós obtivemos um bom financiamento, a taxas, digamos, de mercado, mas com garantia da União, que torna ele ainda mais interessante”, afirmou. “É um projeto muito bonito pelo que representa para toda a Baixada Santista, para todo o estado de São Paulo e para o Brasil, ao fim e ao cabo, em termos logísticos também”, acrescentou.

A presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros, afirmou que a operação foi estruturada pela instituição e destacou a participação conjunta das esferas federal e estadual. “Quando existe compromisso com o crescimento do país, por responsabilidade e cooperação institucional, os resultados são sólidos e duradouros. A parceria com o governo do Estado de São Paulo é histórica e sólida, baseada em eficiência e capacidade de execução”, disse.

O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou que a travessia entre Santos e Guarujá concentra elevado volume de deslocamentos e destacou a relação da obra com a operação do Porto de Santos. “O Porto de Santos é o maior da América Latina. Um terço das exportações e importações brasileiras chega ou sai por ele. A travessia Guarujá-Santos é uma das maiores do mundo”, afirmou.

Atualmente, a ligação entre as duas cidades é feita por meio de balsas e embarcações de pequeno porte. Dados apresentados durante o evento indicam que mais de 21 mil veículos utilizam diariamente

a travessia, além de cerca de 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres. A estimativa associada ao projeto é de que o túnel concentre fluxo de até 78 mil usuários por dia.

### Empréstimo a SP

A formalização do financiamento ocorre após a autorização do Ministério da Fazenda para a concessão de garantia da União ao empréstimo contratado pelo estado de São Paulo. O aval federal foi publicado no Diário Oficial da União no último dia 6 e integra o arranjo financeiro do projeto.

No modelo definido por meio de Acordo de Cooperação Técnica (ACT), a Autoridade Portuária de Santos (APS) participa com previsão de aporte de cerca de R\$ 2,6 bilhões. A estatal afirma já ter reservado os recursos, mas a liberação depende do atendimento a exigências do Tribunal de Contas da União, relacionadas à formalização de mecanismos de governança e controle.

Segundo a APS, foram apresentadas propostas ao tribunal e solicitada autorização para o depósito dos valores em conta vinculada ao projeto, em linha com o cronograma previsto. De acordo com o presidente da autoridade portuária, Anderson Pomini, a empresa contratada já realiza sondagens de solo e levantamentos técnicos na área do empreendimento.

O acordo de cooperação que estrutura o projeto tem como intervenientes a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), responsáveis pelo acompanhamento de aspectos regulatórios.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

## TRANSPORTES – PORTOS - MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA CHEGA A 101 MILHÕES DE TONELADAS EM FEVEREIRO

Alta é puxada por terminais privados e avanço da cabotagem, com destaque para granel líquido e contêineres

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



***A carga containerizada registrou no mês de fevereiro uma alta de 10,2% na movimentação de 12,4 milhões de toneladas, e um crescimento de 14,1% em TEU, totalizando 1,2 milhão***

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 (TUP), que movimentaram 67,7 milhões de toneladas, um aumento de 8,90%. A performance dos TUP 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.

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 20 pés, totalizando 1,2 milhão de TEU. 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 14/04/2026**

### **TRANSPORTES – FERROVIAS – NOVO VIADUTO EM HORTOLÂNDIA SUBSTITUI TRAVESSIA SOBRE TRILHOS**

Obra de R\$ 57 milhões conecta vias da cidade e busca reorganizar fluxo em ponto de cruzamento ferroviário

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



**Construído pela concessionária Rumo., o viaduto tem 385 metros de extensão e 21 metros de largura, com quatro faixas de rolamento, além de ciclovia e calçada para pedestres**

O Ministério dos Transportes entregou, na segunda-feira (13), o viaduto Monsenhor Décio Ravagnani, em Hortolândia (SP), estrutura que substitui o cruzamento em nível sobre a linha férrea na região de Vila Real.

O ministro dos Transportes, George Santoro, participou da inauguração. A obra altera a circulação viária em um dos pontos de travessia entre áreas centrais e bairros do município.

“Esse viaduto é mais que uma obra. Era uma demanda antiga da população de Hortolândia e agora representa o objetivo maior do governo, que é cuidar das pessoas, da segurança de cada morador. Resolver conflitos urbanos é fundamental para o desenvolvimento do país, e essa estrutura vai melhorar a vida de quem passa por aqui todos os dias”, afirmou o ministro.

Com investimento de R\$ 57 milhões, o viaduto liga a Avenida Santana (Jardim Amanda) à Rua Argolino de Moraes (Centro) e à Avenida São Francisco de Assis (Nova Hortolândia).

Segundo o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a separação entre o tráfego urbano e a linha férrea tende a reduzir interferências na operação dos trens e no trânsito local. “Agora, os carros passam por cima da ferrovia, o trânsito pela cidade melhora e o trem não precisa mais reduzir a velocidade”, disse.

Construído pela concessionária Rumo Malha Paulista S.A., o viaduto tem 385 metros de extensão e 21 metros de largura, com quatro faixas de rolamento além de ciclovia e calçada para pedestres. O conjunto de intervenções inclui rotatórias de acesso e saída e a revitalização da Praça da Igreja Matriz.

O projeto também prevê etapas adicionais, como a construção de um muro ao longo da linha férrea para impedir travessias irregulares e o prolongamento da rua Sebastião de Paula até a avenida Amélia Basso Breda, com passagem sob o viaduto.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2026

## TRANSPORTES – FERROVIAS – TCU RETOMA ANÁLISE DA FERROGRÃO APÓS LIBERAR TRAMITAÇÃO DO PROCESSO

Corte concede efeito suspensivo a recursos e reabre avaliação técnica enquanto ação no STF segue sem conclusão

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



**A Ferrogrão é uma ferrovia planejada com 976 quilômetros de extensão, destinada a ligar a região produtora de grãos de Sinop (MT) ao distrito de Miritituba, em Itaituba (PA)**

O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu retomar a tramitação do processo de desestatização da Ferrogrão (EF-170), ao conceder efeito suspensivo a recursos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo

Ministério dos Transportes. Com a decisão, a corte reverte a suspensão anteriormente imposta ao processo e autoriza a continuidade da análise técnica do projeto.

A Ferrogrão é uma ferrovia planejada com 976 quilômetros de extensão, destinada a ligar a região produtora de grãos de Sinop (MT) ao distrito de Miritituba, em Itaituba (PA), ponto estratégico de conexão com os portos do chamado Arco Norte. O empreendimento é apontado como uma alternativa logística para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, com potencial de reduzir custos de transporte e a dependência de rodovias como a BR-163.

A decisão que altera o andamento do processo foi assinada pelo ministro- -substituto Marcos Bemquerer Costa, que assumiu a relatoria após a aposentadoria do ministro Aroldo Cedraz. No despacho, o relator analisa os agravos apresentados pela ANTT e pelo Ministério dos Transportes contra uma decisão anterior, que havia determinado o sobrestamento — ou seja, a paralisação — do processo até a adoção de medidas corretivas.

Na decisão tomada em março, o TCU havia condicionado o avanço da análise à revisão de pontos considerados sensíveis nos estudos e na modelagem da concessão. Entre as preocupações estavam aspectos relacionados à consistência técnica, à viabilidade econômico-financeira e aos riscos associados ao projeto.

Ao reavaliar os argumentos apresentados nos recursos, o relator decidiu conceder efeito suspensivo, o que, na prática, derruba a interrupção do processo e permite que ele volte a tramitar. A medida não representa uma validação do projeto, mas autoriza a continuidade da análise no âmbito do tribunal.

Com isso, o processo foi encaminhado à Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária (AudPortoFerrovia), responsável por examinar o mérito da desestatização. O despacho determina que a área técnica conduza a instrução com urgência, indicando a necessidade de aprofundamento das análises em um prazo mais curto.

A retomada da tramitação no TCU ocorre em paralelo a questionamentos que o projeto enfrenta em outras frentes. No Supremo Tribunal Federal (STF), a Ferrogrão é objeto de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 6553), que discute a legalidade de alterações feitas para viabilizar a ferrovia.

A ação foi apresentada pelo Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) e questiona a Lei 13.452, de 2017, que promoveu a redução de uma área de aproximadamente 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará. A alteração na área da unidade de conservação foi uma das medidas adotadas para permitir o traçado da ferrovia, o que levou a questionamentos sobre possíveis impactos ambientais e legais.

O julgamento da ação no STF já foi iniciado, mas não foi concluído. Até o momento, foram registrados dois votos favoráveis à validade da lei — dos ministros Alexandre de Moraes, relator do caso, e Luís Roberto Barroso. O processo foi interrompido por pedido de vista do ministro Flávio Dino, o que suspendeu temporariamente a análise.

Mais recentemente, a retomada do julgamento chegou a ser pautada, mas acabou adiada em duas ocasiões consecutivas, inicialmente prevista para o dia 8 e depois remarcada para o dia 9. Nenhuma das sessões resultou na continuidade da análise, e até o momento não há nova data definida para que o caso volte à pauta do Supremo.

### Impactos socioambientais

O tema também tem sido acompanhado por diferentes grupos sociais e organizações, que apontam possíveis impactos socioambientais do empreendimento, especialmente em áreas da Amazônia e do Cerrado. Durante mobilizações realizadas em Brasília, lideranças indígenas manifestaram preocupação com os efeitos da ferrovia sobre territórios, rios e modos de vida de populações tradicionais.

Enquanto o julgamento no STF permanece pendente, a análise no TCU avança em uma frente distinta, voltada à avaliação técnica e econômica da concessão. No tribunal de contas, o foco recai sobre a estruturação do projeto, incluindo estudos de demanda, modelagem financeira, matriz de riscos e condições para eventual leilão.

O andamento simultâneo dessas frentes — técnica, no TCU, e jurídica, no STF — mantém o projeto em uma situação de indefinição quanto aos próximos passos. A continuidade da análise no tribunal de contas não elimina a necessidade de definição sobre a constitucionalidade das alterações legais que viabilizam o traçado da ferrovia.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BR-319 ENTRE O DISCURSO AMBIENTAL E A DECISÃO POLÍTICA



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas.  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Finalmente vai sair a obra de recuperação da BR-319? É difícil acreditar. Entretanto, sempre esteve muito claro que não era um problema técnico, jurídico ou orçamentário. Sempre se tratou de uma questão política e executiva. Querendo fazer, a obra sairia. A questão é que a costura política não era nada trivial.

Ora existia falta de dinheiro, porque o dinheiro iria para as regiões mais ricas do País e, com isso, surgiam as desculpas. Em outro momento, a política era mais ambientalista e assim, com projetos descuidados com o meio ambiente, levava-se o assunto para o judiciário facilmente interromper as obras. E os políticos fugiam da política, colocando a culpa na Justiça. Em outros momentos,



predominava a pouca preocupação ambiental, mas, neste caso, não se tinha a intenção de alocar investimentos na Amazônia. Assim, mais uma vez, o problema era do Judiciário, para paralisar as ações, por falta de orçamento ou de projetos apropriados.

O efeito era sempre o mesmo: nada fazer. Isso sem falar nos embates políticos regionais. Factualmente, não era uma preocupação ambiental, social ou econômica. A dinâmica era uma política amazônica enfraquecida, de proteção pela inação e do uso do Judiciário para interromper as forças políticas contrárias, com foco no descuido ambiental ou no descuido econômico. Era o predomínio do desprezo pela Amazônia e pelo interesse de suas populações.

Foi necessário mudar o marco legal ambiental, trocando as leis de regulamentação que influenciam esta obra, neutralizando os descuidos de projetos de engenharia e a força da política ambiental. Foi necessário unir as forças políticas regionais, para decidir fazer a obra, pois, no passado, havia divergência nas lideranças, onde uns queriam, outros não aceitavam. Adicione-se a isso uma liderança nacional defendendo a Amazônia, por mais que, para alguns ambientalistas, isso pareça um contrassenso.

Ao que tudo indica, parece que a lei parou de ser um impeditivo. O orçamento apareceu. O meio ambiente parece ser prioridade. O social parou de ser desprezado. Com estas quatro questões, a rodovia certamente será recuperada. A política lidera o tripé da sustentabilidade. Sem esta concertação, não haveria como a obra acontecer. Será que finalmente o asfaltamento do trecho do meio da BR-319 acontecerá? Em minha opinião – e posso mudar de ideia no futuro – finalmente, chegou o momento. A obra sairá. Quando uma cerimônia política firmar esta ordem de serviço, como decisão executiva federal, conjugada com o compromisso do Amazonas e de Rondônia, a obra começará a ser feita.

Passaremos então para a outra fase: assegurar a sua conclusão e defender as salvaguardas ambientais. Está na hora de começar os diálogos com todos os municípios de seu entorno. Está na hora de começar a construção das proteções ambientais e sociais para garantir o êxito econômico e proteger a floresta. Está na hora do diálogo de quem quer fazer, mas respeita a economia, o ambiente e as pessoas. Precisamos seguir a construção republicana. Enquanto este equilíbrio estiver de pé, teremos tido sucesso. Fora dele, não há o que celebrar. É preciso fazer a rodovia, para as sociedades, atendendo ao requisito econômico e com respeito ao meio ambiente.

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

**AO QUE TUDO INDICA, PARECE QUE A LEI PAROU DE SER UM IMPEDITIVO. O ORÇAMENTO APARECEU. O MEIO AMBIENTE PARECE SER PRIORIDADE. O SOCIAL PAROU DE SER DESPREZADO. COM ESTAS QUATRO QUESTÕES, A RODOVIA CERTAMENTE SERÁ RECUPERADA**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2026

## BRASIL EXPORT - JULIÃO DESTACA TECNOLOGIA COMO ESTRATÉGIA PARA REDUZIR GARGALOS

Evento Brasil Tech reúne autoridades e setor produtivo na Arena B3 para debater inovação, infraestrutura e logística no Brasil

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

Durante o Brasil Tech Export, realizado na Arena B3, em São Paulo, nesta segunda-feira (13), autoridades e representantes do setor produtivo defenderam a inovação como caminho para superar os desafios históricos da infraestrutura e da logística brasileira. O evento, organizado pelo Grupo Brasil Export, reuniu lideranças públicas e privadas para discutir soluções tecnológicas capazes de impulsionar a competitividade do país em um cenário global cada vez mais desafiador.

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou que o crescimento da capacidade produtiva nacional avança em ritmo superior à expansão física de rodovias e ferrovias, o que amplia a pressão sobre os sistemas de transporte. Segundo ele, a tecnologia surge como alternativa estratégica para reduzir gargalos e aumentar a eficiência operacional.



***O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou que o crescimento da capacidade produtiva nacional avança em ritmo superior à expansão física de rodovias e ferrovias***

“Quando eu falo em avanço da tecnologia, eu falo justamente na nossa capacidade de ter infraestrutura. Todos nós sabemos dos problemas e das dificuldades que o setor hoje encontra e o quanto é importante a tecnologia para amenizar um pouco isso. Se não tivéssemos tecnologia aplicada hoje, o Porto de Santos estaria com grandes dificuldades”, afirma o CEO.

Também durante a abertura, a gerente de relacionamento, governança e licitações da B3, Mônica Salles Lana, também discursou e destacou a importância de aproximar projetos estruturados de investidores e ampliar a transparência no setor. “Para a B3, é um prazer poder sediar debates e discussões tão importantes como essa. O encontro de hoje promove exatamente esse ambiente, um espaço de troca qualificada, de construção de parcerias e de debates sobre soluções concretas para os desafios da infraestrutura e da competitividade”.

Já o deputado federal Luiz Philippe de Orleães e Bragança defendeu mudanças para ampliar a capacidade do Brasil para atrair investimentos internacionais. Ele criticou a “baixa prioridade dada pelo governo no orçamento público” às áreas como infraestrutura e tecnologia e defesa.

Promovido pelo Grupo Brasil Export, o Brasil Tech Export é voltado ao debate sobre o futuro tecnológico da infraestrutura nacional. Em 2026, a programação reúne discussões sobre cibersegurança, transformação cognitiva e o impacto das novas tecnologias na logística brasileira.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## **BRASIL EXPORT - PORTO DE SANTOS TERÁ HUB DE INOVAÇÃO DENTRO DA ÁREA PORTUÁRIA**

Centro tecnológico vai integrar governo, empresas, academia e startups para desenvolver soluções para gargalos logísticos e modernizar operações

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



***Ricardo Maeshiro, gerente de Planejamento Logístico e Inovação da APS, falou sobre o hub e destacou o papel estratégico da iniciativa na modernização da operação portuária***

O Porto de Santos (SP) se prepara para a implantação de seu primeiro centro de inovação dentro da própria área portuária. A iniciativa marca uma mudança estrutural na forma como o principal porto do país enfrenta gargalos históricos e o avanço acelerado da demanda logística.

Durante o Brasil Tech Export, Ricardo Maeshiro, gerente de Planejamento Logístico e Inovação da Autoridade Portuária de Santos (APS), falou sobre o novo hub e destacou o papel estratégico da iniciativa na modernização da operação portuária.

A criação do novo polo tecnológico surge em meio a números recordes de operação: foram 186,5 milhões de toneladas movimentadas em 2025 e a aproximação da marca de 6 milhões de TEU.

Diante desse contexto, a tecnologia passa a ser tratada como resposta imediata para evitar que o crescimento operacional fique refém do ritmo das grandes obras estruturais, que incluem investimentos estimados em R\$ 12 bilhões, como a ligação Santos-Guarujá e a modernização do sistema VTMS.

O projeto, estruturado ao longo dos últimos três anos sob coordenação de especialistas como Ricardo Maeshiro, prevê a criação de um ambiente colaborativo entre Autoridade Portuária, terminais, setor público e privado, academia e startups. A proposta é transformar desafios operacionais em oportunidades de desenvolvimento tecnológico, estimulando soluções aplicadas ao cotidiano portuário e com potencial de exportação.

Para viabilizar o modelo de gestão e operação do futuro centro de inovação, o Porto de Santos firmou parceria com a Associação Parque Tecnológico de São José dos Campos (PIT), referência nacional em empreendedorismo e gestão de parques tecnológicos. O projeto também se inspira em experiências internacionais consolidadas, como os portos de Singapura, Hamburgo (Alemanha) e Valência (Espanha).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2026

## BRASIL EXPORT - COM FOCO EM DADOS, ANAC ACELERA TRANSFORMAÇÃO DIGITAL NO SETOR AÉREO

Agência revisa modelo regulatório, integra sistemas e reforça monitoramento para respostas mais rápidas a riscos

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Durante sua apresentação no Brasil Tech, Fernando Mitkiewicz reiterou que o uso de dados também é apontado como elemento central dessa estratégia com viés tecnológico**

A transformação digital tem se consolidado como um dos principais pilares para a modernização da aviação civil no Brasil. Segundo Fernando Mitkiewicz, superintendente de Tecnologia e Transformação Digital da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a agência vem avançando na adoção de soluções tecnológicas para tornar seus processos mais ágeis, eficientes, garantindo a melhor experiência possível para seus usuários. O executivo foi um dos palestrantes do Brasil Tech evento do Grupo Brasil Export sobre o tema da tecnologia, realizado na segunda-feira (13) na Arena B3, em São Paulo.

“A gente está falando de uma transformação que vai além da tecnologia. É uma mudança na forma como a agência atua, com foco em inovação e entrega de valor para a sociedade”, afirmou.

De acordo com ele, a digitalização envolve uma revisão estrutural dos processos regulatórios dentro da agência. “Não é só automatizar serviços, mas repensar como a gente regula e como se relaciona com o mercado. Isso traz mais eficiência e mais alinhamento com as demandas do setor”, explicou o executivo.

Entre as iniciativas em curso pela agência, estão o desenvolvimento de plataformas digitais e a integração de sistemas. Segundo Mitkiewicz, a ideia é simplificar processos e reduzir burocracias, integrando informações, a fim de ganhar transparência e melhorar a rastreabilidade.

Durante sua apresentação, o executivo reiterou que o uso de dados também é apontado como elemento central dessa estratégia com viés tecnológico. “Com dados, a gente consegue tomar decisões mais qualificadas. Isso permite atuar de forma mais preventiva e eficiente”, destacou.

Segundo ele, esse avanço tem impacto direto na segurança operacional. “O uso de inteligência de dados melhora o monitoramento e permite respostas mais rápidas a riscos. É inegável que segurança e eficiência caminham juntas neste processo”.

No cargo desde o início de 2023, Mitkiewicz afirmou que a agência tem fortalecido conexões com o ecossistema de inovação, buscando diálogo com startups e empresas de tecnologia com o objetivo de acompanhar tendências que possam ser benéficas para o setor. Entre elas, estão a inteligência artificial e a automação.

**Fonte: BE NEWS – BRÁSIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

### **BRÁSIL EXPORT - ANTT AMPLIA USO DE DADOS PARA TORNAR REGULAÇÃO MAIS ÁGIL**

Estratégia envolve integração de sistemas, análise de padrões e fortalecimento da segurança da informação

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***Durante sua apresentação, Kleber Campos explicou que, a partir da utilização de dados, decisões como identificação de padrões e antecipação de riscos podem ser desenvolvidas***

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem avançado na modernização de sua atuação no setor com foco no fortalecimento da arquitetura tecnológica e no uso estratégico de dados. O executivo foi um dos palestrantes

convidados do Brasil Tech, evento de tecnologia promovido pelo Grupo Brasil Export, nesta segunda-feira (13) na Arena B3, em São Paulo.

O objetivo, segundo o superintendente de Tecnologia da Informação, Kleber Campos, é “tornar a regulação mais eficiente, reduzir a burocracia e melhorar a qualidade dos serviços prestados ao usuário”.

De acordo com o superintendente, a transformação digital vai além da adoção de ferramentas. “A gente está falando de reestruturar sistemas, integrar informações e mudar a forma como a agência trabalha com os dados. Isso traz mais agilidade e mais capacidade de resposta”, comentou.

Campos citou entre os principais eixos de estratégia da ANTT o uso de dados e, que, a partir deles, decisões como identificação de padrões e antecipação de riscos podem ser desenvolvidas.

A agência reforçou a adoção de políticas, controles e boas práticas voltadas à proteção de dados e à continuidade dos serviços. Iniciativas como gestão de identidades e acessos, classificação da informação e mitigação de riscos cibernéticos passam a integrar a estratégia institucional, em linha com diretrizes de governança digital.

“Não adianta digitalizar sem garantir a confiabilidade dos sistemas. A integridade dos dados e a segurança das informações são fundamentais para sustentar esse avanço.”

Apesar dos avanços, o processo ainda impõe desafios, especialmente na adaptação de rotinas e na capacitação das equipes para lidar com novos modelos de gestão e tecnologias. A avaliação é de que a transformação digital exige evolução contínua, com foco em cultura organizacional, segurança e inovação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2026

## BRASIL EXPORT - BRASIL TECH EXPORT DEBATE INOVAÇÃO E RISCOS DIGITAIS NA OPERAÇÃO

Evento reúne empresas e especialistas para discutir IA, cibersegurança e controle de operações nos portos

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Fabricio Vieira e Paula Reale, gerentes comerciais da Techscan, apresentaram os importantes avanços da empresa, em 45 anos de atividades, dentro do setor portuário**

O Brasil Tech Export, evento de tecnologia promovido pelo Grupo Brasil Export através de seu conselho de tecnologia, promoveu

uma série de apresentações voltadas para novidades dentro do setor portuário e da infraestrutura brasileira. A agenda, realizada na Arena B3, em São Paulo, focou-se em temas como a cibersegurança, transformação cognitiva dos portos, além de inteligência artificial.

Na primeira apresentação do evento, o co-fundador e Chief AI Officer da Distrito, Gustavo Araújo, classificou que o uso da inteligência artificial tende a elevar a logística portuária brasileira. Ele apresentou o conceito de porto cognitivo.

“Fazendo uma reflexão, isso é uma visão do futuro. É fazer o porto entender o presente, com um modelo vivo integrado a navios, berços e pátios, usando visão computacional para monitorar filas, movimentação e ocupação”, explicou.

Segundo o especialista, o conceito do modelo pode representar ganhos relevantes em eficiência e competitividade no comércio exterior.

Já dentro do tema de cibersegurança, o líder de Threat Intel da Apura Cyber Intelligence, Anchises Moraes, demonstrou exemplos recentes sobre ataques cibernéticos que influenciaram diretamente na atividade portuária mundial, causando danos e prejuízos financeiros à economia global.

“Somente nesse segmento específico de incidentes, a quantidade de ataques cresceu de forma significativa. Hoje, inclusive no Brasil, existem grupos especializados em invadir sistemas dentro da infraestrutura crítica, paralisar operações e exigir resgates para devolver o acesso ou evitar possíveis vazamentos. Não é só a empresa atacada que sofre. Clientes, fornecedores e parceiros também podem ser afetados”, analisou.

O diretor comercial da Speed e ISS Systems, Paulo Hack, apresentou as especialidades da empresa dentro do setor portuário, principalmente no desenvolvimento de soluções específicas, com foco em controle de acesso e vigilância aduaneira.

“Nós estamos envolvidos em tudo o que se refere à segurança e controle na parte de portos. A gente utiliza muito a IA hoje na parte de portos, para controle, monitoramento e operações em geral. O

objetivo principal, com todos nossos equipamentos, é minimizar problemas e facilitar que os portos e terminais tenham uma excelente operação”, pontuou.

Fabricio Vieira e Paula Reale, gerentes comerciais da Techscan, apresentaram os importantes avanços da empresa, em 45 anos de atividades, dentro do setor portuário, voltado principalmente para equipamentos em controles de acesso a gates de terminais.

### **Poder público**

O secretário de Governo da Prefeitura de Santos, Fábio Ferraz, falou sobre os avanços em tecnologia dentro da cidade e como o município tem se beneficiado com a aplicação de câmeras de alta captação, que auxiliam em setores de segurança, tráfego de veículos, previsões do tempo, entre outros.

Tudo isso ocorre a partir do CCO - Centro de Controle Operacional, que inclusive tem participação ativa da atividade portuária.

“O Porto de Santos é o nosso maior indutor econômico, e está presente no CCO. Trocamos informações quase que cotidianamente. Naturalmente, boa parte das nossas câmeras estão disponíveis a todos atores da Autoridade Portuária. Da mesma forma, nós temos essa integração muito cotidiana em relação à Prefeitura”, declarou. O secretário de Governo da Prefeitura de Santos, Fábio Ferraz, falou sobre os avanços em tecnologia e como a cidade se beneficia com a aplicação de câmeras de alta captação

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

### **PETRÓLEO E GÁS – PETROBRAS APROVA INVESTIMENTO NO SEAP I E AVANÇA EM PROJETO DE R\$ 60 BI**

Decisão completa estrutura do Sergipe Águas Profundas, com duas plataformas e início de produção a partir de 2030

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



***O SEAP prevê a instalação de duas FPSOs, que juntas poderão produzir até 240 mil barris de petróleo por dia e processar cerca de 22 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural diariamente***

A Petrobras aprovou a decisão final de investimento do módulo SEAP I, na Bacia Sergipe-Alagoas, consolidando o avanço do projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP), considerado uma nova frente de produção de óleo e gás

no país. A deliberação foi validada pelo conselho de administração da companhia e ocorre após a aprovação do módulo SEAP II, em dezembro de 2025.

Com a definição, o empreendimento passa a ter sua estrutura completa de desenvolvimento, com investimentos totais superiores a R\$ 60 bilhões. A expectativa é de produção superior a 1 bilhão de barris de óleo equivalente ao longo da vida útil dos projetos, ampliando a oferta nacional de petróleo e gás natural.

O SEAP prevê a instalação de duas unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência (FPSOs), que juntas terão capacidade de produzir até 240 mil barris de petróleo por dia e processar cerca de 22 milhões de metros cúbicos de gás natural diariamente. As plataformas, identificadas como P-81 e P-87, serão utilizadas nos módulos SEAP I e SEAP II, respectivamente.



Segundo a companhia, a viabilização econômica dos projetos esteve associada a ajustes na modelagem e à revisão de condições contratuais junto ao mercado fornecedor. Essas mudanças permitiram a negociação conjunta das duas unidades, com ganhos de escala e captura de sinergias entre os módulos, o que contribuiu para a evolução da carteira de investimentos.

A construção das plataformas ficará a cargo da SBM Offshore, dentro do modelo de contratação do tipo BOT (Build, Operate and Transfer). Nesse formato, a empresa contratada é responsável pelo projeto, construção e operação das unidades por um período determinado, com posterior transferência à Petrobras.

A assinatura dos contratos está prevista para maio de 2026, condicionada à conclusão das etapas de governança e às aprovações junto aos parceiros dos consórcios. A partir daí, os projetos entram na fase de execução.

O cronograma indica início da produção a partir de 2030, com exportação de gás natural prevista para 2031. A entrada em operação do SEAP II está prevista para 2030, enquanto o SEAP I deve iniciar produção em etapa posterior.

Além das unidades de produção, o projeto inclui a perfuração e interligação de 32 poços e a implantação de um gasoduto de aproximadamente 134 quilômetros, sendo a maior parte em trecho marítimo. A infraestrutura tem como objetivo viabilizar o escoamento da produção e ampliar a oferta de gás natural, com impacto mais direto na região Nordeste.

### Unidades

No caso do SEAP I, o desenvolvimento abrange jazidas de óleo leve nos campos de Agulhinha, Agulhinha Oeste e Palombeta, localizados nas concessões BM-SEAL-10 e BM-SEAL-11. A Petrobras atua como operadora dessas áreas, com participação integral na BM-SEAL-10 e em parceria com a IBV Brasil Petróleo na BM-SEAL-11.

Já o SEAP II envolve jazidas nos campos de Budião, Budião Noroeste e Palombeta, situados a cerca de 80 quilômetros da costa, nas concessões BM-SEAL-4, BM-SEAL-4A e BM-SEAL-10. Nessas áreas, a Petrobras também é operadora, com participação de 75% na BM-SEAL-4, em parceria com a ONGC Campos, além de participação integral nas demais concessões.

Cada uma das unidades terá capacidade individual de produção de até 120 mil barris de petróleo por dia. No caso do SEAP I, a capacidade de processamento de gás será de cerca de 10 milhões de metros cúbicos diários, enquanto o SEAP II terá capacidade de aproximadamente 12 milhões de metros cúbicos por dia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2026

## PETRÓLEO E GÁS - ESTATAL CONFIRMA INDÍCIOS DE HIDROCARBONETOS EM POÇO NA BACIA DE CAMPOS

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

A Petrobras informou nesta segunda-feira, 13, que identificou a presença de hidrocarbonetos no pré-sal da Bacia de Campos, em poço exploratório perfurado no Setor SC-AP4 da Bacia de Campos, bloco C-M-477. Segundo comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o poço 1-BRSA-1404DC-RJS está localizado a 201 km da costa do Estado do Rio de Janeiro, em profundidade d'água de 2.984 metros.

“O intervalo portador de hidrocarbonetos foi constatado através de perfis elétricos, indícios de gás e amostragem de fluido”, diz a Petrobras. “As amostras posteriormente seguirão para análises laboratoriais, que permitirão caracterizar as condições dos reservatórios e fluidos encontrados,

possibilitando a continuidade da avaliação do potencial da área. A perfuração do poço foi concluída de maneira segura, em respeito ao meio ambiente e às pessoas.”

A atuação da Petrobras no bloco C-M-477, na Bacia de Campos, está alinhada à estratégia de recomposição das reservas de petróleo e gás por meio da atuação em áreas de fronteira exploratória, em parceria com outras empresas, assegurando o atendimento à demanda nacional de energia durante a transição energética, informou a estatal.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## **PETRÓLEO E GÁS - TENSÃO EM ORMUZ LEVA PETRÓLEO DE VOLTA À FAIXA DOS US\$ 100**

Mercado reage ao bloqueio norte-americano, enquanto investidores acompanham possíveis negociações entre EUA e Irã e sinais de desaceleração da demanda

**Do Estadão Conteúdo**



***Durante a tarde, o petróleo se afastou das máximas intraday depois que Donald Trump disse que o Irã entrou em contato para prosseguir para um acordo***

O petróleo fechou em alta na segunda-feira, 13, voltando a flertar próximo aos US\$ 100 por barril no início da semana, após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciar o início de um bloqueio norte-americano no Estreito de Ormuz, apesar do cessar-fogo com o Irã em vigor. O petróleo WTI para maio negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex) fechou em alta de

2,6% (US\$ 2,51), a US\$99,08 o barril.

Já o Brent para junho, negociado na Intercontinental Exchange (ICE), avançou 4,36% (US\$ 4,16), a US\$ 99,36 o barril.

O analista do Price Futures Group, Phil Flynn, destaca que o fechamento do Estreito de Ormuz tem sido o determinante para o mercado há semanas, mas também alerta para a queda na demanda. “Bloqueios prolongados começam a pesar com racionamento, estocagem e sinais de desaceleração econômica. Isso pode conter a demanda, enquanto alternativas ganham escala”, disse Flynn.

O petróleo mais caro continua refletindo sobre os preços de energia. A Alemanha anunciou nesta segunda-feira a redução temporária do imposto sobre energia para diesel e gasolina por dois meses.

Durante a tarde, o petróleo se afastou das máximas intraday depois que Trump disse que o Irã entrou em contato para prosseguir com as negociações para um acordo. As negociações do final de semana, no Paquistão, terminaram sem uma resolução definitiva após horas de conversas entre autoridades dos EUA e do Irã.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## **FINANÇAS - PREVISÃO DE INFLAÇÃO EM 2026 SOBE PARA 4,71%**

Em meio às tensões da guerra, projeção aumenta pela 5ª semana seguida e supera o teto estabelecido pelo BC, de 4,50% ao ano

**Da Agência Brasil**



**Em março, a alta dos preços em transportes e alimentação fez a inflação oficial do mês fechar em 0,88% – ante 0,7% em fevereiro**

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, passou de 4,36% para 4,71% este ano. A estimativa está no Boletim Focus desta segunda-feira (13), pesquisa divulgada

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

Em meio às tensões causadas pela guerra no Oriente Médio, a previsão para a inflação deste ano foi elevada pela quinta semana seguida, estourando o intervalo da meta que deve ser perseguida pelo BC.

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

Em março, a alta dos preços em transportes e alimentação fez a inflação oficial do mês fechar em 0,88% – ante 0,7% em fevereiro. O IPCA acumulado em 12 meses ficou em 4,14%, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Para 2027, a projeção da inflação subiu de 3,85% para 3,91%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,6% e 3,5%, respectivamente.

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

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

Os bancos ainda consideram outros fatores na hora de definir os juros cobrados dos consumidores, como risco de inadimplência, lucro e despesas administrativas.

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

### **PIB e câmbio**

Nesta edição do boletim do Banco Central, a estimativa das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira este ano permaneceu em 1,85%.

Para 2027, a projeção para o Produto Interno Bruto (PIB, a soma dos bens e serviços produzidos no país) ficou em 1,8%. Para 2028 e 2029, o mercado financeiro estima expansão do PIB em 2% para os dois anos.

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

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

### FINANÇAS - DÓLAR FECHA A R\$ 4,99, MENOR VALOR EM MAIS DE 2 ANOS

Já o Ibovespa obteve ganho de 0,34%, aos 198.000,71 pontos, com novos recordes  
**Do Estadão Conteúdo**

Após subir pela manhã diante do impasse nas negociações de paz no Oriente Médio no fim de semana, o dólar se firmou em baixa ao longo da tarde desta segunda-feira, 13, e furou o piso psicológico de R\$ 5,00, alinhado ao comportamento da moeda norte-americana no exterior, na esteira declarações do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre a possibilidade de um acordo com o Irã.

Com mínima de R\$ 4,9835, o dólar à vista encerrou em baixa de 0,29%, a R\$ 4,9970 - menor valor de fechamento desde 27 de março de 2024 (R\$ 4,9793). A moeda norte-americana acumula desvalorização de 3,51% em abril e de 8,96% no ano.

Em conversa com jornalistas, Trump disse que Teerã entrou em contato com os EUA e se mostrou "muito interessado" em chegar a um entendimento. O republicano reiterou que um acordo é possível apenas se o Irã renunciar ao seu programa nuclear. A fala de Trump desfez o mau humor que reinou no início dos negócios, quando investidores assimilavam decisão dos EUA de bloquear os portos iranianos.

Para o head da Tesouraria do BS2, Ricardo Chiumento, apesar das incertezas que ainda pairam sobre as negociações entre EUA e Irã os preços dos ativos mundo afora parecem incorporar a percepção de que "o pior já ficou para trás" no conflito no Oriente Médio.

#### Ibovespa

O Ibovespa avançou 0,34%, aos 198.000,71 pontos. Foi a quarta quebra de recorde consecutiva, em série iniciada no dia 8, quando o índice da B3 rompeu marcas em vigência desde o fim de fevereiro. E também a 17ª vez em que o Ibovespa renovou recorde, em 2026.

No mês, o Ibovespa avança 5,62%, colocando o ganho do ano a 22 89%. O giro financeiro desta segunda-feira ficou em R\$ 33,8 bilhões. A alta desta segunda foi a 10ª consecutiva para o índice da B3, em intervalo iniciado ainda em 30 de março, na penúltima sessão do mês passado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2026

### COMUNICAÇÃO E MARKETING - OPINIÃO- MARKETING PESSOAL: TORNANDO VISÍVEL O VALOR QUE VOCÊ ENTREGA



**CLARA LAFACE**

Consultora de imagem  
corporativa e escritora

opinio@portalbenews.com.br

Em tempos de narcisismo digital, ficou comum ver pessoas transformando qualquer assunto em algo sobre si mesmas. Esse comportamento, repetido em diferentes espaços, acabou criando uma percepção distorcida: a de que destacar qualidades, experiências e resultados profissionais para o mercado é algo inadequado. A exposição constante, quando feita sem lógica, mistura visibilidade com excesso e influencia negativamente a forma como quem se comunica é visto.

Isso, no entanto, não reduz a importância do marketing pessoal. O ponto está na forma como ele é conduzido. Existe uma diferença entre construir um posicionamento claro e simplesmente buscar atenção. Quando essa diferença não é considerada, o conceito perde força e passa a ser visto com ressalvas. Por isso, é necessário entender sua lógica e aplicá-la com intenção.

O marketing, no seu conceito mais clássico, está ligado à capacidade de entender necessidades, organizar uma proposta de valor e comunicar isso de forma clara para um público específico. Envolve



posicionamento ao longo do tempo, construção de percepção e coerência entre o que se promete e o que se entrega.

Com o tempo, essa lógica deixou de ser exclusiva de empresas e passou a fazer parte da prática individual. Profissionais começaram a perceber que também são avaliados continuamente, mesmo fora de processos formais. A forma como são lembrados influencia diretamente as oportunidades que surgem. É a partir daí que o marketing pessoal ganha espaço, como forma de organizar como você é visto no mercado.

### **Por que o marketing pessoal faz diferença**

Trabalhar o marketing pessoal é assumir responsabilidade pela forma como sua trajetória é interpretada ao longo do tempo. Em um ambiente competitivo, não se posicionar não significa neutralidade. Na prática, isso abre espaço para leituras aleatórias, muitas vezes distantes da realidade. Quando há intenção na forma de se apresentar, você passa a conduzir essa percepção com mais clareza e direção, reduzindo ruídos e tornando sua imagem mais consistente.

- **Mostrar movimentação ao mercado:** manter presença ativa indica evolução, que você acompanha mudanças, atualiza conhecimentos e participa do seu ambiente de atuação. Isso reduz a interpretação de estagnação.
- **Ajudar na percepção de reputação:** reputação não se constrói apenas com entregas, mas com a forma como essas entregas chegam até os outros. Comunicação consistente facilita esse entendimento.
- **Construir relacionamentos:** visibilidade abre espaço para conexões. As pessoas se aproximam de quem consegue entender, acompanhar e reconhecer valor.
- **Atrair oportunidades:** quando seu posicionamento está claro, fica mais fácil para o mercado identificar onde você se encaixa. As oportunidades passam a ter mais aderência.

Esses efeitos são diretos, mas dependem de como o marketing pessoal é conduzido. Sem critério, o que deveria fortalecer pode gerar desgaste.

### **Cuidado com as armadilhas**

O marketing pessoal perde força quando deixa de ser estratégico e passa a ser automático. Pequenos excessos, quando repetidos, afetam a forma como sua imagem é interpretada. A linha entre presença e exagero costuma ser mais sutil do que parece.

- **Excesso de autopromoção:** quando a comunicação gira apenas em torno de conquistas pessoais, o conteúdo perde importância. Com o tempo, isso gera afastamento.
- **Criar um personagem:** sustentar uma imagem que não corresponde à realidade exige esforço constante e tende a se dissipar com o tempo. Inconsistências aparecem e impactam a confiança.
- **Incoerência entre discurso e prática:** desalinhamento compromete diretamente a credibilidade. Lembra da Bel Pesce que dizia ter vendido empresas no Vale do Silício e construído uma trajetória de destaque internacional? Com o tempo, surgiram questionamentos sobre essas afirmações e inconsistências vieram à tona. O caso ganhou repercussão e afetou sua imagem. Esse tipo de situação mostra como a falta de coerência tem efeito direto na reputação.

Esses pontos deixam claro que o problema não está na exposição, mas na falta de critério. E hoje, boa parte dessa construção acontece no ambiente digital.

### **Imagem no digital como ativo de marketing pessoal**

Assumir uma postura de distanciamento em relação ao digital pode parecer confortável, mas, na prática, significa renunciar a um espaço importante de posicionamento de imagem. Ignorar esse ambiente não impede que percepções sejam formadas, apenas reduz sua capacidade de influenciar esse processo.

A presença digital funciona como uma vitrine. O mercado observa, interpreta comportamentos e forma opiniões. Mesmo sem estratégia definida, a ausência também comunica e interfere na forma como você é percebido.

As vantagens e os riscos do marketing pessoal se mantêm no digital. A visibilidade pode fortalecer reputação, ampliar conexões e gerar oportunidades. Ao mesmo tempo, amplia incoerências e excessos. Por isso, consistência e alinhamento se tornam ainda mais relevantes.

Saber se posicionar de forma equilibrada evita dois caminhos comuns: a irrelevância e a exposição descabida. O marketing pessoal, quando bem estruturado, ajuda a consolidar uma percepção clara sobre quem você é e como se diferencia.

Ao trabalhar esse posicionamento, você influencia diretamente a forma como seu nome é associado a determinadas competências e entregas. Trata-se de um processo contínuo de desenvolvimento de marca pessoal, com impacto direto na sua trajetória. Sem essa intenção, seu nome deixa de ocupar espaço na memória das pessoas.

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

**SABER SE POSICIONAR DE FORMA EQUILIBRADA EVITA DOIS CAMINHOS COMUNS: A IRRELEVÂNCIA E A EXPOSIÇÃO DESCABIDA. O MARKETING PESSOAL, QUANDO BEM ESTRUTURADO, AJUDA A CONSOLIDAR UMA PERCEPÇÃO CLARA SOBRE QUEM VOCÊ É E COMO SE DIFERENCIA**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2026

## JUSTIÇA - ICE PRENDE ALEXANDRE RAMAGEM NOS EUA

A Polícia Federal brasileira disse que a prisão pelo serviço de imigração dos Estados Unidos é fruto de cooperação policial internacional

**Da Agência Brasil**



**Proibido de sair do país, o ex-deputado fugiu pela fronteira com a Guiana e embarcou para os Estados Unidos**

O ex-deputado federal Alexandre Ramagem (PL-RJ) está sob custódia do serviço de imigração e alfândega dos EUA, conhecido pela sigla ICE (ICE U.S. Immigration and Customs Enforcement).

O nome de Ramagem aparece no site do Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos com a situação “sob custódia do ICE”. A

Polícia Federal (PF) informou, em nota, que a prisão de Alexandre Ramagem pelo serviço de imigração dos Estados Unidos, o ICE, decorreu “de cooperação policial internacional entre a Polícia Federal e autoridades policiais dos EUA”.

Segundo a PF, Ramagem foi detido na cidade de Orlando. “A prisão é fruto da cooperação policial internacional entre Brasil e Estados Unidos no combate ao crime organizado”, diz a PF, em nota.

“O preso é considerado foragido da Justiça brasileira após condenação pelos crimes de organização criminosa armada, golpe de Estado e tentativa de abolição violenta do Estado de Direito”, acrescentou.

### Condenação



Em setembro do ano passado, Alexandre Ramagem fugiu do Brasil após ser condenado pelo Supremo Tribunal Federal a 16 anos, 1 mês e 15 dias de prisão por tentativa de golpe de Estado, organização criminosa e abolição do Estado Democrático de Direito.

Proibido de sair do país, o ex-deputado fugiu pela fronteira com a Guiana e embarcou para os Estados Unidos com passaporte diplomático, que não estava apreendido.

O nome de Ramagem consta na lista de foragidos procurados da Interpol. O governo brasileiro, por meio da Embaixada do Brasil em Washington, solicitou aos Estados Unidos a extradição de Alexandre Ramagem. O pedido foi entregue ao Departamento de Estado no final de dezembro de 2025.

### **Depoimento**

Em fevereiro, Ramagem prestou depoimento, por videoconferência, ao STF na ação penal da trama golpista que estava suspensa e voltou a tramitar após ele perder o mandato.

Ramagem foi diretor-geral da Agência Brasileira de Inteligência (Abin) durante o governo de Jair Bolsonaro (2019-2022) e perdeu o mandato parlamentar em dezembro de 2025, por ato da Mesa Câmara em razão de condenação no Supremo Tribunal Federal.

Alexandre Ramagem era delegado de carreira da Polícia Federal, e foi demitido após a condenação.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

## **JUSTIÇA - EX-DEPUTADO FOI DETIDO APÓS INFRAÇÃO DE TRÂNSITO, DIZ EDUARDO BOLSONARO**

### ***Do Estadão Conteúdo***

O ex-deputado Eduardo Bolsonaro afirmou nesta segunda-feira, 13, em postagem nas redes sociais, que a detenção de Alexandre Ramagem nos Estados Unidos ocorreu após uma infração de trânsito e não está relacionada a um processo de extradição solicitado pelo governo brasileiro.

Segundo Eduardo, que também está no país, Ramagem possui status migratório “absolutamente legal” e aguarda o julgamento de um pedido de asilo. Ele afirmou que esse tipo de processo costuma ser demorado, mas tem “boa expectativa” de ser deferido.

O ex-deputado também negou que a medida tenha relação com o pedido de extradição feito pelo Brasil e afirmou que a defesa trabalha para que a liberação ocorra o mais rapidamente possível.

“O status do Ramagem é absolutamente legal e ele aguarda o julgamento de um processo de asilo que normalmente é, sim, demorado, mas tem tudo para ser deferido (...) há boa expectativa de que ele seja solto e continue respondendo ao seu processo de asilo em liberdade”, afirmou Eduardo em um vídeo publicado no X.

A detenção do ex-deputado Alexandre Ramagem nos Estados Unidos pode resultar em deportação por questões migratórias ou no avanço do processo de extradição solicitado pelo Brasil, segundo especialistas ouvidos pelo Estadão.

A prisão de Ramagem já foi registrada no sistema eletrônico do ICE. A versão de Eduardo Bolsonaro é totalmente diferente da explicação da Polícia Federal brasileira, que confirmou que Ramagem foi preso em decorrência de uma “cooperação policial internacional entre a Polícia Federal e autoridades policiais dos EUA”.

Inclusive, a PF lembrou que o preso é considerado foragido da Justiça brasileira após condenação pelos crimes de organização criminosa armada, golpe de Estado e tentativa de abolição violenta do Estado de Direito.

Outro aliado de Ramagem, o influenciador Paulo Figueiredo, que também vive nos Estados Unidos, reforça que ele foi detido apenas por uma infração de trânsito e que está prestando assistência para que ele não seja deportado.

O pedido de extradição de Ramagem foi entregue ao governo dos Estados Unidos em 30 de dezembro do ano passado, mas não há prazo para a análise.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## JUSTIÇA - HÁ TRÊS CAMINHOS PARA RAMAGEM, DIZEM ESPECIALISTAS

Após ser preso nos EUA, ex-deputado pode enfrentar processo de deportação ou de extradição. Outra possibilidade é o asilo político

**Do Estadão Conteúdo**



**Após a condenação de Ramagem, o ministro do STF Alexandre de Moraes (foto) pediu a extradição do réu para o cumprimento da pena no Brasil**

A detenção do ex-deputado Alexandre Ramagem nos Estados Unidos pode resultar em deportação por questões migratórias ou no avanço do processo de extradição solicitado pelo Brasil, segundo especialistas ouvidos pelo Estadão.

Há ainda um pedido de asilo político feito pelo senador Jorge Seif (PL-SC). No documento enviado à embaixada e obtido pelo Estadão, o senador bolsonarista afirma que o caso de Ramagem envolve riscos à segurança jurídica e levanta questões sobre perseguição política.

O ex-diretor da Agência Brasileira de Inteligência (Abin) foi preso pelo Serviço de Imigração e Controle de Aduanas dos EUA (ICE) nesta segunda-feira, 13. A prisão de Ramagem já foi registrada no sistema eletrônico do ICE.

A professora de Direito da FGV Direito SP Luísa Ferreira afirma que se a detenção tiver caráter migratório, o caso pode resultar em deportação. “Ele é parado ali pelos policiais, está sem documentação ao que tudo indica, ele não tem passaporte válido e aí, como qualquer pessoa que está sem documentação, principalmente neste governo Trump, que tem feito uma política dura migratória, ele é levado e detido por falta de documentação por estar nos Estados Unidos de maneira ilegal”, explicou.

A professora ressalta que é fundamental diferenciar deportação de extradição. “A deportação é por um problema de falta de documentação. Se ele for deportado, assim que chega ao Brasil ele é automaticamente preso, porque a condenação já transitou em julgado e há um mandado de prisão em aberto”, disse.

Já no caso de extradição, o processo tende a ser mais demorado e envolve análise jurídica. “Vai ter uma avaliação se o crime é reconhecido nos dois países, se é ou não crime político. Existe um tratado entre Brasil e Estados Unidos para os casos de extradição, mas é um procedimento mais lento”, afirmou.

### Asilo político

Durante os dois processos, Ramagem poderia apresentar defesa alegando direito a asilo político. A doutora em Direito Internacional pela Universidade São Paulo (USP) Paula Ritzmann Torres afirma que a pessoa detida pode requerer asilo quando considerar que sofre perseguição política no seu Estado de origem.

“A concessão de asilo impede tanto a deportação quanto a extradição, motivo pelo qual os respectivos processos podem ser suspensos enquanto se aguarda a decisão sobre o asilo, que segue um procedimento próprio.

Segundo a especialista, durante o período de análise a pessoa não está tecnicamente legal no país, mas não é retirada do território até que se decida.

### “Estamos Livres”

Cerca de dois meses antes de ser preso nos Estados Unidos, Ramagem apareceu em uma foto ao lado do influenciador bolsonarista Allan do Santos e do ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro, na qual o trio afirmava “estar livre” nos EUA.

“Não podemos retornar à nossa pátria, mas ao menos estamos livres! Em comum: seguir lutando por liberdade”, escreveu o filho do ex-presidente Jair Bolsonaro, fazendo menções a Allan e também a Ramagem. No momento do registro, feito no dia 13 de fevereiro, o trio estava nos Estados Unidos, para onde fugiram alegando “perseguição” do Supremo Tribunal Federal.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## JUSTIÇA - FILHO DE BOLSONARO TEM INTERROGATÓRIO MARCADO PARA ESTA TERÇA

Eduardo é réu por coação do Judiciário na época do julgamento de seu pai

### **Do Estadão Conteúdo**

O Supremo Tribunal Federal (STF) agendou para esta terça-feira, 14, às 14h, o interrogatório por videoconferência do ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP). O depoimento faz parte da fase de instrução da ação penal em que ele é réu por coação do Judiciário no período que antecedeu o julgamento da trama golpista, no qual seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro, foi condenado.

Na fase de instrução de um processo penal, a defesa precisa apresentar provas e indicar testemunhas que possam confrontar a denúncia apresentada pela acusação. A presença do réu não é obrigatória no interrogatório, considerado um ato de defesa, assim como sua ausência não é penalizada. Eduardo não indicou advogado e tem a defesa realizada pela Defensoria Pública da União (DPU).

Conforme denúncia da Procuradoria-Geral da República (PGR), Eduardo é acusado de tentar beneficiar o ex-presidente e articular medidas contra o Brasil nos Estados Unidos, como a imposição de tarifas ao País e retaliações a autoridades.

Eduardo Bolsonaro vive nos EUA desde o ano passado e perdeu o mandato por excesso de faltas nas sessões deliberativas da Câmara dos Deputados.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 14/04/2026**

## JUSTIÇA - STF PRECISA SE APERFEIÇOAR, DIZ CÁRMEN LÚCIA

Ministra vê como positiva eventual reformulação do modo de redação dos acórdãos, adotando-se o modelo da Suprema Corte dos Estados Unidos

### **Do Estadão Conteúdo**

O Supremo Tribunal Federal (STF) tem buscado mudanças nos últimos anos, mas deve passar por mais reformas. A avaliação é da ministra Cármen Lúcia, que participou na manhã desta segunda-feira, 13, do seminário “O Brasil na visão das lideranças públicas”, promovido pela Fundação Fernando Henrique Cardoso.

Durante o painel, a ministra abordou a crise de confiança no Judiciário e possíveis inovações na dinâmica do tribunal. “Há uma avalanche que precisa ser repensada”, afirmou a magistrada, referindo-se à carga de processos na Corte. “Não é fácil do ponto de vista humano e funcional”, disse.



***Cármen Lúcia aprova o modelo ‘majority opinion’, dos EUA, no qual os ministros se reúnem e, por consenso, decidem em***

Cármen defendeu que, apesar das críticas, o plenário virtual foi uma “boa medida” para desafogar o acervo da Corte. “O Supremo não pode ficar como está em sua dinâmica. Vejo essa tentativa de mudança. Não significa que não tenha muito a

aperfeiçoar”, afirmou Cármen.

Entre as mudanças possíveis, a ministra avaliou como positiva a eventual reformulação do modo de redação dos acórdãos, adotando-se o do majority opinion, da Suprema Corte dos Estados Unidos. Nesse modelo, ao invés de votos individualizados, os ministros se reúnem e, por consenso, decidem em unidade sobre o julgamento.

Segundo Cármen, o modelo teria como vantagem tornar as resoluções do tribunal menos suscetíveis a alterações. Por outro lado, seria uma “mudança cultural” profunda na cultura jurídica do País e de difícil implementação em uma Corte com vias de acesso tão amplas como o STF.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 14/04/2026**

## **JUSTIÇA - SUPREMO VAI ANALISAR EM PLENÁRIO FÍSICO RESOLUÇÃO DO CFP**

Norma do Conselho Federal de Psicologia proíbe uso de religião em atendimentos

### ***Do Estadão Conteúdo***

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, pediu destaque e retirou do plenário virtual a análise sobre a constitucionalidade de resolução do Conselho Federal de Psicologia (CFP) relacionada à laicidade no exercício profissional da categoria.

A norma em discussão (Resolução nº 7/2023) veda o uso de fundamentos religiosos em atendimentos, a exemplo do que ocorre nas terapias de conversão sexual conhecidas como “cura gay”.

A data do julgamento presencial ainda não foi definida. A Suprema Corte vai analisar duas ações diretas de inconstitucionalidade (ADIs). Na primeira, o Partido Novo e o Instituto Brasileiro de Direito e Religião (IBDR) questionam a resolução sob o argumento de que ela restringe a liberdade religiosa e de expressão dos profissionais.

Na segunda, o Partido Democrático Trabalhista (PDT) defende a validade da norma e pede que o Supremo reconheça sua constitucionalidade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 14/04/2026**

## **JUSTIÇA - POLÍCIA DO DF EXPULSA CINCO CORONÉIS CONDENADOS NO 8/1**

O STF entendeu que eles deixaram de agir para impedir os ataques em Brasília

### ***Do Estadão Conteúdo***

A Polícia Militar do Distrito Federal formalizou nesta segunda-feira a expulsão de cinco coronéis condenados por omissão nos ataques golpistas de 8 de janeiro de 2023. A medida foi publicada no Diário Oficial do DF após determinação do ministro do STF, Alexandre de Moraes.

Em dezembro de 2025, a Primeira Turma do STF condenou, por unanimidade, os oficiais. O tribunal entendeu que eles deixaram de agir para impedir os ataques às sedes dos Três Poderes, em Brasília. Para os ministros, a omissão foi intencional.

Os condenados são Fábio Augusto Vieira, então comandante-geral da PMDF; Klepter Rosa Gonçalves, então subcomandante-geral; Jorge Eduardo Naime Barreto, então chefe do Departamento de Operações; Paulo José Ferreira de Sousa Bezerra, que chefiava interinamente o mesmo setor; Marcelo Casimiro Vasconcelos Rodrigues, então comandante do 1.º Comando de Policiamento Regional. Todos estão presos na Papudinha.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2026

## JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - O USO CONSCIENTE DO CELULAR NO AMBIENTE DE TRABALHO



**PATRÍCIA DORO TARCHA**

Advogada trabalhista do Sammarco Advogados

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

O uso do celular tornou-se parte integrante da vida contemporânea, passando a fazer parte, conseqüentemente, também do ambiente de trabalho. Muito embora o celular facilite a comunicação, seu uso indiscriminado durante a jornada pode impactar diretamente a produtividade, a concentração e, em determinadas atividades, até mesmo a segurança no ambiente laboral.

Diante dessa realidade, especialmente no que se refere à segurança e à saúde no trabalho, que envolvem uma coletividade e geram grande preocupação, surge a seguinte dúvida: pode a empresa restringir o uso do celular durante a jornada de trabalho?

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) não traz regra específica sobre o uso de celulares no ambiente laboral. Todavia, a ausência de previsão expressa não significa que o tema esteja desprovido de disciplina jurídica. A questão deve ser analisada à luz dos princípios que regem a relação de emprego, incluindo o chamado poder diretivo do empregador.

O poder diretivo constitui prerrogativa do empregador inerente à sua posição na relação de emprego, com fundamento no art. 2º da CLT, autorizando-o a dirigir a atividade empresarial, organizando, orientando e fiscalizando a prestação dos serviços, bem como a estabelecer normas destinadas a garantir o bom funcionamento das atividades, proporcionando um ambiente de trabalho seguro e saudável.

Com base nesse poder, é plenamente possível que a empresa estabeleça regras que limitem ou até mesmo proíbam o uso do celular durante a jornada de trabalho. Ocorre que, para que tais regras sejam consideradas legítimas, é fundamental que sejam claras, razoáveis, proporcionais e que os empregados sejam previamente comunicados. Tais normas podem constar no contrato de trabalho, em regulamentos internos, códigos de conduta ou políticas corporativas adotadas pela empresa.

Ao empregado cabe cumprir as normas internas da organização, seguir as orientações da empresa e adotar condutas compatíveis com sua função e com o ambiente de trabalho. Por outro lado, o empregador também possui responsabilidades importantes nesse contexto e seu poder não é ilimitado. É seu dever estabelecer regras transparentes, orientar adequadamente os trabalhadores sobre essas diretrizes e promover um ambiente de trabalho seguro, adotando medidas preventivas capazes de evitar riscos e acidentes.



Os limites existem e devem ser observados com base nas leis, nos regulamentos internos e no contrato de trabalho, sempre pautados pela boa-fé.

Em determinadas atividades, especialmente aquelas que exigem atenção constante ou que envolvem o uso de máquinas, equipamentos ou veículos, o uso do celular pode representar risco significativo à segurança não somente do empregado que o utiliza, mas também para todos que participam da operação. Nesses casos, a restrição ao uso do aparelho não apenas se justifica, como também pode ser considerada medida essencial de prevenção, a fim de garantir a saúde e segurança do trabalho de todos os envolvidos.

Outra dúvida comum diz respeito à possibilidade de fiscalização. O empregador pode fiscalizar o comportamento dos trabalhadores com o objetivo de verificar o cumprimento das normas internas e coibir o uso do celular em locais ou momentos proibidos? A resposta é sim. A fiscalização decorre do exercício regular do poder diretivo e da necessidade de garantir a organização e a segurança no ambiente de trabalho. Todavia, é importante deixar claro que essa atuação deve respeitar limites relevantes, especialmente aqueles relacionados à dignidade e à privacidade do trabalhador, sendo vedado, por exemplo, o acesso indevido a conteúdos pessoais do aparelho. Além disso, é importante destacar que as regras tenham sido previamente comunicadas e os empregados devidamente orientados.

Também é comum questionar se a empresa pode exigir que o celular permaneça guardado durante a jornada de trabalho e a resposta, em regra, é positiva. A empresa pode determinar que os empregados deixem seus aparelhos em armários ou em locais específicos para essa finalidade, sobretudo quando a medida estiver relacionada à segurança, à proteção de informações sensíveis ou à preservação da produtividade. Esse tipo de política é frequentemente adotado em ambientes industriais, hospitais, centros de distribuição, em setores que lidam com dados confidenciais e na área operacional de terminais portuários.

Assim, o descumprimento das normas internas relacionadas ao uso do celular pode gerar consequências disciplinares. Quando o uso indevido do aparelho prejudica o desempenho das atividades, viola regras da empresa ou coloca em risco a segurança no ambiente de trabalho, o empregador pode, e deve, aplicar medidas disciplinares ao empregado. Em regra, deve-se observar o princípio da graduação das penas, iniciando-se com advertências, podendo evoluir para suspensões e, em situações mais graves ou de reincidência, até mesmo para a demissão por justa causa. A aplicação de penalidades, contudo, deve sempre observar critérios de proporcionalidade, considerando as circunstâncias do caso concreto.

As implicações jurídicas e o debate sobre o uso do celular no trabalho também envolvem reflexões sobre concentração, foco e produtividade. A tecnologia trouxe inúmeras facilidades para o cotidiano profissional, mas também passou a competir diretamente com a atenção do trabalhador. É comum que, ao receber uma notificação no celular, o indivíduo interrompa momentaneamente a tarefa que estava realizando para verificar a mensagem. Muitas vezes, essa breve interrupção acaba se prolongando, com o acesso a redes sociais, por exemplo, aumentando o tempo de afastamento de suas atividades laborativas.

Estudos já realizados por especialistas em saúde mental indicam que, quando a concentração é interrompida, uma pessoa pode levar, em média, até vinte e cinco minutos para retomar plenamente o foco na atividade. Esse dado revela que pequenas distrações, aparentemente inofensivas, podem gerar impacto significativo na produtividade ao longo da jornada de trabalho.

Diante desse cenário, o desafio contemporâneo não está apenas em lidar com o avanço da tecnologia, mas em como utilizá-la de forma equilibrada e responsável. Uma das formas de minimizar a “distração” com o celular é retirar as notificações de mensagens e de outros aplicativos. Caso o assunto seja realmente urgente, a ligação ainda é o meio mais eficiente para esse tipo de situação, não sendo necessário o acesso imediato às mensagens.

O estabelecimento de regras claras, aliado à conscientização dos trabalhadores sobre o uso adequado dos dispositivos eletrônicos, tende a contribuir para um ambiente de trabalho mais produtivo, seguro e harmonioso. Mais do que impor restrições absolutas, o caminho mais eficiente costuma estar na construção de uma cultura organizacional baseada no uso consciente da tecnologia e no respeito mútuo entre empregadores e empregados.

*Patrícia Doro Tarcha e os demais profissionais do Sammarco Advogados escrevem quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras*

**QUANDO A CONCENTRAÇÃO É INTERROMPIDA, UMA PESSOA PODE LEVAR, EM MÉDIA, ATÉ VINTE E CINCO MINUTOS PARA RETOMAR PLENAMENTE O FOCO NA ATIVIDADE**

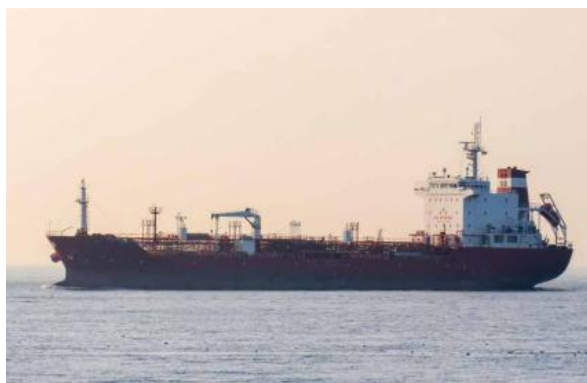
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2026

## INTERNACIONAL - EUA TENTA SUFOCAR IRÃ COM ORMUZ

Em vez de bombardear novamente o país, Trump inicia bloqueio do estreito para afetar a principal fonte de sustento do Irã: o petróleo

**Do Estadão Conteúdo**



**A forma como o bloqueio de Ormuz vai funcionar ainda não está clara, assim como os perigos para as forças americanas**

A decisão do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de impor um bloqueio naval direcionado a portos iranianos no Estreito de Ormuz tem um objetivo claro: fazer o Irã ceder às demandas americanas e manter a passagem aberta.

O bloqueio começou às 11h no horário de Brasília nesta segunda-feira, 13, depois que as negociações em

Islamabad terminaram sem avanços no sábado, 11, com divergências relacionadas à abertura do estreito e ao projeto nuclear de Teerã.

Em vez de bombardear novamente o Irã ou fazer ameaças sobre o apagamento de uma civilização, Trump tentará sufocar a principal fonte de sustento da República Islâmica: o petróleo. A commodity representa mais de 50% das exportações iranianas e praticamente toda a receita do governo.

Washington quer que Teerã entregue o seu esto que de urânio enriquecido e desmantele seu projeto nuclear. O governo Trump também disse que gostaria que o Irã não regulasse mais o tráfego do Estreito de Ormuz. A passagem que fica entre o Irã e Omã separa os maiores produtores mundiais de petróleo e gás natural de seus principais clientes.

Historicamente, cerca de 20 milhões de barris passam por ali diariamente. De acordo com a Agência Internacional de Energia, a guerra no Oriente Médio já causou a maior interrupção no fornecimento da história do mercado global de petróleo.

Mas a forma que o bloqueio vai funcionar ainda não está clara, assim como os perigos para as forças americanas. A questão fundamental é quem suportaria o maior prejuízo. Um bloqueio tornaria a situação econômica do Irã insustentável e forçaria o país a ceder? Ou elevaria os preços globais do petróleo e de outros produtos a um nível tão alto que Trump seria obrigado a recuar?

O Comando Central dos EUA (CENTCOM) anunciou que o bloqueio seria imposto “contra embarcações de todas as nações que entrarem ou saírem de portos e áreas costeiras iranianas”. Isso incluiria todos os portos do Irã no Golfo Pérsico e no Golfo de Omã.



A decisão do CENTCOM de permitir que navios que viajam entre portos não iranianos transitem pelo estreito representou um recuo em relação à ameaça anterior de Trump de bloquear a hidrovia.

“A Marinha do Irã jaz no fundo do mar, completamente destruída - 158 navios. O que não atingimos foram seus poucos navios, que eles chamam de ‘navios de ataque rápido’, porque não os consideramos uma grande ameaça. Aviso: Se algum desses navios se aproximar do nosso BLOQUEIO, será imediatamente ELIMINADO”, disse o presidente.

### **Estratégia iraniana**

Já a estratégia do Irã também é clara: travar os mercados globais e estender o alto preço pago pela guerra ao mundo. A tática de Teerã deu certo até agora, com o bloqueio do estreito e os bombardeios que atingiram Israel e os países do Golfo.

Os iranianos também apostam que Trump não vai suportar a pressão do bloqueio naval. Se nenhuma embarcação de petróleo do Irã passar pelo estreito, os preços podem continuar subindo com o tempo - algumas empresas dizem que estão se preparando para US\$ 175 por barril.

O presidente americano também sentirá o impacto da medida na inflação americana, a menos de sete meses das eleições de meio de mandato.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

## **INTERNACIONAL - ARAGHCHI VÊ PIRATARIA E RECLAMA DE MUDANÇAS AMERICANAS**

O Irã afirmou que os Estados Unidos mudaram “constantemente” suas demandas durante as negociações deste fim de semana em Islamabad, o que impediu um acordo, e acusou Washington de cometer “pirataria” ao restringir a navegação no Estreito de Ormuz.

Em conversa telefônica com o chanceler francês Jean-Noel Barrot, nesta segunda-feira, 13, o ministro iraniano das Relações Exteriores, Abbas Araghchi, disse que Teerã participou das tratativas com “boa-fé”, apesar de “absoluta desconfiança” em relação aos EUA.

Segundo ele, houve avanços em diversos pontos, mas a “postura excessiva” e a mudança contínua de exigências por parte americana travaram o entendimento.

Barrot reiterou o apoio da França a uma solução diplomática e manifestou esperança de que a continuidade do diálogo leve a um acordo final. Araghchi também discutiu as negociações e o cenário regional em ligação com o ministro das Relações Exteriores de Omã, Badr Albusaidi. Não foram divulgados detalhes sobre a conversa com o omanense.

Já a Guarda Revolucionária Islâmica do Irã declarou que embarcações ligadas a “inimigos” não poderão transitar pelo Estreito de Ormuz.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*

## **INTERNACIONAL - ACHEI QUE EU ERA UM MÉDICO, DIZ TRUMP**

Presidente americano nega intenção de se retratar como Jesus em post com imagem gerada por IA, após críticas ao Papa

### **Do Estadão Conteúdo**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou que a imagem de inteligência artificial que compartilhou no domingo, 12, na rede social Truth Social, pretendia mostrá-lo como médico, e não como uma figura semelhante a Jesus Cristo.

Na ilustração, o presidente americano aparece com uma túnica branca e um manto vermelho. As mãos de Trump emitiam luzes brilhantes, e sua mão direita tocava a testa de um homem deitado em uma cama, vestindo uma bata hospitalar.



### ***Trump criticou o Papa Leão XIV: “Não quero um papa que ache aceitável que o Irã tenha armas nucleares”***

“Não era uma representação disso. Eu publiquei, e achei que era eu como médico. Tinha a ver com a Cruz Vermelha, como um trabalhador da Cruz Vermelha, que nós apoiamos - e só a imprensa falsa poderia inventar essa interpretação”, afirmou nesta segunda-feira, 13, após ser questionado por um repórter.

A ilustração foi publicada sem comentários, menos de uma hora depois de Trump ter criticado o papa Leão XIV em outra publicação, chamando-o de “fraco no combate ao crime” e “péssimo para a política externa”.

Nesta segunda, Trump disse que não irá pedir desculpas ao papa e voltou a criticar o pontífice.

Em resposta aos comentários, Leão XIV disse que não tem “nenhum medo da administração Trump, nem de falar abertamente a mensagem do Evangelho, que é o que acredito ser minha missão aqui”.

Na imagem divulgada no domingo, o homem na cama está rodeado por figuras que olham para Trump, incluindo uma pessoa com uniforme médico e um estetoscópio no pescoço, uma mulher em oração e um homem com uniforme camuflado.

O fundo da imagem inclui a Estátua da Liberdade, um edifício semelhante ao Lincoln Memorial, aviões de combate, águias, fogos de artifício e uma bandeira norte-americana tremulando ao vento.

### **Repeteco**

Ao longo do último ano, Trump publicou diversas imagens aparentemente geradas por inteligência artificial (IA) de si mesmo nas redes sociais, o que por vezes gerou forte reação negativa. Em maio de 2025, após a morte do papa Francisco, Trump publicou uma imagem de si mesmo como pontífice, atraindo fortes críticas, inclusive de católicos.

Em fevereiro de 2025, Trump publicou uma imagem sua usando uma coroa na capa de uma revista semelhante à Time, mas intitulada Trump, comparando-se a um rei.

O papa, o primeiro pontífice nascido nos Estados Unidos a liderar os 1,4 bilhão de católicos do mundo, manifestou-se contra a guerra entre os EUA e Israel contra o Irã, condenando a “violência absurda e desumana” desencadeada pelos combates.

As declarações do papa ocorrem após uma série de ataques de Trump nas redes sociais. O presidente afirmou que Leão XIV deveria “parar de ceder à esquerda radical” e o classificou como “fraco no combate ao crime” e “péssimo em política externa”.

Também criticou sua posição sobre o Irã, dizendo: “Não quero um papa que ache aceitável que o Irã tenha armas nucleares”.

“Se eu não estivesse na Casa Branca, Leão XIV não estaria no Vaticano”, escreveu Trump, acrescentando que o papa deveria “se concentrar em ser um grande papa, não um político”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 14/04/2026**

INTERNACIONAL - Papa afirma que não tem medo do presidente dos EUA

O Papa Leão XIV, nascido nos EUA, rebateu nesta segunda-feira (13) as críticas do presidente Donald Trump sobre ele em relação à guerra EUA-Israel no Irã, dizendo aos repórteres que os apelos do Vaticano por paz e reconciliação estão enraizados no Evangelho, e que ele não teme a administração atual do país onde nasceu.

“Colocar minha mensagem no mesmo nível do que o presidente tentou fazer aqui, acho que é não entender qual é a mensagem do Evangelho”, disse Leão XIV a bordo do avião papal a caminho da Argélia. “E lamento ouvir isso, mas continuarei com o que acredito ser a missão da igreja no mundo de hoje”.

O primeiro papa nascido nos EUA na história enfatizou que não estava fazendo um ataque direto contra Trump ou qualquer outra pessoa com seu apelo geral por paz e críticas à “ilusão de onipotência” que está alimentando as guerras no Irã e outros conflitos ao redor do mundo.

“Não entrarei em debate. As coisas que digo certamente não são destinadas como ataques a ninguém. A mensagem do Evangelho é muito clara: ‘Bem-aventurados os pacificadores’”, disse Leo.

Falando a repórteres, ele acrescentou: “Continuarei a falar fortemente contra a guerra, buscando promover a paz, promovendo o diálogo e o multilateralismo entre os estados para encontrar soluções para os problemas”.

Trump disse que não acha que o líder global da Igreja Católica está “fazendo um trabalho muito bom” e que “ele é uma pessoa muito liberal”.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 14/04/2026*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### PETROBRAS RETOMA OBRA BILIONÁRIA DE FERTILIZANTES PARADA DESDE A LAVA JATO

Conselho de Administração da estatal aprova investimento de US\$ 1 bilhão para voltar com as obras da unidade, em Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, paralisadas desde 2014

*Por Bruno Rosa*



**Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN-III), da Petrobras, em Três Lagoas (MS) — Foto: Mauricio Hallberg Teixeira/Petrobras**

A Petrobras vai retomar as obras de um projeto que estava paralisado desde 2014. O Conselho de Administração da estatal aprovou, na noite de segunda-feira, a retomada da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN III), em Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul.

Com isso, a empresa prevê investir cerca de US\$ 1 bilhão (quase R\$ 5 bilhões) para concluir o empreendimento, que havia sido suspenso após a Operação Lava Jato revelar casos de corrupção em diversos projetos da companhia. Estima-se que a empresa já tenha gasto cerca de R\$ 3 bilhões no empreendimento, que está oficialmente “hibernado” desde 2015.



### Início de operação em 2029

Com o aval, o início das operações comerciais está previsto para 2029, já que o empreendimento estava com cerca de 80% das obras concluídas. Com a aprovação final, a Petrobras dará sequência à assinatura dos contratos necessários para a retomada das obras, prevista ainda para o primeiro semestre deste ano. A expectativa é que sejam gerados cerca de 8 mil empregos durante as obras.

Durante a gestão de Jair Bolsonaro, a estatal chegou a conversar com o grupo russo Acron para a venda da unidade, sem sucesso. Um acordo chegou a ser anunciada pela então ministra da Agricultura, Tereza Cristina.

As unidades de fertilizantes voltaram ao radar da Petrobras após o presidente Lula retornar ao poder. Antes, a expectativa era que a estatal vendesse as unidades. A estatal, já na gestão de Jean Paul Prates, iniciou conversas com empresas chinesas para buscar parcerias para a finalização do projeto, conforme antecipado pelo GLOBO na ocasião.

A continuidade da implantação da unidade em Três Lagoas havia sido aprovada pelo Conselho em outubro de 2024, quando começaram os estudos de viabilidade para retomar a operação. Antes da UFN III, a estatal já retomou as operações da Ansa, no Sul, e das Fafens na Bahia e em Sergipe, que estavam arrendadas para o Grupo Unigel.

— Ao retomar os investimentos nesse segmento, fortalecemos a integração com o agronegócio e contribuimos diretamente para a redução da dependência do país em relação à importação de fertilizantes — afirma o diretor de Processos Industriais da companhia, William França.

A capacidade nominal da UFN III está projetada em cerca de 3.600 toneladas por dia de ureia e 2.200 toneladas por dia de amônia, matérias-primas fundamentais para os setores de fertilizantes e petroquímico. Para especialistas, a retomada do empreendimento é estratégica para o país, ao ajudar a reduzir a forte dependência externa do Brasil nesse mercado. O Brasil importa cerca de 80% a 90% dos fertilizantes que consome. Algumas matérias-primas como a ureia chega a ter um elevado grau de dependência externa de países como China e Rússia. Em geral, desde o início da guerra no Irã, os preços dos fertilizantes já subiram cerca de 20%, segundo estimativas, já que o fechamento do Estreito de Ormuz vem afetando a logística internacional.

— O Brasil ainda importa grande parte dos fertilizantes que consome, o que torna o agronegócio vulnerável a choques externos, como crises geopolíticas e variações cambiais. Projetos como a unidade em Mato Grosso do Sul são fundamentais para dar mais previsibilidade de custos ao produtor rural e fortalecer a competitividade do agronegócio brasileiro, ao ampliar a oferta doméstica e diminuir a exposição do Brasil às oscilações do mercado internacional — afirma Jorge Renato de Andrade, professor da Universidade Federal de Pernambuco.

Já para Claudio Ribeiro, da consultoria CR Agro, a retomada dos projetos da Petrobras pode reduzir a dependência externa, mas não vai ser capaz de reduzir o volume de importações. Além disso, há o desafio de ter gás natural a preços atrativos para a produção das matérias-primas. A ideia da estatal é usar o gás do pré-sal.

-A expectativa é que quando os projetos estiverem a pleno vapor a Petrobras consiga produzir até 35% do total, mas ainda vamos ser dependentes do exterior. Os projetos da estatal são importantes, mas se olharmos o caso do empreendimento em Três Lagoas os custos são elevados, pois a unidade ficou muito tempo parada. Então, isso vai exigir muitos investimentos. Mas ainda há muitos desafios, e a estatal precisa desenhar um projeto que viabilize o uso de um gás a preços competitivos.

Segundo a diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação, Renata Baruzzi, há atratividade econômica com o projeto.

- Todo o processo de aprovação final de investimentos foi submetido às análises requeridas, respeitando rigorosamente as práticas de governança corporativa e os normativos internos vigentes.

Trata se de um projeto tecnicamente robusto, economicamente viável e plenamente aderente às diretrizes de disciplina de capital e governança da companhia -- afirmou ela.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2026

## FALHAS EM SISTEMAS DO INSS CAUSARAM PREJUÍZO DE R\$ 233 MILHÕES E TRAVARAM FILA DE REQUERIMENTOS, APONTA RELATÓRIO DO ÓRGÃO

Ex-presidente do órgão foi demitido nesta segunda por aumento de filas de requerimentos

Por **Bernardo Lima** — **Brasília**



**Fachada do prédio do INSS em Brasília — Foto: Divulgação/INSS**

Pouco menos de um mês antes da demissão de Gilberto Waller da presidência do Instituto de Seguridade Social (INSS), o órgão responsável por gerir as aposentadorias no país apresentou um relatório em qual aponta falhas nos sistemas mantidos pelo Dataprev impediram que houvesse uma redução nas filas de benefícios. O aumento dessas filas foi um dos fatores que motivaram a saída de Waller.

Segundo nota técnica do INSS de 17 de março, essas falhas nos sistemas provocaram um prejuízo financeiro de aproximadamente R\$ 233,2 milhões entre dezembro de 2024 e fevereiro de 2026. O impacto financeiro revelado pelo documento foi calculado a partir do custo da remuneração de servidores que ficaram impedidos de trabalhar por falhas tecnológicas.

“Considerando a remuneração média dos servidores dos cargos de Técnico e Analista do Seguro Social que atuam nas Ceabs, estima-se que os incidentes sistêmicos analisados geraram impacto financeiro potencial de aproximadamente R\$ 233,2 milhões no período analisado”, detalha a nota.

Além do prejuízo financeiro, o documento aponta que as falhas fizeram com que aproximadamente 1,75 milhão de processos deixassem de ser analisados no período.

Waller estava no cargo há 11 meses e 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.

Segundo a nota do INSS, a paralisação dos sistemas prejudicou cerca de 15,72% da capacidade produtiva potencial das centrais responsáveis pelas filas nos 15 meses analisados.

“Tais dados demonstram que os incidentes tecnológicos geram impactos que extrapolam o campo operacional, produzindo também efeitos relevantes sobre a eficiência do gasto público e sobre a capacidade institucional de resposta às demandas da sociedade”, diz a nota.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2026

## ACORDO ENTRE BC E CVM PODE EVITAR NOVOS CASOS COMO O MASTER, AVALIA MERCADO FINANCEIRO

Por **Ana Carolina Diniz**

O acordo de integração de dados financeiros entre o Banco Central do Brasil e a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), com foco no intercâmbio de informações sobre operações de crédito, foi bem recebido pelo mercado financeiro. A medida torna obrigatório o envio de dados por todas as entidades

reguladas pela autarquia. No mercado, a avaliação é de que a iniciativa pode ajudar a evitar casos como o do Master.

Segundo a nota conjunta das entidades, "para securitizadoras e fundos de investimento, o aperfeiçoamento do fluxo de informações representa um ganho relevante na 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".



**Fachada do Banco Master em São Paulo — Foto: Rovena Rosa/Agência Brasil/20/11/2025**

A lógica é a seguinte: uma securitizadora é uma empresa que compra créditos em atraso de bancos. Até hoje, essas companhias não precisavam informar ao Banco Central quais eram esses ativos e, em tese, poderiam precificá-los de maneira irreal, como ocorreu no caso do Master. Segundo as investigações, o Master captava recursos (CDBs) e investia em ativos de difícil precificação (ex: precatórios) alocados em fundos sucessivos, mascarando o valor real das carteiras.

Com a exigência de envio dessas informações por todos os fundos, ficará mais fácil identificar eventuais distorções na valorização desses recebíveis. Isso porque o Banco Central poderá comparar um crédito classificado como adimplente em um fundo com o mesmo CPF ou CNPJ registrado como inadimplente em outro fundo ou banco, o que acende um alerta para a fiscalização.

Na prática, até agora, um fundo poderia classificar um cliente como "em dia", já que não precisava reportar essa informação ao Banco Central, enquanto, em um banco, o mesmo cliente poderia estar inadimplente, o que indicaria uma inconsistência na classificação. Em geral, quando um cliente atrasa em uma instituição, tende a atrasar em outras.

Além disso, ao conceder crédito, os bancos consultam o Sistema de Informações de Crédito (SCR), mas não conseguiam visualizar os créditos mantidos em securitizadoras ou fundos. Com isso, não tinham uma visão completa do nível de endividamento do cliente. O acordo ajuda a precificar corretamente as carteiras de recebíveis e agora chamará a atenção para recebíveis com performance de crédito muito diferentes.

Em janeiro, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que o governo avalia uma proposta apresentada por ele para ampliar o poder de atuação do Banco Central, incluindo a possibilidade de o BC passar a fiscalizar fundos de investimentos, que cabe à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 14/04/2026**

## **AUTONOMIA DO BC TEM NOVO REVÉS COM ADIAMENTO DA LEITURA DE PARECER**

Relator, senador Plínio Valério (PSDB-AM) acrescentou obrigação para diretoria do Banco Central  
**Por Fabio Graner — Brasília**

Em mais um sinal de dificuldades para o avanço da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 65, que dá autonomia orçamentária e financeira ao Banco Central (BC), a leitura do relatório do senador Plínio Valério (PSDB-AM) ficou fora da pauta da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado desta quarta-feira.

A falta de acordo com o governo e o clima de estresse gerado pelo caso Master seguem sendo os principais problema para o avanço do tema, prioridade do BC, que vive um momento delicado politicamente.



**Sede do Banco Central do Brasil, em Brasília — Foto: Gustavo Minas / Bloomberg**

Ao GLOBO, o senador Plínio Valério, confirmou que não fará a leitura nessa quarta, mas ressaltou que deve tornar público e registrar na comissão a versão mais recente até a noite de quinta. Com isso, ele pretende reforçar a pressão para que o tema entre na pauta de votações da semana que vem.

Segundo ele, além das alterações que já haviam sido negociadas, será incluído em seu parecer um dispositivo que obriga os dirigentes do BC a comparecerem ao Congresso sempre que forem convocados. Com a mudança da natureza da instituição, que passará de autarquia para entidade pública de natureza especial, a lógica é garantir que o comando preste contas não só ao Senado, como se previa originalmente, mas também à Câmara dos Deputados.

Valério afirmou que o problema para a PEC avançar tem sido estritamente político. Ele lembra que fez uma série de ajustes no texto original a pedido do próprio governo e acatou a sugestão da Advocacia-geral da União (AGU), deixando de lado a proposta de o BC se tornar uma empresa e criando a figura de entidade pública de natureza especial. Mas depois de algumas indicações de que poderia pautar o tema, o fato é que o governo atuou para que o assunto não fosse colocado para votação.

O texto apresentado pela AGU e aceito por Valério reduziu resistências de caráter técnico no governo, ainda que persistam algumas, como a questão de que a dívida pública bruta, dada a nova natureza do BC, deverá ser contabilizada pela regra do Fundo Monetário Internacional (FMI). Isso significa que o patamar a ser apresentado nas estatísticas será mais alta, pois considerará não só as operações compromissadas (operações de venda com prazo de recompra feitas pelo BC para manter os juros no nível definido pelo Copom), como é hoje, mas todos os títulos do Tesouro na carteira do BC. Há preocupação de uso eleitoral desse dado, que ficará pior do que é hoje.

Mas o problema político é mais amplo. Há uma questão ideológica contra a autonomia (inclusive nos termos atuais) por parte de setores do governo que é combinada com as frustrações mais amplas no Executivo decorrentes da política monetária mais restritiva do que se esperava pelo Banco Central.

Também pesam na má vontade recente a postura do presidente da autoridade monetária, Gabriel Galípolo, na CPI do Crime Organizado – ele evitou atribuir problemas na atuação de seu antecessor Roberto Campos Neto no caso Master. Galípolo também incomodou por ter jogado contra a indicação de Guilherme Mello, ex-secretário de Política Econômica e atual secretário executivo do Ministério do Planejamento, para compor a diretoria do BC.

Nesse contexto, e com a oposição também sem muito ímpeto de apoiar a PEC por conta da atuação do BC de Galípolo no caso Master (o banco foi liquidado em novembro), o ambiente está delicado. Não à toa, o chefe do BC pediu “socorro” quando foi à CPMI para que a proposta avançasse. Até agora, porém, nada de efetivo aconteceu.

Com a PEC sem andar, a insatisfação interna de parte dos servidores da autarquia tem crescido, especialmente porque outras carreiras, como a Polícia Federal, estão conseguindo mecanismos para ampliar sua remuneração. Há queixas contra o diretor de administração, Rodrigo Teixeira, por não estar conseguindo avançar junto ao Ministério da Gestão e Inovação (MGI) para conseguir liberação de concurso para novas contratações e menos ainda para novos reajustes.

De outro lado, uma das entidades dos funcionários do BC, a Associação Nacional dos Auditores do BC (ANBCB) divulgou uma nota de apoio a Galípolo, “que reforçou o caráter técnico e institucional do BC” em suas recentes declarações, nas quais defendeu o avanço da PEC e a atuação da autarquia no caso Master.

Na nota, a entidade da elite dos funcionários do BC reforça a defesa da PEC. Pesquisa recente feita junto aos funcionários mostrou um apoio superior a 96% entre os funcionários em atividade do banco.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/04/2026*

### **ESCALA 6X1: GOVERNO E CÂMARA VÃO DISCUTIR TRAMITAÇÃO DE PROPOSTAS, APÓS ALMOÇO ENTRE LULA E MOTTA**

Governo deve enviar texto próprio sobre o tema nesta semana

*Por Jeniffer Gularte — Brasília*



**Presidente Lula e Hugo Motta na abertura do ano do Judiciário do STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), se reuniram nesta terça-feira, em almoço no Palácio do Planalto, para discutir o fim da escala 6x1, modelo que prevê seis dias de trabalho e um de folga ao longo da semana.

No encontro, ficou acertado de Motta, o novo ministro de Relações Institucionais, José Guimarães, e o ministro da Secretaria Geral da Presidência, Guilherme Boulos, discutirem como o tema será tratado.

O governo irá encaminhar ao Congresso um projeto próprio sobre o tema nesta semana, enquanto a Câmara já tem uma proposta de Emenda à Constituição (PEC) em andamento.

— Discutimos como encaminhar a questão do fim da escala 6x1. Presidente disse que fazia questão de encaminhar o projeto do governo, disse que ia mandar nesta semana. O presidente Hugo disse que existe uma PEC na Câmara tramitando sobre o esse tema. Combinamos que Hugo, Guimarães e eu vamos dialogar para construir uma forma de como tramitará a PEC e o projeto do governo. Vamos conversar para construir como será essa tramitação — disse o líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta (PT-RS) ao GLOBO.

O encontro ocorreu após uma sequência de ruídos entre governo e Congresso sobre o envio e o formato da proposta e é tratado, nos bastidores, como uma tentativa de sincronizar Executivo e Legislativo em torno de uma pauta que ganhou tração política nas últimas semanas.

À tarde, durante a cerimônia de sanção do novo Plano Nacional de Educação, o ministro de Relações Institucionais, José Guimarães, afirmou que “não há crise” sobre o assunto e reforçou que Lula faz questão de enviar texto do governo:

— O presidente pediu ao Hugo Motta, ao líder, e a mim, que negociassem como tramitar tanto a PEC ou como o projeto de lei. Vamos sentar e vamos discutir. Então a crise que estava existindo, manda, não manda, está superada. Porque o presidente, é um desejo dele encaminhar, e o presidente concordou, e nós vamos nos sentar lá e discutir qual é o melhor modo — afirmou o ministro — O presidente disse: vocês sentem, se entendam e vejam qual a melhor forma de conduzir essa matéria lá — disse.

A ideia do governo é enviar um projeto com pedido de urgência, o que obrigaria a Câmara a analisar a proposta em prazo determinado, sob risco de travamento da pauta.

A proposta em elaboração prevê a redução da jornada de trabalho sem corte de salários, sob o argumento de que ganhos de produtividade permitiriam sustentar a mudança. No Planalto, o tema é tratado como uma das principais vitrines sociais do governo e visto como uma agenda com forte apelo popular, especialmente em um ambiente pré-eleitoral.

O movimento do Executivo, porém, abriu uma frente de desencontro com a Câmara. Na semana passada, Motta afirmou que o governo teria recuado do envio de um novo texto, versão negada pelo Planalto poucas horas depois. No dia seguinte, Lula voltou a afirmar publicamente que enviaria a proposta ainda nesta semana, o que não se concretizou até agora.

Tramita na Comissão de Constituição e Justiça uma proposta de emenda à Constituição que prevê a redução da jornada e a adoção de modelos como o 5x2. Motta tem sinalizado que a eventual chegada de um projeto do Executivo não deve interromper o andamento da PEC, o que amplia o risco de sobreposição entre as iniciativas.

Hoje, a escala 6x1 — seis dias de trabalho para um de descanso — é comum em setores como comércio e serviços, e sua revisão passou a mobilizar diferentes correntes no Congresso. Apesar do apelo social, a proposta enfrenta resistência de representantes do setor produtivo, que apontam risco de aumento de custos e impacto sobre a produtividade.

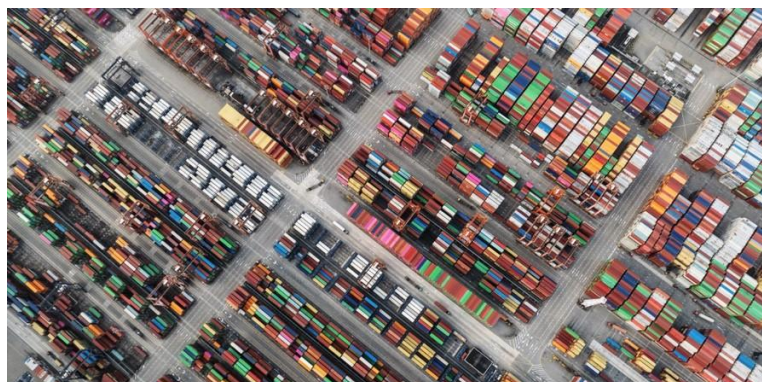
*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/04/2026*

## EXPORTAÇÕES DA CHINA DESACELERAM E IMPORTAÇÕES DISPARAM EM MARÇO

Embarques para os EUA despencaram 26,5%, devido às tarifas implementadas por Trump. Guerra no Irã ainda não surtiu todo efeito

**Por Bloomberg — Pequim**



**Exportações chinesas desaceleram em março — Foto: Bloomberg**

O ritmo de crescimento das exportações chinesas desacelerou acentuadamente em março, após começar o ano com um avanço expressivo, enquanto as importações dispararam, à medida que fatores sazonais se somaram aos efeitos da guerra no Irã sobre o fornecimento global de energia.

As exportações cresceram apenas 2,5% em relação ao ano anterior, segundo um comunicado divulgado pela Administração Geral de Alfândegas nesta terça-feira, ficando bem abaixo das previsões após um aumento de quase 40% em fevereiro. Distorções sazonais ligadas ao calendário do Ano Novo Lunar, juntamente com o efeito estatístico de uma base elevada no ano passado, provavelmente exageraram a desaceleração.

Os embarques para o exterior desaceleraram na maioria das principais regiões, com exceção de Taiwan e Hong Kong. As exportações para os Estados Unidos despencaram 26,5% em termos anuais, devido às tarifas implementadas pelo presidente Donald Trump. Em março, as vendas para os EUA recuaram para US\$ 29,4 bilhões, segundo os dados oficiais.

Com as compras de produtos de alta tecnologia, como chips, aumentando em março, as importações avançaram no ritmo mais rápido desde o fim de 2021 e subiram quase 28%. Como resultado, o superávit comercial encolheu para US\$ 51 bilhões, o menor em mais de um ano.



Os dados encerram um mês turbulento para os mercados e economias globais, após o ataque dos EUA e de Israel ao Irã e a retaliação de Teerã, que espalharam instabilidade por todo o Oriente Médio e além.

O fechamento efetivo do Estreito de Ormuz pelo Irã elevou os custos de materiais, de plásticos a fibras, ao interromper um importante ponto de trânsito dos fluxos de energia que responde por cerca de um quinto do petróleo e do gás natural liquefeito do mundo. Muitas fábricas chinesas voltadas ao consumidor viram seus lucros serem pressionados.

— Muita da fraqueza se deveu à sazonalidade — disse Michelle Lam, economista para a Grande China do Societe Generale SA.— Ainda é cedo demais para interpretar os "dados como sinal de desaceleração da demanda global", especialmente porque o crescimento das exportações de chips continua a "acelerar fortemente" graças à inteligência artificial, acrescentou.

Um Ano Novo Lunar mais tardio do que o habitual em 2026 fez com que muitos trabalhadores de fábricas provavelmente retornassem ao trabalho apenas no início de março. Isso reduziria o número de dias úteis no mês, após um aumento em fevereiro em comparação com 2025.

Outro fator de pressão veio da base de comparação elevada criada pelo crescimento excepcionalmente forte das exportações em março de 2025, quando as empresas correram para se antecipar às tarifas do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Analistas esperavam que as atividades comerciais moderassem após os dois primeiros meses impressionantes do ano. Ainda assim, a desaceleração não altera a visão do primeiro trimestre como um período de força relativa para a economia chinesa, com as exportações crescendo 15% e as importações subindo 23% em relação ao ano anterior.

### **Impulso com inteligência artificial**

Amortecendo o impacto da crise do petróleo está um boom de vários meses no investimento global em inteligência artificial. Isso impulsionou uma alta nos preços dos chips de memória e levou a um crescimento explosivo das exportações de países asiáticos como Coreia do Sul e Taiwan.

Na China, o valor das exportações de circuitos integrados disparou 78% nos primeiros três meses de 2026 em relação ao ano anterior. Itens de alta tecnologia registraram um aumento de quase 30% no mesmo período, enquanto produtos mecânicos e elétricos cresceram mais de 20%.

"Os fundamentos da demanda externa ainda não foram revertidos", disseram economistas do grupo de reflexão CF40, com sede em Pequim. "O aumento da competitividade das exportações chinesas compensará parcialmente a pressão decorrente de qualquer desaceleração da demanda nos mercados externos tradicionais."

Outro fator favorável às exportações chinesas surgiu quando a decisão da Suprema Corte dos Estados Unidos, no fim de fevereiro, derrubou as tarifas impostas por Trump com base em seus poderes de emergência. Isso levou a uma queda nas tarifas enfrentadas pela China, que em determinado momento chegaram a atingir até 145% no ano passado.

Esses fatores contraditórios tornaram difícil prever com precisão a magnitude da expansão do comércio da China. As previsões dos economistas para o crescimento das exportações em março variaram de uma contração de 10% a um aumento de 24%. O desvio padrão das estimativas — uma medida de sua dispersão — foi o mais alto desde abril de 2020, quando a economia ainda sofria com o impacto inicial do surto de Covid.

As importações de petróleo e gás natural caíram à medida que o aperto na oferta no Golfo Pérsico começou a afetar os embarques. As compras de produtos refinados aumentaram, embora seu valor represente apenas uma fração do total do petróleo bruto.

Quase 40% do crescimento das importações veio de produtos de alta tecnologia, segundo a Pantheon Macroeconomics. As compras de circuitos integrados saltaram mais de 50% em relação ao ano anterior, impulsionadas pelo boom da inteligência artificial.

“A queda no crescimento das exportações da China em março provavelmente tem mais a ver com distorções causadas pelo feriado do Ano Novo Lunar do que com o choque da guerra no Irã. Mas o impacto do conflito sobre a demanda global e a logística do comércio cobrará seu preço sobre os embarques daqui para frente — e quanto mais tempo durar, maiores serão os danos”, afirmou Eric Zhu, economista da Bloomberg Economics.

### **Impacto da guerra no Irã é incerto**

O impacto da guerra no Irã sobre as perspectivas das exportações da China permanece incerto. O conflito pode resultar em maior demanda global por produtos verdes chineses, como painéis solares, pelo menos no curto prazo.

De fato, as vendas externas de veículos elétricos e híbridos chineses já dobraram em março, atingindo um novo recorde. Montadoras chinesas superaram concorrentes japonesas na Austrália pela primeira vez e dobraram sua participação de mercado no Reino Unido.

Por outro lado, os preços elevados do petróleo tendem a provocar um aperto monetário em algumas economias, além de prejudicar os gastos dos consumidores em todo o mundo — um fator negativo para as fábricas chinesas.

— Esse crescimento inesperadamente fraco das exportações provavelmente não é impulsionado por uma desaceleração da demanda externa — disse Serena Zhou, economista-chefe para a China na Mizuho Securities. — O forte crescimento das exportações de alta tecnologia e das importações para processamento no mesmo período sugere que o sólido ritmo das exportações permanece intacto.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/04/2026*

## **CREDORES DA RAÍZEN QUEREM 90% DA EMPRESA EM CONVERSÃO DE DÍVIDAS EM AÇÕES, DIZ AGÊNCIA**

Distribuidora de combustíveis que renegocia reestruturação financeira havia proposto 70%

*Por Cristiane Lucchesi, Rachel Gamarski e Giovanna Bellotti, Em Bloomberg — São Paulo*



**Centro de distribuição da Raízen em São Paulo — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg**

Detentores de títulos da Raízen e credores bancários estão pedindo uma participação de até 90% na empresa em troca de 45% de sua dívida em uma reestruturação financeira da distribuidora de combustíveis, segundo pessoas familiarizadas com o assunto ouvidas ontem pela agência Bloomberg.

Essa participação é superior aos 70% que a Raízen (associação entre Shell e Cosan) propôs aos credores em uma possível conversão de dívida em ações, disseram as pessoas, que pediram para não serem identificadas por se tratarem de negociações privadas.

Detentores de títulos e bancos como o Itaú Unibanco e o Bradesco também estão pressionando os acionistas controladores da Raízen a injetarem mais capital na empresa, além dos R\$ 3,5 bilhões oferecidos pela Shell e dos R\$ 500 milhões que Rubens Ometto, fundador da Cosan, concordou em aportar, disseram as fontes.



Esses dois bancos estão entre as instituições financeiras que chegaram a ameaçar suspender os empréstimos para outras empresas da Cosan caso não se chegue a uma solução mais favorável para os credores da Raízen, segundo os relatos.

### **Solução para dívida de R\$ 65 bi**

Os credores também querem maior participação na gestão da empresa. A Raízen pediu uma recuperação extrajudicial em março, com uma dívida de R\$ 65 bilhões. Desde então, a empresa negocia com os credores para chegar a um acordo de reestruturação e evitar a necessidade de entrar com pedido de recuperação judicial.

Durante as reuniões com credores, os acionistas controladores resistiram à pressão dos detentores de títulos para injetar ainda mais dinheiro na Raízen, disseram pessoas na semana passada.

A Cosan, que também possui negócios ferroviários, de gás natural e de lubrificantes, também vive dificuldades financeiras e passa por uma reestruturação. O grupo encerrou dezembro com uma dívida líquida de R\$ 9,7 bilhões. Isso representa uma redução de 46% em relação ao trimestre anterior, visto que a empresa recebeu um aporte de capital de R\$ 4,5 bilhões no final de 2025 de investidores incluindo o BTG Pactual Holding, veículo de investimento dos sócios do banco.

Embora Ometto mantenha o controle dos direitos de voto da Cosan, por meio de uma participação de 50,01% via a sua empresa de participações Aguassanta, os sócios do BTG se tornaram os maiores acionistas econômicos após o acordo, com quase 25% do capital.

### **Juros na raiz do problema**

A Raízen tem sido duramente afetada por altas taxas de juros para manter sua estrutura de capital, grandes investimentos que ainda não se pagaram e dificuldades operacionais em suas divisões de açúcar e etanol, resultando em uma série de resultados abaixo do esperado.

Espera-se que as negociações de reestruturação continuem nos próximos dias, enquanto as partes correm para finalizar um plano que possa garantir o apoio da maioria dos detentores de títulos e bancos. As partes têm até 6 de junho para chegar a um acordo extrajudicial.

Representantes da Shell, Cosan, Raízen e Bradesco não quiseram comentar. Porta-vozes do Itaú e do BTG não responderam imediatamente a um pedido de comentário.

Os investidores em dívida perderam o interesse em empresas brasileiras após uma série de notícias negativas. A Raízen e a rede de supermercados GPA buscaram recuperações extrajudiciais nas últimas semanas. A Aliança Saúde pediu proteção judicial contra credores. Outras empresas, como a Braskem, a Kora Saúde, do grupo HIG Capital, e a Oncoclínicas também estão avaliando medidas de reestruturação de dívida, segundo pessoas familiarizadas com o assunto.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 14/04/2026*

## **MODERNIZAR PORTOS É ESSENCIAL PARA SEGURANÇA**

Quadrilhas do narcotráfico se aproveitam de atraso para exportar droga e financiar atividades ilegais  
**Por Editorial**

Um país acossado por organizações criminosas transnacionais que dependem das rotas do tráfico para enviar drogas ao exterior deveria vigiar melhor seus portos. Lamentavelmente, não é o que acontece. Um relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) publicado no mês passado ressalta que as autoridades enfrentam fragilidades tecnológicas, falhas de coordenação institucional e a falta de uma estratégia nacional integrada para combater o narcotráfico, como mostrou reportagem do GLOBO.



**No Porto de Itaguaí (RJ), Receita apreende cocaína em meio a uma carga de argamassa — Foto: Divulgação/Receita Federal/29/11/24**

Padrão internacional adotado em terminais europeus e latino-americanos, o Sistema de Informações de Gerenciamento de Tráfego de Navios (VTMIS) existe apenas no Porto de Vitória. Integra radares, sensores e outros sistemas permitindo monitoramento contínuo. “O VTMIS é um plano do Porto de Santos há anos”, diz Gabriel Patriarca, pesquisador do Núcleo de Estudos da Violência (NEV/USP). “Sua ausência deixa vulneráveis as áreas mais remotas, longe do cais.” Portos

como Santos, Paranaguá, Suape ou Itajaí não dispõem nem da versão mais simples do sistema, o Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS). Além do aperfeiçoamento tecnológico, o TCU propõe também melhor integração entre Receita e Polícia Federal (PF) para evitar sobreposição de atividades.

As quadrilhas têm diversificado seus métodos e adotado estratégias cada vez mais sofisticadas para burlar a vigilância. Chegam a prender pacotes de cocaína ao casco dos navios com ajuda de mergulhadores, içam carregamentos clandestinos em alto-mar ou inserem a droga em contêineres com cargas insuspeitas. Também têm usado com mais frequência rotas menos visadas pelas autoridades e portos fora do eixo Rio-São Paulo.

É certo que, dentro de suas limitações, as autoridades não têm deixado de agir. Somente no Porto de Santos, Receita e PF apreenderam desde janeiro mais de uma tonelada de cocaína escondida de diferentes formas: no casco de navios, misturada a carregamentos de papel, óleo de soja ou no forro do teto de um caminhão que transportava contêineres a uma embarcação. Mas as ações não são tão eficazes quanto poderiam. Não surpreende que carregamentos consigam furar os bloqueios. Em janeiro, a polícia da Espanha apreendeu 10 toneladas de cocaína num navio que fizera escala no Brasil.

É boa notícia que a instalação de VTMIS esteja prevista no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os portos de Santos, Rio de Janeiro, Itaguaí e Itaquí, ao custo de R\$ 50 milhões. Mas, diante do crescimento das facções criminosas, os sistemas já deveriam estar em funcionamento. O país precisa dispor de tecnologia de ponta para vigiar os portos. Não pode ficar para trás.

O combate ao tráfico internacional não desafia apenas o Brasil. O crime ocorre também em portos do exterior. Mas precisa ser enfrentado. O país acaba de criar uma Lei Antifacção, e uma Proposta de Emenda à Constituição com foco na atuação de organizações criminosas tramita no Congresso. É fundamental agir em todas as frentes. A exportação de grandes quantidades de droga capitaliza as quadrilhas, permitindo que comprem armas e equipamentos cada vez mais sofisticados para enfrentar o Estado. Interceptar esse fluxo, apreendendo a droga, é uma maneira eficaz de asfixiá-las financeiramente. Quanto mais bem preparado o país estiver para isso, melhor.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 14/04/2026**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GOVERNO TROCA MEMBROS DA CPI PARA BARRAR RELATÓRIO QUE PEDE IMPEACHMENT DE MINISTROS DO STF E DO PGR

Após adiamento da última reunião da CPI para esta tarde, governo atuou para trocar integrantes da comissão e contar votos contra o relatório de Alessandro Vieira

**Por Vinícius Valfré e Gustavo Côrtes**

BRASÍLIA - Aliados do governo se articularam nesta terça-feira, 14, para barrar o relatório final da CPI do Crime Organizado que pede o indiciamento e a abertura de processo de impeachment contra três ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e contra o procurador-geral da República, Paulo Gonet.



***CPI do Crime Organizado (CPICRIME) realiza oitiva do fundador da Esh Capital. Foto: Edilson Rodrigues***

Os governistas conseguiram mudar parte dos integrantes do colegiado. Saíram três senadores que votariam a favor do documento e entraram no lugar deles outros três parlamentares orientados a dar voto contrário.

A mobilização atendeu a uma pressão de integrantes do STF que acabaram como os principais alvos do relatório do senador Alessandro Vieira (MDB-SE). Prevista para a manhã desta terça, a reunião convocada para apresentação e votação do relatório chegou a ser adiada para esta tarde.

A CPI tem 11 senadores titulares, dos quais dez votam, e sete suplentes. Com as mudanças, o placar previsto é de quatro votos favoráveis ao texto de Alessandro Vieira e seis contrários.

Saíram: Sérgio Moro (PL-PR), Wellington Fagundes (PL-MT), Jorge Kajuru (PSB-GO) e Marcos do Val (Avante-ES). Moro, Kajuru e Do Val eram titulares e votariam a favor do relatório.

Entraram: Beto Faro (PT-PA), Marcos Rogério (PL-RO), Soraya Thronicke (PSB-MS) e Teresa Leitão (PT-PE). Os dois petistas e Soraya se tornaram titulares e vão votar contra o texto de Alessandro Vieira.

As substituições se deram a partir de pressão do governo sobre os líderes dos blocos partidários que indicam os membros da CPI.

No caso de Sérgio Moro, por exemplo, ele fazia parte do bloco Parlamentar Democracia quando era filiado ao União Brasil. Como migrou ao PL para disputar a eleição a governador do Paraná, a liderança do bloco, composto por MDB, PSDB, Podemos e União, aproveitou para retirá-lo hoje, e com isso Moro perdeu o assento na CPI.

O líder do bloco era Efraim Filho (União-PB), que também migrou para o PL. A determinação da troca se deu por meio de Eduardo Braga (MDB-AM), aliado do governo e líder do MDB no Senado, o maior partido do bloco.

O PSB e o PSD formam o bloco Resistência Democrática, liderado pela senadora Eliziane Gama (PSD-MA), aliada do governo. Soraya é governista e a entrada dela no lugar de Kajuru garante um voto a mais conforme os interesses do Palácio do Planalto.

O pedido de indiciamento contra ministros do STF é inédito na história das CPIs do Congresso. Como mostrou o Estadão, os integrantes da Suprema Corte apostam em providências do governo para barrar o desgaste.

Ao mesmo tempo, eles usaram as redes sociais para dar recados. Publicamente, ministros criticaram a “cortina de fumaça”, a “falta de foco” e o “abuso de poder” da CPI.

Gilmar Mendes afirmou, nas redes sociais, que o relatório foi elaborado para gerar “dividendos eleitorais” com ataques ao tribunal. Flávio Dino disse que seus colegas de toga foram “alvo de injustiças”.

### **Novo ministro diz que relatório é ‘absurdo’**

O novo ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), José Guimarães, afirmou, no dia em que tomou posse no Palácio do Planalto, que o relatório é “um absurdo” e “não serve ao País”.

“É um absurdo, na minha opinião, uma CPI terminar sem incriminar ninguém e pedir investigação de ministros, pedir punição e indiciamento de ministros, mais um PGR. Isso não pode. Se é para apurar tudo, que apure tudo. Não pode ser uma CPI contra o Supremo”, disse, antes de completar: “Nossa expectativa é derrotar o relatório do relator, porque ele não serve ao País.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/04/2026*

### **GOVERNO TROCA MEMBROS DA CPI PARA BARRAR RELATÓRIO QUE PEDE IMPEACHMENT DE MINISTROS DO STF E DO PGR**

Após adiamento da última reunião da CPI para esta tarde, governo atuou para trocar integrantes da comissão e contar votos contra o relatório de Alessandro Vieira

**Por Vinícius Valfré e Gustavo Côrtes**

BRASÍLIA - Aliados do governo se articularam nesta terça-feira, 14, para barrar o relatório final da CPI do Crime Organizado que pede o indiciamento e a abertura de processo de impeachment contra três ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e contra o procurador-geral da República, Paulo Gonet.



***CPI do Crime Organizado (CPICRIME) realiza oitiva do fundador da Esh Capital. Foto: Edilson Rodrigues***

Os governistas conseguiram mudar parte dos integrantes do colegiado. Saíram três senadores que votariam a favor do documento e entraram no lugar deles outros três parlamentares orientados a dar voto contrário.

A mobilização atendeu a uma pressão de integrantes do STF que acabaram como os principais alvos do relatório do senador Alessandro Vieira (MDB-SE). Prevista para a manhã desta terça, a reunião convocada para

apresentação e votação do relatório chegou a ser adiada para esta tarde.

A CPI tem 11 senadores titulares, dos quais dez votam, e sete suplentes. Com as mudanças, o placar previsto é de quatro votos favoráveis ao texto de Alessandro Vieira e seis contrários.

Saíram: Sérgio Moro (PL-PR), Wellington Fagundes (PL-MT), Jorge Kajuru (PSB-GO) e Marcos do Val (Avante-ES). Moro, Kajuru e Do Val eram titulares e votariam a favor do relatório.

Entraram: Beto Faro (PT-PA), Marcos Rogério (PL-RO), Soraya Thronicke (PSB-MS) e Teresa Leitão (PT-PE). Os dois petistas e Soraya se tornaram titulares e vão votar contra o texto de Alessandro Vieira.

As substituições se deram a partir de pressão do governo sobre os líderes dos blocos partidários que indicam os membros da CPI.

No caso de Sérgio Moro, por exemplo, ele fazia parte do bloco Parlamentar Democracia quando era filiado ao União Brasil. Como migrou ao PL para disputar a eleição a governador do Paraná, a liderança do bloco, composto por MDB, PSDB, Podemos e União, aproveitou para retirá-lo hoje, e com isso Moro perdeu o assento na CPI.

O líder do bloco era Efraim Filho (União-PB), que também migrou para o PL. A determinação da troca se deu por meio de Eduardo Braga (MDB-AM), aliado do governo e líder do MDB no Senado, o maior partido do bloco.

O PSB e o PSD formam o bloco Resistência Democrática, liderado pela senadora Eliziane Gama (PSD-MA), aliada do governo. Soraya é governista e a entrada dela no lugar de Kajuru garante um voto a mais conforme os interesses do Palácio do Planalto.

O pedido de indiciamento contra ministros do STF é inédito na história das CPIs do Congresso. Como mostrou o Estadão, os integrantes da Suprema Corte apostam em providências do governo para barrar o desgaste.

Ao mesmo tempo, eles usaram as redes sociais para dar recados. Publicamente, ministros criticaram a “cortina de fumaça”, a “falta de foco” e o “abuso de poder” da CPI.

Gilmar Mendes afirmou, nas redes sociais, que o relatório foi elaborado para gerar “dividendos eleitorais” com ataques ao tribunal. Flávio Dino disse que seus colegas de toga foram “alvo de injustiças”.

### **Novo ministro diz que relatório é ‘absurdo’**

O novo ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), José Guimarães, afirmou, no dia em que tomou posse no Palácio do Planalto, que o relatório é “um absurdo” e “não serve ao País”.

“É um absurdo, na minha opinião, uma CPI terminar sem incriminar ninguém e pedir investigação de ministros, pedir punição e indiciamento de ministros, mais um PGR. Isso não pode. Se é para apurar tudo, que apure tudo. Não pode ser uma CPI contra o Supremo”, disse, antes de completar: “Nossa expectativa é derrotar o relatório do relator, porque ele não serve ao País.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/04/2026*

## **PORTO DO AÇU PREPARA NOVOS PROJETOS LOGÍSTICOS DE R\$ 250 MILHÕES**

Empreendimentos serão construídos em parceria com a BMJ Par, de infraestrutura e imóveis

*Por Elisa Calmon (Broadcast)*



***O Porto do Açu foi fundado pela LLX, empresa de logística de Eike Batista Foto: Porto do Açu./ Divulgação***

O Porto do Açu, no norte do Estado do Rio de Janeiro, vai abrigar dois novos projetos logísticos, somando R\$ 250 milhões em investimentos. Os empreendimentos incluem um condomínio logístico e um centro de triagem e apoio a caminhões, que serão construídos em parceria com a BMJ Par, grupo de investimento em infraestrutura e desenvolvimento imobiliário.

Os projetos serão implantados em áreas próximas aos principais terminais do Porto do Açu, onde operam cerca de 30 empresas. As obras do Condomínio Logístico do Açu (CLA) e o Truck Center do Açu (TCA) têm conclusão prevista para o segundo semestre de 2026 e contratos de 50 anos.

“Os empreendimentos ampliam a oferta de infraestrutura logística integrada, com impacto direto na redução de custos, no aumento da eficiência operacional e na competitividade de empresas instaladas e novos clientes”, disse, em primeira mão para a Coluna, o diretor de terminais e logística do Porto do Açu, João Braz.

### **Os projetos**

Do investimento total, cerca de R\$ 200 milhões serão destinados ao CLA, área não alfandegada voltada a armazenagem, apoio operacional e bases logísticas próximas aos terminais. O projeto será desenvolvido de forma faseada, conforme a demanda, e pode alcançar 200 mil m<sup>2</sup>, com pátios, galpões e escritórios modulares, além de prever estruturas sob medida (built to suit).

Já o Truck Center do Açú terá investimento estimado de R\$ 50 milhões. A primeira fase terá cerca de 50 mil m<sup>2</sup> e mais de 240 vagas para carretas, com expansão prevista para 100 mil m<sup>2</sup> e aproximadamente 500 vagas. O objetivo é organizar o fluxo de veículos pesados e reduzir paradas informais nas vias de acesso, aumentando a segurança viária e a eficiência operacional.

### Histórico

O Porto do Açú foi fundado pela LLX, empresa de logística de Eike Batista. Em 2013, o fundo norte-americano EIG adquiriu o controle da companhia, que passou a se chamar Prumo e tem o fundo Mubadala como minoritário.

O complexo concentra operações em minério, petróleo e gás natural e desenvolve projetos de baixo carbono, como hidrogênio verde e combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês).

“O Porto do Açú é um dos principais polos industriais e energéticos do País. Acreditamos que a nova infraestrutura contribuirá para sustentar a sua expansão e atrair novos negócios”, afirma o sócio do BMJ Par, Maicon Correa.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 14/04/2026*

## FRETE: JUSTIÇA FEDERAL SUSPENDE MULTAS DA ANTT SOBRE O PISO MÍNIMO ESTABELECIDO POR MP DO GOVERNO

Ao conceder liminar pedida pela Bombril e pela BB Logística, juiz determina que a agência deixe de aplicar medidas fundadas na Medida Provisória nº 1.343/2026

**Por Mariana Ribas (Broadcast)**

A Justiça Federal de São Paulo concedeu liminar a duas empresas para suspender multas e autos de infração aplicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) com base na política de piso mínimo de fretes. De forma inédita, a decisão também determinou que a agência deixe de aplicar medidas fundadas na Medida Provisória nº 1.343/2026, que instituiu regras mais rígidas em caso de descumprimento do piso mínimo de frete rodoviário.

A decisão beneficia a Bombril, fabricante de produtos de limpeza, e a transportadora BB Logística. A MP, entre os pontos, define a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), que passa a ser exigido antes da realização de qualquer frete. Além disso, as multas previstas chegam a R\$ 10 milhões e com possibilidade de suspensão ou cancelamento do registro de transportadoras.



**A política de condições mínimas para o frete foi instituída em 2018, após as greves dos caminhoneiros Foto: Dida Sampaio/Estadão**

O juiz Carlos Alberto Loverra, da 1ª Vara Federal de São Bernardo do Campo, entendeu que “o perigo de dano é grave e atual, demonstrando as autoras acumular 247 autuações geradas pelo sistema automatizado desde outubro de 2025, totalizando passivo superior a R\$ 129 mil”, diz.

Ele alega, ainda, que a MP editada em março deste ano agravou ainda mais o quadro. “Os danos decorrentes — paralisação de operações

logísticas, impedimento de emissão de documentos fiscais, eventual cancelamento do registro de transporte — são de difícil ou impossível reversão posterior, não se resolvendo por mera restituição de valores”, diz Loverra na decisão.

A constitucionalidade do piso mínimo do frete, objeto de análise pelo Supremo Tribunal Federal (STF) no âmbito da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5956, ainda aguarda julgamento definitivo.

Fernanda Silveira, sócia da consultoria Simões Pires, explica que a decisão é importante principalmente por ser a primeira após a edição da MP. “A tendência é de que várias outras empresas também judicializem o tema para tentar trazer mais urgência para o Supremo, porque se todas estiverem sujeitas a uma multa desse valor para cada operação de transporte, na prática isso viabiliza o segmento”, diz.

A política de condições mínimas para o frete foi instituída em 2018, após as greves dos caminhoneiros. Desde então, empresas afetadas têm buscado liminares na Justiça para se proteger de autuações. Em março, a Justiça Federal de São Paulo concedeu uma liminar ao Sindicato Nacional da Indústria do Cimento para suspender multas aplicadas pela ANTT.

Além disso, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) protocolou no STF, na última semana, uma petição que pede a suspensão da medida provisória. Ela afirma que a medida não corrige falhas de mercado e não se apoia em modelagem regulatória aderente à realidade do mercado, punindo, de maneira inadequada, o setor. “Foi uma intervenção estatal excessiva.”

O governo Lula publicou a medida em 19 de março, com a previsão de multas mais elevadas para contratantes que descumprirem o piso do frete, podendo variar de R\$ 1 milhão a R\$ 10 milhões por operação.

Além disso, há possibilidade de proibição de contratar novos fretes. Ou seja, no limite, a empresa que está atuando na irregularidade poderá ser afetada com o cancelamento temporário do seu registro de licença para atuar nesse mercado. Isso não será imediato e ocorrerá no caso de reincidência.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 14/04/2026*

## FIM DA ESCALA 6X1: REDUÇÃO DA JORNADA PODE IMPACTAR SETOR DE TRANSPORTE EM R\$ 11,88 BI, DIZ CNT

Para manter o nível de atividade com uma jornada reduzida e novas escalas, de acordo com o estudo, seria necessário contratar cerca de 240 mil trabalhadores adicionais

**Por Arícia Martins (Broadcast)**

Estudo divulgado nesta terça-feira, 14, pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) calcula que reduzir a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais pode ter impacto, no longo prazo, de R\$ 11,88 bilhões nos custos do setor.



O levantamento, encomendado pela CNT e realizado pelo sociólogo e professor da USP José Pastore e pelo economista Paulo Rabello de Castro, analisa efeitos econômicos e operacionais de mudanças no regime de trabalho.

***A entidade alerta, ainda, para a possibilidade de que a alteração na jornada semanal resulte em aumento da informalidade Foto: CNT/Divulgação***

Nas estimativas de Pastore e Rabello, a alteração da jornada sem ajuste proporcional de salários resultaria em um aumento imediato de 10% no valor da hora trabalhada. No segmento de transporte, no qual 92,5% dos trabalhadores atuam dentro do limite atual, a alta nos custos com pessoal seria de 8,6%.

O estudo analisa, ainda, possíveis efeitos nas escalas de trabalho. O segmento de transportes, por exemplo, precisa de uma operação contínua, sem pausas no dia nem interrupção ao longo da semana.

Para manter o nível de atividade com uma jornada reduzida e novas escalas, seria necessário contratar cerca de 240 mil trabalhadores adicionais, estimam os pesquisadores. “No entanto, a expansão do emprego esbarra em um problema já conhecido: a escassez de mão de obra qualificada”, observa a CNT, em nota.

Em outro levantamento realizado anteriormente, a confederação indicou que 65% das empresas têm dificuldade para contratar motoristas, o que é verificado em 44,6% das companhias de transporte rodoviário de cargas e em 53,4% do segmento de transporte de passageiros.

Para pequenas empresas, que são 90,5% dos empreendimentos no setor de transporte, a redução da jornada seria mais desafiadora, devido à menor margem operacional, observa a CNT. Atualmente, quase metade (47,3%) do valor adicionado bruto já é destinado a pagamento de funcionários.

A entidade alerta, ainda, para a possibilidade de que a alteração na jornada semanal resulte em aumento da informalidade. Atualmente, 92% dos trabalhadores do setor têm carteira assinada, mas as empresas podem ser pressionadas por custos mais elevados, diz a CNT. Por fim, defende a confederação, qualquer mudança precisa ser feita por acordo coletivo, respeitando as características de cada setor da economia.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 14/04/2026*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### FT: NOVA CEO DA BP DIVIDIRÁ EMPRESA EM DUAS UNIDADES DE NEGÓCIOS

Meg O'Neill comunicou aos funcionários que a BP será reorganizada em uma empresa voltada para a produção de petróleo e gás, e outra que cobrirá o refino, a distribuição e o varejo

*Por Malcolm Moore, Financial Times, Valor — Londres*



**Plataforma da BP Cassia A e Cassia B em Trinidad e Tobago, no Caribe — Foto: Divulgação/BP**

A nova executiva-chefe da BP pretende simplificar a companhia, dividindo-a em duas unidades de negócios principais em retorno à estrutura que a gigante petrolífera britânica mantinha antes de seu esforço, em 2020, para se transformar num grupo de energia verde.

Meg O'Neill comunicou aos funcionários, nesta terça-feira (14), que a BP será reorganizada em uma empresa voltada para a produção de petróleo e gás, e outra que cobrirá o refino, a distribuição e o varejo. Ela, no entanto, não estabeleceu um cronograma para as mudanças nem anunciou novos líderes.



Esta mais nova reestruturação ocorre depois que a BP “reiniciou fundamentalmente” sua estratégia, no ano passado, abandonando a tentativa do ex-executivo-chefe Bernard Looney de reinventá-la como líder na transição energética.

Falando aos funcionários durante uma visita à refinaria do grupo em Roterdã, O'Neill disse que quer reduzir a complexidade da companhia para que ela possa operar com mais eficiência e que a segurança será priorizada por meio da reestruturação.

Um porta-voz da BP disse que a iniciativa de O'Neill, que assumiu como CEO no começo do mês e substituiu Murray Auchincloss, é parte de um esforço para criar “uma BP mais simples, mais forte e mais valiosa”, estruturada em torno de uma “estrutura clara entre exploração/produção e refino/distribuição”.

O braço de trading da BP, que segundo a empresa apresentou um desempenho “excepcional” no primeiro trimestre, não será afetado pela reestruturação e continuará se reportando à executiva-chefe adjunta, Carol Howle.

Emma Delaney, ex-vice-presidente executiva encarregada das refinarias e operações com postos de gasolina da BP, anunciou, na semana passada, que deixará a companhia para se tornar executiva-chefe da refinaria austríaca OMV.

Várias fontes próximas da BP sugeriram que o presidente do conselho de administração, Albert Manifold, acredita que ela deveria ser mais enxuta. O Financial Times já havia informado que a BP estava avaliando a possível venda, total ou parcial, de um grande número de ativos fora de seus principais negócios de produção de petróleo e gás, refino e trading.

Um banqueiro especializado no setor de energia disse que a BP atualmente “tem fôlego e margem de manobra para implementar mudanças”, enquanto tenta se reinventar sob sua nova CEO.

A rede global de 20.500 postos de gasolina do grupo deverá atrair o interesse de potenciais compradores que vão de firmas de private equity a grupos varejistas e empresas nacionais de petróleo do Oriente Médio.

A transformação da BP em 2020, que abandonou o modelo clássico separado entre produção e comercialização/refino — respectivamente lideradas por Looney e Tufan Erginbilgiç, hoje executivo-chefe da fabricante de motores aeronáuticos Rolls-Royce — foi concebida com a ajuda da consultoria McKinsey.

Como parte da reformulação, a companhia criou novas divisões como “Cidades & Soluções”, que se dedicava a ajudar cidades e indústrias a reduzir suas emissões de carbono com “soluções integradas de energia e mobilidade” e que acabou sendo abandonada em 2024.

Atualmente, a BP tem cinco unidades: produção e operações, gás e energia de baixo carbono, clientes e produtos, tecnologia e suprimentos, comercialização e transporte. Conta ainda com três áreas de apoio: finanças, jurídico e pessoal, cultura e comunicações.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 14/04/2026*

### **EXCLUSIVO: PROCESSO DE VENDA DA CSN CIMENTOS ATRAI TRÊS GRUPOS CHINESES E OUTROS 11 INTERESSADOS**

Fontes próximas das empresas interessadas estão apontando que o valor do ativo deve ficar em torno de R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões, ao passo que a empresa de Benjamin Steinbruch esteja pedindo R\$ 20 bilhões pela cimenteira

**Por Fernanda Guimarães, Mônica Scaramuzzo e Ana Luiza Tieghi, Valor — São Paulo**



**A ideia é que o processo de venda, que está sendo conduzido para reduzir a alavancagem da CSN, ocorra de forma célere para ser assinado até o terceiro trimestre de 2026 — Foto: Divulgação**

A unidade de cimentos da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) atraiu o interesse de pelo menos três companhias chinesas: Huaxin, Conch e Sinoma, parte do CNBM Group, apurou o Valor. Nesse momento do processo as interessadas estão assinando acordos de confidencialidade (o NDA, non-disclosure agreement, no termo em inglês), segundo fontes.

Uma pessoa a par do assunto disse que há 14 interessados na divisão de negócio, incluindo grupos brasileiros e europeus. No Brasil, devido ao mercado mais consolidado, as empresas que operam no país podem formar um consórcio para negociar a divisão de cimentos.

O interesse no processo competitivo da CSN Cimentos surpreendeu o grupo de Benjamin Steinbruch, que não esperava uma disputa tão grande pela cimenteira, segunda maior do país, atrás do grupo Votorantim, da família Ermírio de Moraes. A InterCement, terceira maior, está em recuperação judicial.

A expectativa é de que nas próximas quatro semanas a companhia anuncie a fase de recebimento de propostas não vinculantes. O processo, segundo uma fonte, deverá se afunilar no fim do semestre para ofertas vinculantes com até cinco grupos na fase final do “deal” de venda.

Fontes próximas das empresas interessadas estão apontando que o valor do ativo deve ficar em torno de R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões, ao passo que a empresa de Benjamin Steinbruch esteja pedindo R\$ 20 bilhões pela cimenteira. A venda deveria envolver 100% da companhia.

A ideia é que o processo de venda, que está sendo conduzido para reduzir a alavancagem da CSN, ocorra de forma célere para ser assinado até o terceiro trimestre de 2026.

Apesar do ceticismo do mercado sobre Benjamin Steinbruch abrir mão de um negócio, uma fonte próxima ao empresário disse que a venda da área de cimentos está atrelada a um empréstimo sindicalizado com um grupo de bancos, encabeçado pelo Morgan Stanley, entre US\$ 1,2 bilhão e US\$ 1,4 bilhão, com ações da companhia dadas em garantia para levantar esse crédito.

O grupo CSN precisa reduzir seu pesado endividamento, que no quarto trimestre somava R\$ 41,2 bilhões.

Procurada, CSN não comenta. As demais empresas não retornaram os pedidos de entrevista.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 14/04/2026**

## **NAVIOS SANCIONADOS OU LIGADOS AO IRÃ PASSAM POR BLOQUEIO NAVAL DE ORMUZ**

Pelo menos dois já cruzaram estreito no primeiro dia do bloqueio naval pelos EUA; contudo, nenhum fazia escala em portos iranianos

**Por Florence Tan And Mariko Katsumura, Em Reuters — Cingapura e Tóquio**

Um terceiro navio-tanque ligado ao Irã estava entrando no Golfo pelo Estreito de Ormuz na terça-feira (14), o primeiro dia completo do bloqueio dos Estados Unidos aos navios que fazem escala nos portos iranianos, segundo dados de navegação. Embora não tenham escala em portos do Irã, alguns desses navios estão sob sanções dos EUA por transportar petróleo russo ou iraniano.



### **Cargueiro na costa de Omã — Foto: Reuters**

O presidente dos EUA, Donald Trump, anunciou o bloqueio no domingo (12), depois que as negociações de paz no fim de semana em Islamabad entre EUA e Irã não conseguiram chegar a um acordo. Como as três embarcações que transitavam pelo estreito não iam para portos iranianos, elas não estão cobertas pelo bloqueio.

O Peace Gulf, um navio-tanque de médio porte com bandeira do Panamá, está indo para o porto de Hamriyah, nos Emirados Árabes Unidos, segundo dados da LSEG. A embarcação normalmente transporta nafta iraniana, uma matéria-prima petroquímica, para outros portos não-iranianos do Oriente Médio para exportação para a Ásia, segundo dados da Kpler.

Antes disso, dois navios-tanque sancionados pelos EUA passaram pela estreita via navegável. O navio-tanque Handy Murlkishan está indo para o Iraque para carregar óleo combustível em 16 de abril, de acordo com dados da Kpler. O navio, anteriormente conhecido como MKA, transportava petróleo russo e iraniano.

Outro navio-tanque sancionado, o Rich Starry, seria o primeiro a atravessar o estreito e sair do Golfo desde o início do bloqueio, segundo dados da LSEG e da Kpler. O navio-tanque e seu proprietário, Shanghai Xuanrun Shipping Co Ltd, foram sancionados pelos EUA por negociar com o Irã. A empresa não pôde ser contatada imediatamente para comentar o assunto.

O Rich Starry é um navio-tanque de médio alcance que está transportando cerca de 250.000 barris de metanol, de acordo com os dados. Ele carregou a carga em seu último porto de escala, Hamriyah, nos Emirados Árabes Unidos, apontaram os dados. O navio-tanque de propriedade chinesa tem tripulação chinesa a bordo, segundo os dados.

O Ministério das Relações Exteriores da China disse na terça-feira que o bloqueio dos portos iranianos pelos EUA é "perigoso e irresponsável", alertando que isso só agravaria as tensões. Não mencionou se os navios chineses estavam passando pelo estreito.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 14/04/2026**

## **GOVERNO FEDERAL PLANEJA 13 CONCORRÊNCIAS DE RODOVIAS NESTE ANO, E PREPARA 21 PROJETOS PARA O PÓS-2026**

Na lista de projetos que serão ofertados neste ano, um deles não deverá avançar: a repactuação da Rota Litoral Sul, que estava em discussão com a Arteris

**Por Taís Hirata, Valor — São Paulo**

O governo federal planeja realizar 13 concorrências de rodovias até o fim de 2026, com previsão de R\$ 149 bilhões de investimentos, sendo R\$ 84,9 bilhões em obras e R\$ 64,2 bilhões em custos operacionais. Além disso, a gestão prepara outras 21 iniciativas no segmento, para manter o estoque de projetos nos próximos anos.

“Neste ano, temos uma quantidade maior de otimizações [renegociações contratuais] do que no ano passado, serão 7 leilões de novos contratos e 6 de otimização. O cronograma é dinâmico”, afirmou Viviane Esse, secretária nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, nesta terça-feira (14), em evento realizado na Arena B3, em São Paulo.



— Foto: Arquivo/CNT

Na lista de projetos que serão ofertados neste ano, um deles não deverá avançar: a repactuação da Rota Litoral Sul, que estava em discussão com a Arteris.

Por outro lado, esse disse que outra iniciativa será inserida, a nova licitação da Rota do Aço, que era da K-Infra e que foi alvo de um processo de caducidade. “Estamos terminando os estudos nesta semana, vamos ter publicação de plano de outorgas. A gente teve a caducidade do contrato e ele volta na carteira

deste ano, está em estruturação pela Infra SA”, afirmou.

Os demais projetos na lista são, além da Rota Gerais, já licitada: a Rota dos Sertões, a Rodovia Régis Bittencourt, a Rota Arco Norte, a Rota do Pequi, a Rota Portuária Sul, a Rota Planalto Sul, a Rodovia Transbrasiliana, a Rota de 2 de julho, os lotes 1 e 3 das Rodovias Integradas de Santa Catarina e a Rota Integração do Sul.

Além disso, a secretária destacou os 21 próximos projetos contratados, para dar sequência aos leilões de rodovias após 2026. Grande parte deles está concentrado na região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), disse ela. “É uma carteira voltada a terminais ferroviários e ao agronegócio.”

Para o próximo ciclo de governo, Esse também apontou a necessidade de buscar outros modelos de concessão, como os contratos de manutenção, focados nos custos operacionais.

“A gente pode trabalhar outras modelagens que não seja a de duplicação na largada. Temos regiões em desenvolvimento, talvez a infraestrutura possa crescer com eles, e ter mecanismos de acionamento das obras à medida que forem necessárias. Outra reflexão é que em outros corredores possa trabalhar manutenção além de ampliação de capacidade, enfrentar pontos críticos e não partir para uma duplicação que não necessariamente seja necessária naquele momento. Podemos explorar modelagens diversas porque o país é diverso, as necessidades são distintas”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 14/04/2026

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PETROBRAS PREVÊ ASSINAR CONTRATOS DE SEAP EM MAIO

Por Danilo Oliveira Offshore 13/04/2026 - 22:08



Nesta segunda-feira (13), conselho de administração aprovou decisão de investimentos de SEAP I, consolidando com SEAP II, negociação conjunta das plataformas P-81 e P-87, que integrarão projetos na Bacia Sergipe-Alagoas

A Petrobras prevê para maio deste ano a assinatura dos contratos do Sergipe Águas Profundas (SEAP) com a SBM Offshore, após o cumprimento das etapas de governança e das aprovações junto aos parceiros. Nesta segunda-feira (13), o conselho de administração aprovou a decisão final de investimentos (FID) do projeto SEAP I,



segunda unidade na nova fronteira de exploração, consolidando o desenvolvimento na Bacia Sergipe-Alagoas. O FID do módulo SEAP II, primeira unidade do projeto, já havia sido aprovado em dezembro de 2025.

A companhia atribui a viabilidade a otimizações de projeto e revisão de termos e condições contratuais, que elevaram a atratividade econômica dos dois módulos. A empresa ressaltou que essas iniciativas incluíram o diálogo com o mercado fornecedor. “Esses avanços permitiram estruturar a negociação conjunta das plataformas P-81 e P-87, que integrarão os projetos SEAP I e SEAP II, respectivamente, possibilitando capturar sinergias relevantes e ganhos de escala, fundamentais para a conclusão da negociação em bases economicamente sustentáveis”, analisou a Petrobras.

De acordo com o comunicado, todos os cenários corporativos apresentam VPL positivo. Segundo a Petrobras, as condições alcançadas ampliaram o retorno financeiro dos projetos e possibilitaram a inclusão do SEAP I na carteira em implantação base. “Esse resultado reforça a relevância da parceria e da escuta ativa entre a companhia e o mercado fornecedor como elementos centrais para a viabilização de projetos, mesmo em um contexto estruturalmente marcado pela volatilidade dos preços do petróleo”, destacou a companhia.

A Petrobras realizou processo de contratação para construção de dois FPSOs, destinados ao projeto SEAP na modalidade de contratação do tipo BOT (Build, Operate and Transfer). Nessa modalidade, a contratada é responsável pelo projeto, construção, montagem e operação do ativo por um período inicial definido em contrato, com posterior transferência à Petrobras.

A SBM será responsável pela construção das duas plataformas, que juntas terão capacidade instalada para produzir até 240 mil barris de óleo por dia e processar 22 milhões de m<sup>3</sup> de gás natural diariamente. O início da produção de óleo de SEAP II está previsto para 2030, com exportação de gás a partir de 2031. A produção de SEAP I está prevista para após o horizonte do PN 2026-30.

Os investimentos totais são da ordem de R\$ 60 bilhões e os dois projetos preveem a produção de mais de 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe), representando um retorno econômico significativo para a Petrobras, e contribuindo de forma relevante para o aumento da produção nacional de petróleo e gás.

A Petrobras considera SEAP estratégico para ampliar a disponibilidade de gás natural no país, fortalecer a infraestrutura energética nacional, além de abrir uma nova fronteira de produção na região Nordeste. Além dos dois FPSOs, o empreendimento prevê a construção e interligação de 32 poços, bem como a implantação de um gasoduto de escoamento com cerca de 134 km de extensão — sendo 111 km em trecho marítimo e 23 km em terra.

A Petrobras informou que já está em andamento a licitação para o fornecimento de ANMs (Árvores de Natal Molhadas) e equipamentos submarinos para os dois projetos, e está previsto, ainda em 2026, o início das licitações para as demais infraestruturas.

### **SEAP I**

O projeto SEAP I abrange jazidas com óleo leve, considerado de boa qualidade, pertencentes aos campos de Agulhinha, Agulhinha Oeste e Palombeta, localizados nas concessões BM-SEAL-10 e BM-SEAL-11. A Petrobras é operadora das concessões BM-SEAL-11 – com 60% de participação, em parceria com a IBV Brasil Petróleo LTDA (40%) – e BM-SEAL-10, onde detém 100% de participação. Essa unidade terá capacidade de produzir 120 mil barris de petróleo por dia e processar 10 milhões de metros cúbicos de gás natural diariamente.

### **SEAP II**

O projeto SEAP II abrange jazidas com óleo leve, considerado de boa qualidade, pertencentes aos campos de Budião, Budião Noroeste e Palombeta, localizados a cerca de 80 km da costa nas concessões BM-SEAL-4, BM-SEAL-4A e BM-SEAL-10, respectivamente. A Petrobras é operadora das concessões BM-SEAL-4 – com 75% de participação em parceria com a ONGC Campos Limitada (25%) – e BM-SEAL-4A e BM-SEAL-10, onde detém 100% de participação. Essa unidade terá



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 063/2026  
Página 72 de 72  
Data: 14/04/2026  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

capacidade de processamento diário de 120 mil barris de petróleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/04/2026*



### MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 14/04/2026*