

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 070/2026  
Data: 28/04/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE COM 16,9 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS MOVIMENTADAS.....	4
RECEITA FEDERAL PASSA A EXIGIR CURSO PARA ENTRAR EM ÁREAS ALFANDEGADAS.....	4
NAVIO QUE TOMBOU NO PARQUE VALONGO, EM SANTOS, TEM REMOÇÃO APROVADA PELA MARINHA.....	5
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>6</b>
MME ABRE CONSULTA SOBRE EXPORTAÇÃO HÍDRICA COM PRIORIDADE AO NORDESTE.....	7
IRÃ PROPÕE ABRIR ESTREITO DE ORMUZ PARA DESTRAVAR ACORDO DE PAZ COM OS EUA.....	8
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>9</b>
EDITORIAL – O CUSTO DO SILÊNCIO REGULATÓRIO: R\$ 1,7 TRILHÃO EM JOGO.....	9
O ÚNICO PORTO CONCEDIDO DO BRASIL É UM PARADIGMA EM CONSTRUÇÃO.....	10
BRASIL EXPORT - PAZUELLO CRÍTICO “CENTRO” POLÍTICO E COBRA ARTICULAÇÃO POR SETOR DE ENERGIA.....	12
BRASIL EXPORT - JÚLIO LOPES DESTACA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E APOSTA EM INOVAÇÃO ENERGÉTICA.....	13
BRASIL EXPORT - RIO PRECISA RESGATAR PROTAGONISMO ECONÔMICO, DIZ CEO DO BRASIL EXPORT.....	14
BRASIL EXPORT - PORTOS DO RIO ATRAEM R\$ 4 BI EM INVESTIMENTOS E AMPLIAM CAPACIDADE OPERACIONAL.....	15
BRASIL EXPORT - PORTO DO RIO REGISTRA ALTA DE 249% E DESTACA INFRA PARA ALCANÇAR RESULTADO.....	15
BRASIL EXPORT - PORTOSRIO MIRA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEIS DE BAIXO CARBONO EM ITAGUAÍ.....	17
BRASIL EXPORT - INDÚSTRIA NAVAL GANHA FÔLEGO COM NOVOS INVESTIMENTOS E PAPEL ESTRATÉGICO DAS ESTATAIS.....	18
BRASIL EXPORT – PETROBRAS PREVÊ US\$ 24 BI NA BACIA DE CAMPOS EM NOVO CICLO DE PRODUÇÃO.....	19
BRASIL EXPORT – PROGRAMAÇÃO RIO DE JANEIRO EXPORT.....	20
BRASIL EXPORT – FALTA DE ESTRUTURA PARA DESMONTAGEM DE NAVIOS PREOCUPA SETOR NAVAL GLOBAL.....	21
BRASIL EXPORT – INSEGURANÇA JURÍDICA CUSTA R\$ 1,7 TRILHÃO POR ANO AO BRASIL.....	22
LOGÍSTICA - VLI INICIA OBRAS PARA AMPLIAR CAPACIDADE DO TERMINAL EM SÃO LUÍS.....	23
TRANSPORTES - RODOVIAS – ANTT ATUALIZA VALOR DE ESTADIA NO TRANSPORTE DE CARGAS.....	24
TRANSPORTES – AEROPORTOS – SUDESTE BATE RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	25
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - PESQUISA QUER OUVIR PASSAGEIROS SOBRE ACESSIBILIDADE NA AVIAÇÃO.....	26
TRANSPORTES - AVIAÇÃO > OPINIÃO – VIAÇÃO REGIONAL: O PL 539/2024 E O ERRO DE DIAGNÓSTICO PARA A AMAZÔNIA.....	27
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS COMPRA ÁREA DA BACIA DE CAMPOS.....	28
PETRÓLEO E GÁS - ANP PROPÕE LEILÕES DE PETRÓLEO E GÁS NA B3.....	28
POLÍTICA – PL DA DOSIMETRIA VAI AJUDAR PEDÓFILOS, DIZ PT.....	29
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	30
<i>O discurso de Flávio</i> .....	30
<i>Herança</i> .....	30
<i>Decreto será assinado hoje</i> .....	30
<i>Regras</i> .....	30
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO ACENA AO MDB.....	31
POLÍTICA - Dos EUA, EDUARDO VAI DEFINIR CHAPA AO SENADO EM SP, DIZ PRÉ-CANDIDATO.....	32
FINANÇAS – PREVISÃO DE INFLAÇÃO SOBE PARA 4,86% EM 2026.....	32
FINANÇAS – DÓLAR CAI 0,32%, A R\$ 4,98, COM ALTA DO PETRÓLEO.....	33
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - QUEM É VOCÊ QUANDO TIRAM O SEU CARGO?.....	34
JUSTIÇA - MORAES CONCEDE DOMICILIAR A 19 IDOSOS DO 8/1.....	36
JUSTIÇA - PENDURICALHOS: JUÍZES PEDEM MAIS PRAZO.....	37
JUSTIÇA - DESEMBARGADOR LIBERA SAQUE DE R\$ 1 MILHÃO E É AFASTADO.....	37
JUSTIÇA - PROCURADOR É ACUSADO DE ‘IR PRA CIMA’ DE ADVOGADA GRÁVIDA.....	39
INTERNACIONAL - UE AVALIA ROTAS ALTERNATIVAS A ORMUZ.....	39
INTERNACIONAL - GUTERRES PEDE REVITALIZAÇÃO DE ACORDO NÃO NUCLEAR.....	40
INTERNACIONAL - MERZ CRITICA AÇÃO DOS EUA NO IRÃ.....	41
INTERNACIONAL - SUSPEITO QUE TENTOU INVADIR JANTAR DE TRUMP VIRA RÉU.....	41
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>42</b>
MAGDA DIZ QUE É POSSÍVEL REAJUSTAR GASOLINA SE CORTE DE IMPOSTOS FOR APROVADO NO CONGRESSO.....	42
EMIRADOS ÁRABES ANUNCIAM SAÍDA DA OPEP APÓS MAIS DE CINCO DÉCADAS.....	44
FIM DA ESCALA 6X1: MOTTA ESCOLHE DEPUTADO DO PDT PARA RELATAR PROJETO; PETISTA SERÁ PRESIDENTE DE COMISSÃO.....	46
NOVA ROTA DA SEDA DA CHINA AVANÇA SOBRE SETOR DE RODOVIAS DO BRASIL.....	47
PREÇO DE ENERGIA VAI SUBIR 24% ESTE ANO, MAIOR ALTA DESDE A INVASÃO DA UCRÂNIA, PREVÊ BANCO MUNDIAL.....	48



PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA CORRUPÇÃO E CONTRABANDO NO PORTO DO RIO E SUSPEITA DE IRREGULARIDADES EM R\$ 86,6 BI EM MERCADORIAS ..... 49

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ..... 50**

TARCÍSIO DIZ QUE CONGRESSO TEM QUE DISCUTIR DESVINCULAÇÃO DE RECEITAS DA SAÚDE ..... 50

ANDRÉ MENDONÇA TEM FILA DE PEDIDOS DE REVOGAÇÃO DE PRISÃO EM INQUÉRITO SOBRE DESVIOS DO INSS ..... 51

PLANO SAFRA 2026/27 SERÁ O MAIS DIFÍCIL DE CONSTRUÇÃO, DIZ SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA ..... 53

CENÁRIO APONTA PARA QUEDA DE PREÇOS E PETRÓLEO DEVE TERMINAR ANO A US\$ 70 O BARRIL, DIZ MAGDA..... 54

EMPRESAS ESTRANGEIRAS DOMINAM 90% DOS AEROPORTOS EM CAPITAIS E REDUZEM ESPAÇO DA INFRAERO ..... 56

### **VALOR ECONÔMICO (SP)..... 58**

MAIS DE R\$ 86 BI EM MERCADORIAS ENTRARAM NO BRASIL EM ESQUEMA FRAUDULENTO NO PORTO DO RIO ..... 58

PF DEFLAGRA AÇÃO CONTRA ATOS CRIMINOSOS NA ALFÂNDEGA DE PORTO DO RIO ..... 59

ULTRA DISPUTA FATIA DA RUMO E AVALIA SÓCIO PARA OUTROS NEGÓCIOS ..... 60

CREDORES DA RAÍZEN CONTRATAM JOURNEY CAPITAL E FELSBERG COMO CONSULTORES, DIZEM FONTES ..... 62

ENTENDA COMO A GUERRA NO IRÃ AMEAÇA CABOS SUBMARINOS..... 63

### **FOLHA DE SÃO PAULO - SP ..... 64**

RECEITA AFASTA 25 SERVIDORES POR SUPOSTO ESQUEMA DE CORRUPÇÃO NO PORTO DO RIO ..... 64

EUA ANALISAM PROPOSTA PARA REABERTURA DO ESTREITO DE HORMUZ, E TRUMP DIZ QUE IRÃ ESTÁ 'EM COLAPSO' ..... 66

### **PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 68**

PETROBRAS AMPLIA PRESENÇA NA BACIA DE CAMPOS COM COMPRA DE PARTE DO RING-FENCE NO CAMPO DE ARGONAUTA 68

CONAB AVALIA QUE CONDIÇÕES CLIMÁTICAS FAVORECEM PRODUÇÃO DE SOJA NA MAIOR PARTE DO PAÍS ..... 69

GOVERNO PEDE PARA REAVALIAR REGRAS DO TECON SANTOS 10..... 70

### **MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA ..... 71**

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM) ..... 71



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE COM 16,9 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS MOVIMENTADAS

Número de março foi um recorde para o mês e segunda melhor marca mensal da história  
**Da ATribuna.com.br 28 de abril de 2026 às 10:01**



**No acumulado do trimestre, os 1,4 milhão de TEU representam um crescimento de 3,6% na comparação com 2025 ( Foto: Reprodução/APS )**

A movimentação de cargas no Porto de Santos atingiu 16,9 milhões de toneladas em março, recorde para o mês e segunda melhor marca mensal da história. Ficou quase 5% acima do número registrado em 2025 (16,1 milhões de toneladas). No primeiro trimestre de 2026, foram 42,8 milhões de toneladas, contra 40,8 milhões do ano passado. Também

alta de 5%.

No último mês de março, a movimentação de contêineres chegou a 485 mil TEU (unidade de medida de um contêiner padrão), aumento de 5,4% em relação ao mesmo mês do ano passado e melhor marca histórica para março.

No acumulado do trimestre, os 1,4 milhão de TEU representam um crescimento de 3,6% na comparação com 2025.

A movimentação de graneis líquidos acumulou 5 milhões de toneladas nos três primeiros meses – um aumento de 11,6% comparado ao mesmo período de 2025 e melhor marca da história para um primeiro trimestre.

Em março, foram movimentadas 1,8 milhão de toneladas, com destaque para o aumento do embarque de gasolina, óleo combustível, diesel e gasóleo: 26,3%, 38,4% e 22,0%, respectivamente.

Os graneis sólidos acumularam 20,5 milhões de toneladas no trimestre, um avanço de 5,2% em comparação ao mesmo período de 2025. No mês de março foram movimentadas 8,8 milhões de toneladas (-0,3%).

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 28/04/2026**

## RECEITA FEDERAL PASSA A EXIGIR CURSO PARA ENTRAR EM ÁREAS ALFANDEGADAS

Trabalhadores também precisarão de credenciamento prévio; objetivo das medidas é aumentar a segurança

**Por Bárbara Farias 28 de abril de 2026 às 09:59**

Trabalhadores e prestadores de serviço que atuam em áreas alfandegadas precisarão fazer credenciamento prévio e um curso de conhecimentos aduaneiros para ingressar e permanecer nesses recintos. As exigências foram estabelecidas na Portaria 185/2026, editada pela Receita Federal e publicada no mês passado.

Conforme a norma, o acesso passa a depender de autorização formal da Receita Federal, mediante comprovação de participação no curso, que poderá ser realizado de forma presencial ou on-line.



**Conforme a nova norma, o acesso aos locais passa a depender de credenciamento prévio e autorização (Foto: Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)**

O treinamento inclui conteúdo teórico e avaliação, com exigência de aproveitamento mínimo de 70%. A proposta, de acordo com o órgão federal, é padronizar procedimentos e reforçar a segurança em áreas sensíveis ao controle aduaneiro. Os servidores e agentes públicos de órgãos intervenientes no comércio exterior podem ser dispensados do curso.

A medida será implementada de forma gradual em aeroportos e portos. A portaria estabelece que administradores de recintos alfandegados serão responsáveis por oferecer o curso, aplicar avaliações e emitir certificados, além de manter registros de controle de acesso. O descumprimento das regras pode resultar em penalidades.

As diretrizes, informações e modelos relativos ao curso básico estão no link.

Segundo o presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, o impacto da medida irá variar conforme o tipo de instalação. “É necessário aumentar o controle de acesso e capacitar o pessoal que circula nas áreas alfandegadas, mas esse é um problema muito focado no setor aeroportuário”, afirmou.

Caputo explicou que, nos portos e recintos de zona secundária, como portos secos, os controles já são mais rigorosos. “O foco, no primeiro momento, é melhorar o acesso nas áreas alfandegadas aeroportuárias. Nos portos, isso será feito com mais calma”, disse o executivo.

O representante da Abtra afirmou que as empresas não terão custos. “O impacto financeiro será zero. O curso será uma aula informativa produzida pela própria Receita Federal, gratuita e com cerca de 15 minutos. É um vídeo de segurança e autorizará a entrada da pessoa. Ninguém precisará contratar nenhum curso de mercado”, afirmou.

### **Incertezas**

O diretor-presidente da Agesbec Armazéns Gerais, Ricardo Drago, diz que há incertezas sobre os efeitos práticos da portaria, principalmente fora das zonas primárias. “Estamos aguardando a efetiva implantação nas zonas primárias para entender o alcance e as necessidades de alteração dos fluxos operacionais”, afirmou.

Drago observou que os reflexos nas zonas secundárias dependerão diretamente da forma como a medida será implementada nos centros de controle.

“Eventuais medidas devem reforçar a segurança sem comprometer a fluidez do comércio exterior e a competitividade do Brasil”, ressaltou. Procurada pela Reportagem, a Receita Federal não retornou até o fechamento desta edição.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 28/04/2026**

## **NAVIO QUE TOMBOU NO PARQUE VALONGO, EM SANTOS, TEM REMOÇÃO APROVADA PELA MARINHA**

Embarcação Professor W. Besnard virou em março

Da *ATribuna.com.br* 28 de abril de 2026 às 07:01



**Navio histórico Professor W. Besnard virou no Porto de Santos, em frente ao Parque Valongo, e está parcialmente submerso (Alexander Ferraz/Arquivo AT)**

O 8º Distrito Naval da Marinha do Brasil aprovou o plano de remoção do navio oceanográfico Professor W. Besnard, apresentado pela empresa contratada de forma emergencial pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A embarcação adernou (virou) no Porto de Santos, em frente ao Parque Valongo, e está parcialmente submersa desde o dia 13 de março.

O plano, aprovado na última sexta-feira, prevê reestabelecer gradualmente a flutuabilidade da embarcação, por meio da drenagem interna e outras ações. Assim que a embarcação estiver em condições, deverá ser deslocada para um estaleiro, onde será avaliada a possibilidade de sua restauração.

Segundo a APS, os serviços para recuperação do Professor W. Besnard são feitos desde o dia 31 de março, com avaliações feitas por mergulhadores, limpeza e vedação do casco da embarcação. “O caso vem sendo tratado como prioridade desde o incidente, com foco na segurança da navegação e na preservação ambiental”, diz a gestora do Porto.

Embora a embarcação pertença ao Instituto do Mar, a APS assumiu a responsabilidade diante da situação emergencial declarada pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

No último dia 7, A Tribuna publicou matéria mostrando que a reflutuação do navio estava prevista para ser feita ainda neste mês, conforme a Marfort Serviços Marítimos Ltda, responsável pelo serviço, que está orçado em R\$ 8,6 milhões e foi contratado sem licitação, de maneira emergencial, pela Autoridade Portuária.

Após a reflutuação, haverá uma inspeção técnica para saber as condições da embarcação. O plano é rebocar o navio para a base marítima da Marfort, na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá, em maio.

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

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

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

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 28/04/2026

## MME ABRE CONSULTA SOBRE EXPORTAÇÃO HÍDRICA COM PRIORIDADE AO NORDESTE

Portaria 918 abre consulta sobre nova modalidade de exportação de excedentes de usinas hidrelétricas. Reservatórios do Nordeste são prioridade operativa expressa

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



**Com potência instalada de 1.050 MW e capacidade de armazenamento de 34,1 bilhões de m<sup>3</sup>, reservatório de Sobradinho (BA), no Rio São Francisco, é referência no Nordeste opera próximo à capacidade máxima em abril de 2026. Foto: Carlos José de Souza**

O Ministério de Minas e Energia (MME) abriu nesta segunda-feira (27) consulta pública sobre nova regulamentação para a exportação de excedentes hidrelétricos do Sistema Interligado

Nacional (SIN) para a Argentina e o Uruguai. A Portaria MME nº 918, publicada no Diário Oficial da União, institui duas modalidades de exportação e estabelece o subsistema Nordeste como prioridade operativa expressa, vedando qualquer operação que comprometa seus reservatórios. O prazo para contribuições vai até 11 de junho de 2026.

A norma revoga a Portaria Normativa nº 49/GM/MME, de 2022, que vigora até 31 de dezembro de 2026, e entra em vigor 120 dias após a publicação. As duas modalidades propostas são a Energia Vertida Turbinável Ordinária (EVT-O), que mantém o modelo atual de exportação a partir de vertimento iminente, e a Energia Vertida Turbinável Antecipada (EVT-A), modalidade inédita que permite exportar com base em perspectiva futura de excedente.

A EVT-A opera em ciclo de dois períodos. No Período 1 (junho a novembro), usinas do subsistema Norte exportam energia com lastro nos reservatórios do subsistema Sul. No Período 2 (dezembro a maio), os reservatórios do Sul são recompostos com energia do Norte que não possa ser alocada nos subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Nordeste — conferindo ao Nordeste prioridade no consumo dos excedentes do Norte antes de qualquer operação de recuperação do Sul.

A proteção é cláusula central do desenho operacional. A Carta ONS nº CTA-ONS DOP 2047/2025, de 30 de dezembro de 2025, assinada pelo diretor de Operação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Christiano Vieira da Silva, estabelece que a exportação antecipada de EVT deve ocorrer apenas com base na operação das usinas dos subsistemas Sul e Norte, mantendo os subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Nordeste como prioritários frente a qualquer operação de exportação.

Os reservatórios desses dois subsistemas concentram cerca de 87% da capacidade de armazenamento total do SIN, segundo o operador. A norma veda o início de novo ciclo exportador enquanto os reservatórios do Sul não forem recompostos ao nível referencial de confiabilidade aprovado pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE).

### **Curtailment de renováveis no Nordeste**

A proposta também endereça o curtailment de renováveis, problema concentrado no Nordeste. A Nota Técnica nº 4/2026 do MME aponta os cortes de geração por excesso de oferta, fenômeno estrutural decorrente do crescimento acelerado das fontes eólica e solar em ritmo superior à expansão da infraestrutura de transmissão, como motivador central da criação da EVT-A.

Ao ampliar o escoamento de excedentes do SIN para o exterior, o mecanismo reduz a necessidade de cortar geração renovável, com impacto direto nos estados nordestinos, que concentram a maior parte da capacidade instalada eólica e solar do país.

A adesão à EVT-A é voluntária, irrevogável e vedada às usinas em regime de cotas e à Usina Hidrelétrica Itaipu. Se a recuperação do Sul não ocorrer no Período 2, o ONS despacha usinas termelétricas adicionais fora da ordem de mérito, com os custos rateados entre os agentes aderentes.

Desde a vigência da Portaria nº 49/2022, a exportação de excedentes hidrelétricos gerou benefício financeiro de R\$ 788,2 milhões para as usinas participantes do Mecanismo de Realocação de Energia (MRE), dos quais R\$ 196,5 milhões foram revertidos a distribuidoras em benefício da modicidade tarifária, segundo dados do ONS e da CCEE compilados pelo MME.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*  
*Data: 28/04/2026*

## IRÃ PROPÕE ABRIR ESTREITO DE ORMUZ PARA DESTRAVAR ACORDO DE PAZ COM OS EUA

Teerã sugere focar no fim do bloqueio marítimo e adiar debate sobre programa nuclear após sucessivas rejeições de propostas por Washington

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



***Especialistas explicam que a ideia é tratar a abertura de Ormuz e o fim do bloqueio como parte dos acordos imediatos de cessar-fogo, deixando as exigências técnicas nucleares para uma fase posterior. Foto: reprodução/Marinha dos Estados Unidos***

O cenário de tensão global ganhou um novo capítulo diplomático nesta semana. O governo do Irã apresentou aos Estados Unidos uma nova cartada para tentar encerrar as hostilidades: a reabertura do Estreito de Ormuz. A estratégia iraniana, segundo revelado pelo jornal The New York Times, foca no levantamento do bloqueio marítimo imposto pelos norte-americanos para, somente em um segundo momento, tratar do espinhoso tema do enriquecimento de urânio e das armas nucleares.

O plano foi entregue pelo chanceler iraniano, Abbas Araghchi, ao Paquistão no último domingo (26). A movimentação ocorre após uma tentativa anterior de acordo ter sido sumariamente descartada pelo presidente Donald Trump.

De acordo com fontes que acompanham as negociações, o objetivo de Teerã agora é alterar a ordem das prioridades para evitar que o processo de paz colapse antes mesmo de começar.

Em uma demonstração de força diplomática, Araghchi viajou a Moscou na segunda-feira (27). No encontro com o presidente russo, Vladimir Putin, e o ministro Serguei Lavrov, o Irã buscou garantir o apoio de seu principal aliado estratégico.

Putin afirmou que a Rússia fará o possível para que a paz seja alcançada com agilidade e reforçou que a parceria entre os dois países permanece sólida e estratégica.

### **O impasse do urânio enriquecido**

Até o momento, as discussões entre Teerã e Washington estão travadas em torno das exigências atômicas. A Casa Branca exige que o Irã interrompa seu programa nuclear por 20 anos e entregue todo o seu estoque de 440 quilos de urânio altamente enriquecido. Esse material é o ponto central do medo ocidental, pois possui o grau de pureza necessário para ser convertido em ogivas nucleares em um curto espaço de tempo.



O governo iraniano classificou as imposições norte-americanas como exageradas. Em uma oferta anterior, o país sugeriu suspender o enriquecimento por cinco anos e diluir parte de seu estoque, enviando metade do material para a supervisão russa. No entanto, o gesto não convenceu Donald Trump, que afirmou publicamente que a resposta iraniana não era satisfatória.

Diante da negativa, a nova proposta iraniana tenta “salvar as aparências” ao inverter a lógica do diálogo. Especialistas como Ali Vaez, do International Crisis Group, explicam que a ideia agora é tratar a abertura de Ormuz e o fim do bloqueio como parte dos acordos imediatos de cessar-fogo, deixando as exigências técnicas nucleares para uma fase posterior da diplomacia.

### **Controle militar e o silêncio da Casa Branca**

Internamente, o comando das negociações iranianas reflete o estado crítico do país. Com o líder supremo, aiatolá Mojtaba Khamenei, isolado e ferido em decorrência dos conflitos, o poder de decisão foi delegado a um grupo de generais da Guarda Revolucionária. São esses militares que definem os rascunhos das propostas e a estratégia de guerra e paz com o Ocidente.

Do lado norte-americano, a postura oficial é de cautela extrema. A porta-voz da Casa Branca, Olivia Wales, evitou comentar detalhes do novo plano iraniano. Segundo a representante, o governo dos Estados Unidos considera as discussões diplomáticas delicadas demais para serem debatidas por meio dos veículos de imprensa, preferindo manter os canais reservados.

### **A importância estratégica de Ormuz**

O Estreito de Ormuz é considerado a “jugular” da economia mundial. Por aquele estreito canal passa grande parte do petróleo e gás que abastece o planeta. A proposta iraniana de liberá-lo é uma tentativa de aliviar a pressão econômica sobre o mercado global e, ao mesmo tempo, recuperar fôlego interno após semanas de bloqueio marítimo severo imposto pela frota americana.

Se aceita, a proposta pode representar o primeiro sinal de descompressão desde o início da guerra. No entanto, o ceticismo em Washington permanece alto, já que a retirada do material nuclear continua sendo a prioridade inegociável para a administração Trump.

O sucesso da nova oferta dependerá de quanto os EUA estão dispostos a ceder no curto prazo para garantir a estabilidade das rotas comerciais. O desfecho desse novo movimento diplomático deve ocorrer nos próximos dias, enquanto Teerã aguarda uma resposta oficial via intermediários.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 28/04/2026*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

### **EDITORIAL – O CUSTO DO SILÊNCIO REGULATÓRIO: R\$ 1,7 TRILHÃO EM JOGO**

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

Os dados apresentados no Rio de Janeiro Export – fórum promovido pelo Grupo Brasil Export – nessa segunda-feira, dia 27, revelam uma ferida aberta na economia brasileira: a insegurança jurídica drena R\$ 1,7 trilhão por ano, ou quase 20% do nosso PIB. O paradoxo é cruel: por exemplo, enquanto as 11 agências reguladoras do País arrecadam impressionantes R\$ 130 bilhões anualmente, apenas R\$ 5 bilhões retornam para custear suas operações. Defender o fortalecimento dessas instituições não é apenas uma questão de gestão administrativa, mas um imperativo para interromper a “hemorragia” financeira que impede o Brasil de se tornar um destino seguro para o capital global.

A importância estratégica das agências reguladoras reside na sua capacidade de oferecer previsibilidade ao mercado. Como destacou o deputado federal Júlio Lopes (PP-RJ), em sua participação no Rio de Janeiro Export, o País precisa decidir se quer um “Estado Provedor”, que tenta

gerir empresas ineficientes, ou um “Estado Regulador”, que dita as regras do jogo com clareza e autoridade.

A gravidade do cenário estende-se ao capital humano. A dificuldade de retenção de servidores qualificados, mencionada por André de Seixas, diretor-presidente da Logística Brasil, cria um vácuo de expertise técnica nas agências. Quando servidores recém-aprovados abandonam seus postos em poucos meses devido à baixa remuneração e à falta de estrutura, quem perde é o setor produtivo, que fica refém de decisões lentas ou tecnicamente frágeis. A criação de um fundo de regulação e a busca pela autossuficiência orçamentária, defendida pelo diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia, são as únicas vias para garantir que a autonomia dessas instituições não seja apenas uma figura de linguagem, mas uma realidade operacional imune aos contingenciamentos ministeriais.

A pressão do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre os cortes orçamentários previstos para 2026 sinaliza que os órgãos de controle não aceitarão mais o esvaziamento das agências e ministérios de forma passiva. O Brasil de 2026 precisa compreender que a regulação é o “software” da infraestrutura; sem ele, o “hardware” (portos, ferrovias e aeroportos) não funciona com eficiência. Garantir que as agências tenham recursos para financiar desde a qualificação de funcionários até a dragagem dos portos é o investimento mais barato que o Governo pode fazer para recuperar o trilhão de reais perdido na névoa da incerteza jurídica. A autonomia orçamentária não é um privilégio burocrático, é a fundação de uma economia moderna.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## O ÚNICO PORTO CONCEDIDO DO BRASIL É UM PARADIGMA EM CONSTRUÇÃO



### **BEATRIZ GALLOTTI**

Advogada sócia do escritório Gallotti e Advogados  
Associados e especialista em Direito Portuário e Marítimo

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

A concessão portuária não é uma invenção recente no Brasil. Já em 1828, D. Pedro I assinou a primeira lei que permitia ao governo contratar empresários privados para construir e explorar obras de navegação — incluindo portos — com direito à cobrança de taxas por prazo suficiente para amortizar os investimentos. O desenho institucional já estava ali, em embrião: delegação, contrato, prazo e reversão ao patrimônio público. Quase dois séculos depois, os fundamentos permanecem surpreendentemente reconhecíveis. É um dado histórico curioso e eloquente: em matéria portuária, o Brasil discutia concessão antes mesmo de consolidar uma administração portuária moderna.

O caso mais emblemático dessa tradição é o Porto de Santos. Antes de se tornar a maior referência logística do país, Santos era um porto marcado por trapiches, pontes precárias, limitações sanitárias e graves dificuldades operacionais. A mudança de escala veio com a expansão cafeeira e com a operação da São Paulo Railway, em 1867, que aproximou o planalto do litoral e impôs ao Império um salto de infraestrutura.

Em 1886, o governo imperial realizou uma licitação disputada por seis proponentes. O grupo vencedor estruturou a concessão, constituiu a sociedade de propósito específico, assinou o contrato de concessão e que daria origem à Companhia Docas de Santos e construiu, em bases modernas, o primeiro porto organizado do Brasil. A concessão de Santos operou por noventa anos — não foi episódio marginal: foi um experimento institucional de longo curso, com investimentos, expansões e integração ferroviária que transformaram Santos no maior porto da América Latina. Em expansão física e lógica empresarial. Operou por noventa anos e, em 1980, com o término do prazo, o porto retornou ao Estado, e a experiência ficou guardada na memória do setor por mais de quatro décadas — como se devolve ao poder público uma obra que ajudou a transformar a economia nacional.

Em setembro de 2022, o Brasil retomou esse caminho — desta vez com o Porto de Vitória, no Espírito Santo, concedido após processo licitatório estruturado sob o marco regulatório moderno da Lei dos



Portos de 2013. A novidade não estava apenas no uso de um instrumento jurídico historicamente conhecido. Estava na escala da delegação: pela primeira vez sob esse marco, um único concessionário privado assumiu a função integral de autoridade portuária de um porto organizado — com os poderes, responsabilidades e riscos correspondentes. Vitória tornou-se, assim, o único laboratório vivo desse modelo no Brasil contemporâneo. Não se trata apenas de uma concessão; trata-se de um teste institucional sobre a capacidade de o país voltar a confiar à iniciativa privada a administração plena de um porto organizado.

Para entender o que está em jogo, é preciso compreender por que o poder concedente fez essa escolha — e porque essa escolha tem raízes históricas mais profundas do que o debate atual às vezes sugere.

A Lei dos Portos de 2013 não impõe um formato único de concessão. Ela abre ao poder concedente a possibilidade de estruturar a exploração das instalações portuárias de diferentes maneiras, a depender da vocação do porto, das condições de mercado e dos objetivos da política pública. No caso de Vitória, os estudos técnicos que fundamentaram o edital apontaram para um modelo de exploração indireta: a concessionária exerce as funções de administração portuária, atrai operadores, celebra contratos de exploração com terceiros — mas não opera diretamente as instalações, nem compete com os operadores que atuam dentro do porto. O contrato de concessão é expresso nessa vedação. Em outras palavras, retomou-se a lógica clássica da autoridade portuária como organizadora do ambiente econômico do porto, e não como competidora dentro dele.

Essa arquitetura carrega uma lógica que precisa ser compreendida em sua inteireza. A própria Lei dos Portos estabelece que os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros — inclusive os que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias — são regidos pelas normas de direito privado, sem que se estabeleça qualquer relação jurídica entre esses terceiros e o poder concedente. Essa foi uma escolha consciente do legislador, que reconhece na autonomia contratual da concessionária um elemento estruturante do modelo — sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que a lei igualmente preserva. O ponto é decisivo: a concessão não transfere apenas encargos; transfere, dentro dos limites legais e contratuais, capacidade efetiva de gestão.

A razão de ser dessa autonomia é direta. O Estado concedeu o porto porque reconheceu que as amarras da administração pública — os procedimentos, os controles, os ritmos da burocracia estatal — eram incompatíveis com a eficiência, a agilidade e o dinamismo que uma infraestrutura estratégica exige. A aposta da concessão é precisamente essa: que um administrador privado, com liberdade para tomar decisões empresariais, entregará resultados que a gestão pública direta dificilmente conseguiria. A história portuária brasileira, aliás, oferece bons motivos para essa aposta: por longos períodos, os portos oscilaram entre centralização excessiva, dispersão institucional e sucessivas tentativas de reenquadramento administrativo, do tempo das Mesas de Rendias às autarquias, departamentos e companhias docas.

O contrato de Vitória estabelece dois objetivos permanentes para a administração portuária: racionalização e otimização do porto organizado, com garantia de competição e tratamento isonômico aos usuários. São as balizas que orientam toda a atuação da concessionária — e é sobre elas que o modelo deve ser acompanhado, avaliado e aperfeiçoado ao longo do tempo. Não basta haver investimento; é preciso que o investimento produza eficiência, previsibilidade e ambiente concorrencial minimamente estável.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tem papel insubstituível nesse processo: o de assegurar que as premissas que fundamentaram a licitação se traduzam em resultados concretos, que a liberdade empresarial da concessionária produza eficiência real e que o ambiente competitivo dentro do porto se fortaleça a cada ciclo contratual. Regulação e autonomia, nesse modelo, não são forças opostas — são parceiras na construção do paradigma que o Brasil escolheu testar em Vitória — são engrenagens complementares de uma mesma construção institucional. O êxito regulatório, aqui, não está em substituir o gestor privado, mas em controlar os limites do modelo sem sufocar a racionalidade que justificou sua adoção.



Se essa liberdade for esvaziada por via regulatória — se cada decisão comercial da concessionária puder ser questionada e revertida por interpretação administrativa —, o modelo perde a substância que o justificou. A concessão passa a ser apenas uma terceirização com outro nome. E o país, mais uma vez, corre o risco de neutralizar uma inovação institucional antes mesmo de extrair dela as lições que pode oferecer.

Os primeiros anos de operação em Vitória produziram dados que o setor acompanha com atenção: crescimento superior a 30% na movimentação de cargas, contra 15% de média nacional; R\$ 180 milhões em obras entregues na primeira fase do contrato; previsão de ampliação de 80% na capacidade de movimentação até 2029. Esses números não são argumento em favor de nenhuma empresa específica. São evidência de que o modelo, quando operado dentro de sua lógica, pode produzir os resultados que o poder concedente buscou ao licitar.

Vitória permanece, hoje, como o principal paradigma brasileiro de concessão plena de porto organizado. O governo federal estudou e redesenhou projetos para outros portos, mas o caso capixaba continua sendo a experiência mais acabada desse arranjo institucional. O que se aprender ali — sobre como a autonomia da concessionária convive com a fiscalização regulatória, sobre como os objetivos da concessão se sustentam ao longo do tempo, sobre como o modelo resiste às pressões que inevitavelmente surgem num contrato de longa duração — influenciará as próximas decisões sobre se, quando e em que condições expandir esse formato para outros portos brasileiros.

A Companhia Docas de Santos operou por noventa anos e transformou um atracadouro colonial em potência logística. O Brasil sabe o que uma boa concessão portuária pode construir. A pergunta que o Porto de Vitória coloca não é nova, mas pode ser decisiva para novas concessões de portos organizados: o País está disposto a deixar o modelo amadurecer com a consistência que ele exige?

*Beatriz Gallotti escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às terças-feiras.*

**A RAZÃO DE SER DESSA AUTONOMIA É DIRETA. O ESTADO CONCEDEU O PORTO PORQUE RECONHECEU QUE AS AMARRAS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA — OS PROCEDIMENTOS, OS CONTROLES, OS RITMOS DA BUROCRACIA ESTATAL — ERAM INCOMPATÍVEIS COM A EFICIÊNCIA, A AGILIDADE E O DINAMISMO QUE UMA INFRAESTRUTURA ESTRATÉGICA EXIGE**

**VITÓRIA PERMANECE, HOJE, COMO O PRINCIPAL PARADIGMA BRASILEIRO DE CONCESSÃO PLENA DE PORTO ORGANIZADO. (...) O QUE SE APRENDER ALI INFLUENCIARÁ AS PRÓXIMAS DECISÕES SOBRE SE, QUANDO E EM QUE CONDIÇÕES EXPANDIR ESSE FORMATO PARA OUTROS PORTOS BRASILEIROS**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/04/2026

## BRASIL EXPORT - PAZUELLO CRÍTICO “CENTRO” POLÍTICO E COBRA ARTICULAÇÃO POR SETOR DE ENERGIA

Investimento de R\$ 80 milhões deve elevar expedição marítima e movimentação de grãos até o próximo ano

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

A sessão solene de abertura do fórum Rio de Janeiro Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, foi marcada pelo protagonismo do deputado federal Eduardo Pazuello (PL-RJ), que concentrou a principal fala política do encontro. Presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia (FREPEGEN), ele defendeu maior articulação no Congresso para atender às demandas do setor e aproveitou o espaço para criticar o que chamou de indefinição ideológica no debate político nacional.

“Um setor como esse precisa ter representatividade republicana no Congresso Nacional”, afirmou Pazuello, ao defender um padrão de atuação política voltado à construção de projetos de lei, emendas e agendas específicas para fortalecer a área.



***O deputado argumentou que o avanço do país depende de discussões claras entre diferentes visões, sem que o chamado “pêndulo do centro” interrompa o embate de ideias***

O deputado também fez críticas contundentes ao que chamou de “falsa ideia” de centro político. Para ele, a dinâmica democrática é necessariamente marcada por posições opostas. “A democracia e a política são ações binárias. É sim e não”, disse, acrescentando que “não existe político de centro”, mas sim posicionamentos que oscilam entre centro-direita e centro-esquerda.

Na avaliação de Pazuello, essa indefinição prejudica o debate público e compromete a formulação de políticas. Ele argumentou que o avanço do país depende de discussões claras entre diferentes visões, sem que o chamado “pêndulo do centro” interrompa o embate de ideias.

Ao tratar do papel das estatais, o parlamentar afirmou concordar com sua importância estratégica, mas fez ressalvas à má gestão. Em tom direto, declarou que não apoia “privatizações puras e simples”, mas defendeu maior rigor na condução dessas empresas. Ele elogiou a atual gestão de nomes do setor e citou exemplos positivos dentro da estrutura pública.

Pazuello também trouxe um exemplo concreto de articulação política ao mencionar discussões recentes na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro sobre ajustes tributários para ampliar a competitividade do porto fluminense. Segundo ele, mudanças legais podem melhorar significativamente a capacidade logística e a concorrência com outros estados.

Na parte final de sua fala, o deputado alertou para o julgamento no Supremo Tribunal Federal sobre a distribuição de royalties do petróleo. Ele pediu mobilização política e social para defender os estados produtores. “Acreditem. Precisamos trabalhar bem a comunicação para que as pessoas se engajem efetivamente nesse processo”, afirmou.

O parlamentar ainda questionou os impactos de uma eventual perda de receitas para o Rio de Janeiro, citando riscos diretos para áreas como segurança, saúde e educação. Em tom de preocupação, criticou iniciativas que, segundo ele, fragilizam o pacto federativo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## **BRASIL EXPORT - JÚLIO LOPES DESTACA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA E APOSTA EM INOVAÇÃO ENERGÉTICA**

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



***Lopes também enfatizou o potencial competitivo do Brasil no campo energético. Para o deputado, o país já ocupa uma posição de destaque global por sua matriz mais limpa***

O deputado federal Júlio Lopes (PP-RJ) concentrou sua fala na necessidade de integração logística e no papel da inovação para o desenvolvimento do setor.

Segundo ele, portos não podem operar de forma isolada. “Logística tem que ser integração. Porto não

pode ser uma ilha isolada do mundo”, afirmou, ao defender a articulação entre cadeias produtivas e políticas públicas.

Lopes também enfatizou o potencial competitivo do Brasil no campo energético. Para o deputado, o país já ocupa uma posição de destaque global por sua matriz mais limpa. Ele avaliou que essa vantagem deve ser explorada com investimento em tecnologia e inovação.

“Inovação, inovação e inovação”, repetiu, ao destacar que o uso eficiente e sustentável de energia pode diferenciar o Brasil no cenário internacional e impulsionar o setor logístico.

Apesar de reconhecer gargalos, o parlamentar demonstrou otimismo. Em sua avaliação, as oportunidades superam as limitações atuais: há ineficiências, mas também “um universo de extraordinárias possibilidades” para crescimento e modernização.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## BRASIL EXPORT - RIO PRECISA RESGATAR PROTAGONISMO ECONÔMICO, DIZ CEO DO BRASIL EXPORT

Fabrício Julião defende valorização de setores como portos e petróleo para gerar emprego, renda e desenvolvimento no estado

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



**Julião pontuou que o crescimento do estado fluminense tem sido comprometido nos últimos anos, citando a relevância de se criar projetos de estado, ao invés de projetos de governo**

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, disse, durante sua participação na sessão solene do Fórum Estadual Rio de Janeiro Export, nesta segunda-feira (27), que o Estado precisa resgatar o protagonismo através das suas atividades econômicas, que geram renda, emprego e

desenvolvimento.

“Sempre destaco a importância da atividade portuária, da atividade econômica perante uma região. Não podemos tratar do setor portuário, do setor de petróleo e gás, como uma atividade marginal. Devemos tratar como uma atividade de prioridade”, afirmou.

Julião pontuou que o crescimento do estado fluminense tem sido comprometido nos últimos anos, citando a relevância de se criar projetos de estado, ao invés de projetos de governo.

“Precisamos resgatar o protagonismo do estado do Rio de Janeiro, resgatar o protagonismo das atividades que aqui estão sendo debatidas”, analisou.

Por fim, Julião defendeu que as empresas, a iniciativa privada dos setores portuários, de infraestrutura, reconheça a importância dentro da cadeia da economia local, como importantes vetores para o desenvolvimento de todo o estado.

“O Rio de Janeiro Export é um evento que, para mim, é muito importante ao longo do nosso calendário, que traz um pouco do sentimento de pertencimento. Precisamos olhar para as nossas empresas, e começar a trazer essa responsabilidade do protagonismo, e começar a trazer essa responsabilidade do protagonismo, essa oportunidade de enxergar nossa importância econômica, e isso precisamos fazer em construção”, completou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### BRASIL EXPORT - PORTOS DO RIO ATRAEM R\$ 4 BI EM INVESTIMENTOS E AMPLIAM CAPACIDADE OPERACIONAL

Leilões, modernização de terminais e obras de dragagem marcam novo ciclo de expansão liderado pela Autoridade Portuária

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



**De acordo com o presidente da PortosRio, Flávio Vieira, estão previstos ainda mais dois leilões de áreas portuárias, uma no Porto do Rio de Janeiro e outra no Porto de Itaguaí**

O diretor-presidente da PortosRio, Flávio Vieira, destacou o novo ciclo de investimentos privados que estão sendo aplicados nos portos administrados pela Autoridade Portuária, destacando recursos aplicados para melhoria de acessos e da infraestrutura dos complexos portuários do estado.

Vieira foi uma das autoridades a discursar na sessão solene do Fórum Estadual Rio de Janeiro Export, realizado nesta segunda-feira (27).

“Tivemos uma grande atração de investimentos privados por meio dos arrendamentos portuários. Avançamos com leilões estratégicos que ampliaram a capacidade operacional nos nossos portos, em diversos segmentos da cadeia logística. Somados, são investimentos aproximados de R\$ 4 bilhões nos próximos anos”, afirmou.

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária, estão previstos ainda mais dois leilões de áreas portuárias, uma no Porto do Rio de Janeiro e uma no Porto de Itaguaí.

No ano passado, o grupo ITCSI anunciou um plano de investimentos de R\$ 1 bilhão para o Rio Brasil Terminal, um dos terminais de contêineres do porto do Rio. “São investimentos determinantes para eficiência da administração portuária, pois trazem investimentos em equipamentos modernos, processos ágeis, além de geração de emprego e renda”, analisou.

Vieira anunciou que a PortosRio conseguiu a autorização da licença ambiental para a dragagem do Cais da Gamboa, que vai permitir a atracação de navios maiores no porto do Rio.

“Essa licença se arrastava há anos, e conseguimos a licença e as obras começarão em breve. São ações para reduzir gargalos e aumentar a capacidade”, finalizou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

### BRASIL EXPORT - PORTO DO RIO REGISTRA ALTA DE 249% E DESTACA INFRA PARA ALCANÇAR RESULTADO

Estado concentra 50% do PIB brasileiro em raio de 500 km e opera 41 terminais portuários além de complexos administrados pela Portos Rio

Por **MARIANA NEROME** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

O Porto do Rio de Janeiro movimentou 8,4 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2025, alta de 249% em relação ao mesmo período anterior. Os dados foram apresentados pelo sócio do Gallotti Advogados e moderador do painel “Desafios e oportunidades para os portos e terminais do Rio de Janeiro”, Fábio Silveira, durante o Rio de Janeiro Export, confirmaram o aquecimento da logística portuária e infraestrutura do estado.

Segundo ele, os portos brasileiros movimentaram 1,4 bilhão de toneladas em 2025, recorde histórico com crescimento de 6,1%. A região Sudeste respondeu por quase 700 milhões de toneladas,

consolidando-se como principal eixo logístico portuário do país. No âmbito da Portos Rio, a movimentação alcançou recorde de 76 milhões de toneladas em 2024.



**Os dados sobre o Porto do Rio de Janeiro foram apresentados durante o painel “Desafios e oportunidades para os portos e terminais do Rio de Janeiro” do fórum Rio de Janeiro Export**

A subsecretária Adjunta de Economia do Mar do Governo do Estado, Gabriela Campagna complementou os dados destacando vantagens geográficas. “A nossa posição geograficamente é a melhor se você comparar, por exemplo, com Santos, até com o sul. Nós somos o primeiro e o último ponto de saída. Em

500 km, que é o raio que você sai da cidade do Rio para ir embora, você concentra 50% do PIB brasileiro presente no nosso estado”, afirmou.

### ESTADO

A subsecretária ainda informou que o estado opera 41 terminais portuários além dos complexos da Portos Rio. Na região da Baía de Guanabara, funcionam 17 estaleiros ou mais ativos ligados ao setor naval. “A gente é um pujante, eu digo o Rio de Janeiro como estado, é um pujante no setor energético, naval e portuário”, declarou durante o painel promovido pelo Grupo Brasil Export.

Silveira contextualizou a infraestrutura portuária fluminense. A Portos Rio administra Porto do Rio, Porto de Itaguaí, Niterói, Angra dos Reis e Porto do Forno. Cada ativo tem vocação própria; Itaguaí concentra granéis e minério, Niterói atende indústria naval e apoio offshore, Angra dos Reis foca logística energética e operações especializadas, enquanto o Porto do Forno representa oportunidade regional para atividades de eólicas offshore.

Do lado privado, o estado conta com o Complexo Portuário do Açú no norte fluminense, com conexão forte com gás, mineração, energia, cargas industriais e novas cadeias logísticas. O diretor da OSX, Marcos Araújo, relacionou momento atual a oportunidades de desenvolvimento.

“Nós estamos no meio do Brasil, num raio pequeno de acesso a todo tipo de carga. E com um horizonte fiscal que vai igualar ou desbloquear ou desburocratizar, tirando benefícios de estados como o Espírito Santo que tem hoje boa parte do seu movimento baseado em benefício fiscal da carga que desembaraça. Então nós temos um potencial tremendo de se tornar um elo da cadeia logística”, afirmou.

### BUROCRACIA

Para o diretor institucional da Triunfo Logística, Mário Meira, a burocracia e a dragagem são um dos principais desafios dos terminais. O executivo destacou que processos de melhoria em portos públicos demandam tempo excessivo em comparação com terminais privados.

“Para você fazer qualquer melhoria dentro de um porto público, principalmente um porto, uma autoridade portuária, você demanda muito tempo, é muita burocracia. Você perde muito. A sua agilidade de investimento, de atração de clientes é parca, em comparação a um TUP”, afirmou.

O diretor também apontou o licenciamento de dragagem como problema central. “Muito complexo. Na minha visão, como um operador, quem deveria estar licenciado para fazer todo tipo de dragagem ou operacionalidade a nível ambiental, é o porto, ele dentro da sua característica já teria com o empreendedor tendo aquela característica. Isso perde tempo e cliente. Deveria ser mais fácil e ágil”, defendeu.

Por fim, Meira relatou um caso de derrocagem no acesso ao terminal da Triunfo. A operação removeu pedra que dificultava o acesso de navios e contou com participação de autoridade portuária, Capitania

dos Portos, Idema, INPH e Ibama. A empresa utilizou tecnologia de explosão de baixo impacto, financiada em conjunto com a Iconic.

“Para fazermos essa derrocagem foi muito complexo, não poderia fazer nada”, conclui o diretor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

## BRASIL EXPORT - PORTOSRIO MIRA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEIS DE BAIXO CARBONO EM ITAGUAÍ

Projeto aposta em hidrogênio verde como insumo para metanol e diesel sintético e busca posicionar porto como polo energético

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



**A PortosRio estuda transformar o Porto de Itaguaí em polo de produção de combustíveis de baixo carbono, com foco no hidrogênio verde como base para metanol e diesel sintético**

A PortosRio, Autoridade Portuária dos portos do Estado do Rio de Janeiro, estuda transformar o Porto de Itaguaí em um polo de produção de combustíveis de baixo carbono, com foco no

uso de hidrogênio verde como base para metanol e diesel sintético. A iniciativa busca atender à crescente demanda do setor marítimo por alternativas mais limpas dentro de um planejamento de transição energética que acontece em todo o setor mundial.

O tema foi debatido durante o primeiro dia do Rio de Janeiro Export, Fórum Estadual promovido pelo Grupo Brasil Export, realizado nesta segunda-feira (27), no Pier Mauá.

No painel, o superintendente de Planejamento e Desenvolvimento de Negócios da PortosRio, Eduardo Miguez, a estratégia não passa pelo uso direto do hidrogênio como combustível, mas por sua aplicação industrial.

“Nós temos a intenção de desenvolver em Itaguaí uma indústria que possa colocar a produção de hidrogênio verde. Nós, particularmente, não acreditamos no hidrogênio verde como combustível, mas sim como insumo para produção de metanol e diesel sintético”, afirmou.

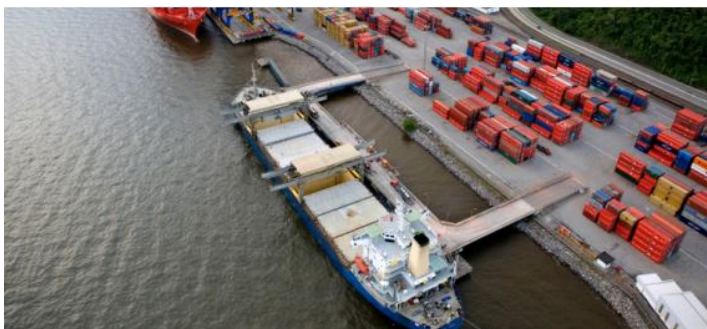
O projeto leva em conta a localização estratégica de Itaguaí, próximo ao distrito industrial de Santa Cruz, um dos maiores do estado. A região concentra indústrias com potencial de captura de carbono, elemento central para viabilizar a produção de combustíveis sintéticos. “Será que não podemos capturar esse CO<sub>2</sub> e misturar com hidrogênio e fazer essa produção de metanol ou diesel sintético de baixo carbono?”, questiona Miguez.

A discussão ganha relevância diante da movimentação global de armadores em direção a novas matrizes energéticas. “O pessoal que representa os armadores coloca muito para a gente: estamos mandando navios movidos a metanol, navios híbridos, e onde vamos abastecer? Tem metanol, tem diesel sintético, amônia, que seja”, destacou.

### Cruzeiros

Rio de Janeiro é um dos principais destinos turísticos a nível mundial. Recentemente, a cidade encerrou mais uma temporada de cruzeiros, com grande movimentação de turistas nacionais e internacionais. O fortalecimento do setor faz com que a Autoridade Portuária busque soluções visando a descarbonização do turismo marítimo.

“A OPS (Onshore Power Supply) é um instrumento muito forte. Para os terminais de contêineres, carga geral, grande parte dos navios que atracam aqui não estão preparados, ainda existe uma grande discussão, mas os terminais de cruzeiros são mais modernos”, analisou o superintendente.



***O projeto para o Porto de Itaguaí leva em conta a localização estratégica do complexo, próximo ao distrito industrial de Santa Cruz, um dos maiores do estado do Rio de Janeiro***

Durante a realização da Intermodal South América, maior feira de logística da América Latina, a Autoridade Portuária firmou um acordo de cooperação com o Porto de Miami, nos Estados Unidos, que abriga um dos principais terminais de cruzeiros do mundo.

“Pretendemos realizar uma visita técnica para saber, justamente, como o terminal lida com essa questão. Eles, por exemplo, já possuem o OPS. Hoje a fornecedora de energia do Rio de Janeiro não tem capacidade para fornecer a demanda que os navios de cruzeiros precisam”, finalizou.

O painel contou com as participações de Bruno Fonseca, Presidente da Praticagem do Brasil; Renato Regazzi, Diretor-Executivo da Diretoria Financeira, de Estratégia Corporativa e de Gestão de Riscos da AGERIO; Jones Soares, Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro; e Thiago Lemgruber, Diretor da Hidroclean. A moderação foi da jornalista Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## **BRASIL EXPORT - INDÚSTRIA NAVAL GANHA FÔLEGO COM NOVOS INVESTIMENTOS E PAPEL ESTRATÉGICO DAS ESTATAIS**

Transpetro amplia encomendas e ANP reforça políticas de conteúdo local em meio a cenário global de insegurança

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



***Em seu discurso no Rio de Janeiro Export, o diretor da ANP, Pietro Mendes, destacou a retomada da indústria naval brasileira, que envolveu desafios e novas legislações***

A retomada da indústria naval brasileira e o fortalecimento da logística energética voltaram ao centro do debate no país, impulsionados por novos investimentos da Transpetro e por políticas regulatórias que buscam garantir competitividade. Em um cenário internacional marcado por tensões geopolíticas e riscos ao abastecimento, autoridades defendem o protagonismo das estatais e a reconstrução da capacidade produtiva nacional.

O diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Pietro Mendes, destacou o processo de retomada, que envolveu desafios e novas legislações.

“Desafio tremendo voltar a construir navio no Brasil. Foi muito difícil. Tivemos que fazer uma série de mecanismos para tornar os estaleiros brasileiros competitivos. Contamos com novas legislações, fizemos uma série de novas leis que permitiram essa retomada”, afirmou.

Entre essas ferramentas está a atuação da própria ANP na validação de custos da construção naval no país. “Somos responsáveis por atestar a razoabilidade da diferença entre um navio construído no Brasil e, por exemplo, um estaleiro na China, para que faça jus a benefícios como redução de royalties”, pontuou.

A discussão ganha ainda mais relevância diante do novo contexto internacional. Mendes cita episódios recentes de instabilidade como fator de alerta para o Brasil. “Cada país olha individualmente para sua capacidade de soberania energética, que depende de ter a maior quantidade possível de navios, frotas próprias”, afirma. Ele lembra que eventos como o fechamento do Estreito de Ormuz evidenciam riscos antes considerados improváveis. “Era uma coisa inimaginável que a gente via nos livros. Afetar a passagem de 20 mil barris por dia era algo que ninguém acreditava que sairia da teoria para o campo”, ponderou.

Nesse cenário, a Transpetro surge como peça-chave para garantir o abastecimento e estruturar a logística nacional. “Não há como discutir o futuro da logística sem incluir a Transpetro, porque somos também a maior operadora de dutos do país e a maior empresa de navegação”, disse o presidente da companhia, Sergio Bacci.

Após um período de menor protagonismo em governos anteriores, a empresa voltou a investir na ampliação da frota. O movimento acompanha a estratégia do sistema Petrobras de fortalecer a logística própria e reduzir a dependência de afretamentos, além de estimular a indústria naval brasileira.

Os novos ativos incluem navios, barcaças e empurradores, ampliando a capacidade de transporte de petróleo e derivados e permitindo a entrada em novos modais logísticos. “Já encomendamos 52 embarcações com investimentos de aproximadamente dois milhões de dólares para os próximos cinco anos. Esses navios vão ampliar nossa capacidade de transporte e permitir que a Transpetro ingresse em novos modais logísticos”, comentou o executivo.



***O presidente da Transpetro, Sergio Bacci, falou em seu discurso sobre como a companhia atua como peça-chave para garantir o abastecimento e estruturar a logística nacional***

Para Bacci, os impactos vão além da própria empresa. “Quando o sistema Petrobras decide investir na ampliação da frota própria, os impactos são sentidos rapidamente por toda economia”, diz. Segundo ele, a retomada já se reflete no mercado de trabalho e na reativação de polos industriais.

“O resultado evidente é a retomada da indústria naval. Em relação a 2022, o florescimento de alguns principais polos navais brasileiros, como Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Amazonas e na Bahia, só foi possível graças às demandas geradas pela Transpetro pela Petrobras”, afirmou o executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2026

## BRASIL EXPORT – PETROBRAS PREVÊ US\$ 24 BI NA BACIA DE CAMPOS EM NOVO CICLO DE PRODUÇÃO

Companhia combina recuperação de campos maduros e avanço no pré-sal para ampliar a produção na região

Por **BEATRIZ DE CASTELA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Durante o Rio de Janeiro Export, durante o painel “O papel do Rio de Janeiro na segurança energética nacional e os novos vetores de investimento no setor offshore brasileiro”, o gerente-geral da Bacia de

Campos da Petrobras, Guilherme Sargenti, destacou a relevância estratégica da região para o futuro da matriz energética do país.



**Os planos da Petrobras foram expostos no painel “O papel do Rio de Janeiro na segurança energética nacional e os novos vetores de investimento no setor offshore brasileiro”**

Segundo o executivo, a companhia vive um novo ciclo na Bacia de Campos, combinando a recuperação de campos maduros e a expansão em novas fronteiras do pré-sal. A região, que há cerca de 50 anos marcou a entrada do Brasil na produção offshore, agora enfrenta o desafio de aumentar o fator de recuperação dos reservatórios, atualmente em torno de 30%, por meio de novas tecnologias e maior eficiência operacional.

Ao mesmo tempo, a Petrobras também avança em descobertas recentes no pré-sal da própria Bacia de Campos, com indícios relevantes de hidrocarbonetos abaixo do campo de Marlim e colunas de óleo superiores a 70 metros.

No campo estratégico, a estatal tem adotado o conceito de “adição de energia” em substituição ao termo “transição energética”. A avaliação interna é de que a demanda global seguirá em crescimento, impulsionada por expansão econômica, industrialização e tecnologias de alto consumo energético, como inteligência artificial, além da importância contínua do petróleo para a indústria petroquímica.

Para sustentar essa estratégia, a Petrobras prevê investimentos da ordem de US\$ 24 bilhões na Bacia de Campos nos próximos cinco anos.

O executivo também destacou desafios importantes para o setor, como entraves regulatórios envolvendo órgãos ambientais e do setor energético, além da complexidade técnica das operações em águas profundas, que podem ultrapassar 2 mil metros de lâmina d’água e atingir até 8 mil metros abaixo do leito marinho.

Outro ponto central é o fortalecimento da cadeia de suprimentos nacional. A companhia voltou a priorizar exigências de conteúdo local como forma de reduzir a dependência externa e mitigar riscos associados a crises globais, como a recente instabilidade no fornecimento de fertilizantes durante a guerra da Rússia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

### BRASIL EXPORT – PROGRAMAÇÃO RIO DE JANEIRO EXPORT

# Programação Rio de Janeiro Export

(sujeita a alterações)

28 | ABRIL | HOJE

08h30 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Celebração aos 150 anos da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil

Apresentação: Vice-Almirante Ricardo Jaques Ferreira

09h30 Formalização do Termo de Cooperação Institucional entre a Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e Comércio Exterior e o Grupo Brasil Export

Convidado: Marcelo David Gonçalves, Desembargador Federal e Vice-Presidente Decano do Tribunal Marítimo

10h00 Rio de Janeiro em Foco | Panorama sobre o ambiente de negócios no estado

Célia Regina Gomes, Diretora da Associação Comercial do Rio de Janeiro; Claudia Januzzi, Coordenadora de Parcerias Estratégicas e Investimentos Internacionais na Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio de Janeiro;

Marcio Sette Fortes, Economista, ex-diretor do Brasil no BID e Relações Institucionais da Multiterminais; Rita Fernandes, Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro

11h00 Intervalo

11h30 Painel 5: Transporte ferroviário, integração modal e mineração

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores: Delmo Pinho, Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio

de Janeiro; Marcos de Souza Vale, Especialista em Atração de Investimentos da ApexBrasil

12h15 Movimentações geopolíticas e o panorama energético do Rio de Janeiro e do Brasil

Apresentação: Luiz Carlos Ciochchi, Conselheiro Nacional de Minerais e Energia, e ex-diretor-presidente

da EMAE e de Furnas Centrais Elétricas

12h45 Encerramento do Rio de Janeiro Export

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

## BRASIL EXPORT – FALTA DE ESTRUTURA PARA DESMONTAGEM DE NAVIOS PREOCUPA SETOR NAVAL GLOBAL

Projeções indicam que dezenas de milhares de embarcações chegarão ao fim da vida útil até 2031 para discutir investimentos, desafios e integração dos setores estratégicos

Por VANESSA PIMENTEL [redacao.jornal@redebenevents.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenevents.com.br)



**As projeções sobre a desmontagem de navios foram apresentadas durante o painel “Indústria naval: descomissionamento e a retomada da capacidade produtiva nacional”**

Até 2031, cerca de 40% da frota de navios mercantes ativos no mundo deve ser encaminhada para serviços de descomissionamento, sem que existam

estaleiros suficientes para dar conta dessa demanda. A projeção para 2031 foi baseada em dados de 2019, que mapearam mais de 100 mil embarcações de carga existentes, das quais cerca de 40 mil terão a vida útil encerrada nos próximos cinco anos.

Em 2035, esse número aumentará para 60%, até que em 2050, os navios que existiam em 2019 não existirão mais e precisarão ser desmontados sem que haja empresas suficientes que façam este tipo de operação.

As informações foram repassadas pelo professor doutor da Universidade Federal Fluminense (UFF), Newton Narciso Pereira, durante uma apresentação feita no painel “Indústria naval: descomissionamento e a retomada da capacidade produtiva nacional”, debatido no Rio de Janeiro Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export nesta segunda-feira (27).

“O serviço de descomissionamento é um grande gargalo mundial para os armadores. É um mercado com potencial muito grande que vai além da desmontagem porque abre demandas para o setor de remoção de materiais perigosos, de serviços de corte dessas estruturas, de limpeza e descontaminação. Até 2033, devemos ter 25 milhões de toneladas de sucata naval, mas sem local para fazer essas operações”, explicou Newton.

Ainda segundo o professor, em sete anos, haverá de sete a oito navios por dia demandando de reciclagem e não há infraestrutura no Brasil e nem em outros países que dê conta desse volume. O pico estrutural da demanda global por reciclagem naval será de 2033 a 2039. Já o ponto crítico vem um pouco antes, de 2030 a 2035, quando a maior fração da frota mundial atingirá sua idade limite de operação, saltando de 650 para 2.800 navios sendo descartados por ano, o que exigirá uma infraestrutura global capaz de processar múltiplas embarcações diariamente.

### Plataformas

Além dos navios, as plataformas offshore - ou Floating Production, Storage and Offloading (FPSO) precisarão destes serviços nos próximos anos e devem enfrentar um gargalo ainda maior devido ao nível de complexidade de desmontagem dessas estruturas. Enquanto um navio mercante é descomissionado em até cinco meses, uma plataforma pode levar até dois anos. “É um ciclo totalmente diferenciado, uma planta toda para descontaminar”, citou o professor.

Atualmente, há 182 FPSOs em operação no mundo, com vida útil variando de 20 a 30 anos - porém, cerca de 25% dessa frota já ultrapassou os 40 anos em operação, de acordo com os dados apresentados.

### Brasil

Newton destacou um projeto preparado pela Universidade Federal Fluminense (UFF), que visa instalar uma planta de reciclagem de embarcações em Barra do Furado (TSL), no Rio de Janeiro, e ampliar a presença do país no mercado de descomissionamento.

A ideia é que o ativo receba navios mercantes e plataformas e ofereça serviços completos em todas as etapas da operação de desmontagem e destinação. “O Brasil está acordando para isso agora e não podemos perder a oportunidade porque essas demandas vão acontecer e se não estivermos preparados, perderemos um grande mercado para outros países, que já estão se preparando”, concluiu.

Já Ivo Dworschak, diretor da Frente Empresarial Naval do Rio de Janeiro (Fenav-RJ), destacou que se o Brasil não avançar também na regulação do nicho e na busca por um alinhamento mais prático com os órgãos ambientais, a atividade não se desenvolverá a tempo. A moderação do painel também foi feita por Ivo.

Participaram ainda Marcelo Dourado, Group Decommissioning Manager da SBM Offshore; Ronaldo Feltrin, Superintendente Adjunto na 7a. Região Fiscal da Receita Federal do Brasil; e Tertius Ribeiro, Presidente da Transnave Estaleiro. O Rio de Janeiro Export segue nesta terça-feira (28), com transmissão ao vivo pelo canal da Rede BE News no Youtube.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## **BRASIL EXPORT – INSEGURANÇA JURÍDICA CUSTA R\$ 1,7 TRILHÃO POR ANO AO BRASIL**

Valor equivale a quase 20% do PIB, enquanto agências reguladoras operam com orçamento reduzido, apesar da alta arrecadação, apontam especialistas

**Por MARIANA NEROME [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)**



**Os dados foram apresentados durante o painel “Regulação do setor de transportes aquaviários e o incremento de segurança jurídica para o mercado” do Rio de Janeiro Export**

O Brasil perde R\$ 1,7 trilhão por ano com insegurança jurídica, o equivalente a 19,5% do PIB, enquanto as 11 agências reguladoras operam com um orçamento de R\$ 5 bilhões dos R\$ 130 bilhões arrecadados anualmente. Os dados foram apresentados durante o painel “Regulação do setor de transportes aquaviários e o incremento de segurança jurídica para o mercado” no evento Rio de Janeiro Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, nesta segunda-feira (27).

Para o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, há um descolamento entre esta arrecadação e os recursos destinados às agências, que conseqüentemente, arrecadam muito.

O deputado federal Júlio Lopes relacionou a perda econômica à deficiência de recursos das agências reguladoras. “O que nós precisamos é de um Estado que opte por ser regulador e não um Estado provedor, onde ele regule, estimule e dê o regramento do funcionamento da economia e de suas ações”, afirmou.

**O QUE NÓS PRECISAMOS É DE UM ESTADO QUE OPTE POR SER REGULADOR E NÃO UM ESTADO PROVIDOR, ONDE ELE REGULE, ESTIMULE E DÊ O REGRAMENTO DO FUNCIONAMENTO DA ECONOMIA E DE SUAS AÇÕES”**

**JÚLIO LOPES**  
deputado federal



O deputado também relatou o caso que ilustra o problema de recursos nas instituições reguladoras. A lei da duplicata eletrônica, que entrou em vigor em 2017 após 10 anos de tramitação, não pode ser implementada porque o Banco Central não tem R\$ 25 milhões para atualização de sistemas.

Ele conta que ao visitar Roberto Campos Neto, então presidente do Banco Central, descobriu que a instituição não tinha o capital para implementar o sistema, enquanto dispunha de 300 milhões alocados para impressão de cédulas, rubrica que não podia ser remanejada sem autorização ministerial.

Júlio destacou a distorção de prioridades orçamentárias. “Imagina se nós tivéssemos os recursos que foram colocados nos Correios. Imagina se o governo tivesse colocado 12 bilhões em 2025 nos Correios e no ano de 26 mais 8 bilhões. Imagina que paraíso da regulação nós estaríamos vivendo, inclusive com o Banco Central completamente aparelhado, financiando o Pix, financiando duplicata eletrônica”, afirmou.

### **Remuneração baixa**

André de Seixas apontou o problema de retenção de servidores qualificados nas agências. “Tive conversando recentemente, nós tivemos esse Enem dos concursos. Foram designados alguns servidores para agência reguladora. Um departamento determinado de uma agência pegou quatro, dois foram embora com dois meses. Na minha opinião, estão muito mal remunerados. E remuneração é fundamental”, disse.

O diretor-presidente da Logística Brasil ainda defendeu a criação de um fundo de regulação para distribuir recursos entre as agências.

Além disso, informou que o Tribunal de Contas da União cobra explicações do governo sobre cortes orçamentários.

“Hoje o TCU está em cima. Agora, a partir de fevereiro, o governo vai ter que explicar o corte orçamentário para esse ano. Tem 180 dias para explicar, em seis meses, ou seja, lá em agosto, ele vai ter que explicar o motivo de corte no orçamento das agências”, disse.

### **Autossuficiência orçamentária**

O presidente-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia, relacionou a autonomia das agências ao modelo de autossuficiência orçamentária.

“Essa questão está intrinsecamente ligada ao modelo adotado no Brasil que prevê autonomia e independência à agência reguladora. Da mesma forma, o que se idealiza para as agências reguladoras é o modelo de autossuficiência orçamentária, ou seja, que ela não dependa de orçamento ligado ao Ministério para que ela exerça efetivamente a sua autonomia”, afirmou.

Povia explicou ainda que as agências não se subordinam aos ministérios. “A regulação do Brasil não raro é incompreendida. Ela não está subordinada ao ministério, ela está vinculada ao ministério por força das suas competências, mas ela não tem subordinação ao ministério, a não ser a subordinação à política pública, isso sim”, concluiu.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 28/04/2026*

## **LOGÍSTICA - VLI INICIA OBRAS PARA AMPLIAR CAPACIDADE DO TERMINAL EM SÃO LUÍS**

Investimento de R\$ 80 milhões deve elevar expedição marítima e movimentação de grãos até o próximo ano

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



**Com as mudanças, a capacidade de embarque marítimo do terminal de São Luís deve passar do patamar atual de 3 mil toneladas por hora para até 3,7 mil toneladas por hora**

A VLI deu início a um conjunto de obras no Terminal Portuário São Luís (TPSL), no Maranhão, com aporte aproximado de R\$ 80 milhões. A intervenção tem como objetivo ampliar a capacidade operacional do terminal, com previsão de entrega no primeiro

trimestre de 2027.

O projeto prevê melhorias estruturais que devem elevar em cerca de 23% o volume de cargas destinadas à exportação por via marítima. Além disso, estão previstas adaptações nos sistemas internos de movimentação de grãos, o que deve otimizar o fluxo logístico para atendimento aos clientes instalados na região do Matopiba, que abrange Maranhão, Tocantins, Piauí e parte da Bahia.

Com as mudanças, a capacidade de embarque marítimo do terminal deve passar do patamar atual de 3 mil toneladas por hora para até 3,7 mil toneladas por hora. Já o escoamento interno de grãos, que hoje opera em torno de 1,5 mil toneladas por hora, poderá atingir até 2 mil toneladas por hora após a conclusão das intervenções, representando um avanço de aproximadamente 33%.

Segundo Alessandro Gama, diretor de Planejamento, Engenharia e Tecnologia da companhia, os investimentos fazem parte da estratégia de ampliação da movimentação de cargas no Porto do Itaqui, além de acompanhar a expansão do agronegócio nacional.

As obras incluem a ampliação da chamada pera ferroviária — estrutura utilizada para manobras e formação de trens — e melhorias na linha de embarque do terminal, com foco no aumento da eficiência das operações logísticas e na elevação da capacidade de atendimento às demandas de exportação.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## TRANSPORTES - RODOVIAS – ANTT ATUALIZA VALOR DE ESTADIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Novo valor passa a R\$ 2,50 por tonelada/hora após correção pelo INPC acumulado em 12 meses

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



**O IPTC reforça que é obrigação do embarcador e do destinatário fornecer um comprovante com o horário de chegada do caminhão. A falta desse registro pode gerar penalidades**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) reajustou o valor utilizado como base para remunerar o tempo excedente em operações de carga e descarga no transporte rodoviário. O montante passou de R\$ 2,41 para R\$ 2,50, após

atualização calculada com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), que registrou alta acumulada de 3,77% entre abril de 2025 e março de 2026.

Segundo o Instituto Paulista do Transporte de Cargas (IPTC), o ajuste segue as diretrizes da Lei nº 11.442/2007, que estabelece um limite de até cinco horas para a realização das operações de carga e descarga, contadas a partir da chegada do veículo ao local indicado.

Caso esse prazo seja ultrapassado, o transportador — seja ele autônomo (TAC) ou uma empresa do setor (ETC) — passa a ter direito ao recebimento de um valor adicional. Esse cálculo é feito considerando toneladas por hora (ou fração), com base na capacidade total de carga do veículo.

O IPTC também reforça que é obrigação do embarcador e do destinatário fornecer um comprovante com o horário de chegada do caminhão. A falta desse registro pode gerar penalidades aplicadas pela ANTT, com multa que pode chegar a até 5% do valor da carga transportada.

Para ilustrar, o instituto apresentou o caso de um caminhão trucado com capacidade de 12 toneladas que ficou parado por oito horas aguardando descarga. Como o limite legal é de cinco horas, houve três horas de excedente.

Com o novo valor de referência, a remuneração pela estadia chega a R\$ 90,00. Antes do reajuste, esse valor seria de R\$ 86,76, o que representa um aumento de R\$ 3,24 no custo da operação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

## TRANSPORTES – AEROPORTOS – SUDESTE BATE RECORDE HISTÓRICO DE PASSAGEIROS NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Região soma 15,7 milhões de embarques e lidera crescimento da aviação no Brasil, com alta nas viagens domésticas e internacionais

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



**Nos voos dentro do país, o Sudeste manteve desempenho positivo. Foram 12,4 milhões de passageiros embarcando na região, alta de 4,45% em relação ao primeiro trimestre de 2025**

A região Sudeste registrou, no primeiro trimestre deste ano, a maior movimentação de passageiros da história em voos com origem em seus aeroportos. Ao todo, foram 15,7 milhões de embarques, considerando operações domésticas e internacionais, o melhor resultado desde o início da série histórica da Agência

Nacional de Aviação Civil (Anac), iniciada em 2000. Os dados são do painel de Oferta e Demanda da Anac, consolidados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O desempenho representa um crescimento de 5,22% em relação ao mesmo período de 2025 e acompanha o avanço da aviação no país como um todo, que também registrou alta no trimestre. No Brasil, mais de 33,5 milhões de passageiros embarcaram em voos domésticos e internacionais entre janeiro e março, um aumento de 7,7% na comparação com o ano anterior, com destaque para o crescimento mais acelerado das viagens internacionais.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou que o desempenho da região Sudeste evidencia o papel da aviação para o desenvolvimento do país. “Quando observamos um crescimento consistente, especialmente nas viagens internacionais, estamos falando de mais negócios, mais turismo e maior integração do Brasil com o mundo. Nosso desafio é garantir que a infraestrutura acompanhe esse ritmo, com planejamento e investimentos, para sustentar esse avanço no longo prazo e ampliar os benefícios para a população e para o setor produtivo”, afirmou.

O avanço foi ainda mais intenso nos voos internacionais. Foram 3,2 milhões de passageiros embarcando para o exterior a partir da região, crescimento de 8,28% em relação ao primeiro trimestre de 2025; também um recorde histórico.



Esse movimento acompanha o aumento da presença de turistas estrangeiros no Brasil e o maior fluxo de brasileiros viajando para fora. Dados do Banco Central mostram que os gastos de visitantes internacionais no país somaram R\$ 16 bilhões entre janeiro e março, alta de 12% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A combinação desses fatores ajuda a explicar a maior movimentação nos aeroportos do Sudeste, principal porta de entrada e saída do país para voos internacionais.

### **Mercado doméstico**

Nos voos dentro do país, o Sudeste manteve desempenho positivo. Foram 12,4 milhões de passageiros embarcando na região, crescimento de 4,45% em relação ao primeiro trimestre de 2025; igualmente o maior volume já registrado na série histórica.

A força do mercado doméstico está diretamente ligada ao peso econômico da região, que concentra os principais centros financeiros, industriais e de serviços do país. Essa dinâmica sustenta uma demanda constante por deslocamentos aéreos, tanto para viagens corporativas quanto para turismo interno.

### **Principais aeroportos**

Os grandes hubs da região continuam concentrando a maior parte da movimentação. O Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) lidera com 5.767.777 passageiros embarcando no trimestre, seguido por Congonhas (SP), com 2.942.490, Galeão (RJ), com 2.545.406, e Confins (MG), com 1.444.898.

Também se destacam os aeroportos de Campinas (SP), com 1.377.185 passageiros, e Santos Dumont (RJ), com 758.322 embarques, ampliando a capilaridade da malha aérea na região.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 28/04/2026*

## **TRANSPORTES – AVIAÇÃO - PESQUISA QUER OUVIR PASSAGEIROS SOBRE ACESSIBILIDADE NA AVIAÇÃO**

Iniciativa do governo com a UFSCar busca identificar desafios e melhorar a experiência de pessoas com deficiência

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

Uma pesquisa do Ministério de Portos e Aeroportos quer ouvir passageiros de todo o país sobre acessibilidade na aviação civil. A iniciativa, uma parceria com a Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), visa identificar os desafios e aprimorar a experiência de pessoas com deficiência de todo o país. A participação é feita pelo site do Projeto Aviação Acessível ([www.aviacaoacessivel.com](http://www.aviacaoacessivel.com)).

O projeto busca compreender, por meio de relatos e experiências dos passageiros, as principais barreiras enfrentadas pelos usuários, desde a compra da passagem até o desembarque no destino.

“Estamos trabalhando para que a acessibilidade seja parte central da aviação brasileira, e isso só é possível com a participação ativa dos passageiros. Ao compartilhar suas experiências, cada pessoa contribui diretamente para a construção de um setor mais inclusivo, eficiente e preparado para atender a todos”, afirma o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo.

A iniciativa é baseada na escuta direta e tem como premissa o relato do usuário. Segundo o MPor, esse método permite ao passageiro explorar diversos pontos da viagem, podendo avaliar os procedimentos de acessibilidade adotados por aeroportos e companhias aéreas, indicando tanto sua relevância quanto sua efetividade na prática. A experiência pode ser relatada por texto, áudio ou vídeo.

A pasta enfatiza que cada resposta é fundamental, pois auxilia na identificação de problemas que podem ser comuns em diferentes aeroportos. A partir dessas contribuições, é possível construir

soluções eficazes para ampliar a autonomia da pessoa com deficiência, subsidiar a elaboração de políticas públicas e orientar melhorias operacionais no setor aéreo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2026

## TRANSPORTES - AVIAÇÃO > OPINIÃO – VIAÇÃO REGIONAL: O PL 539/2024 E O ERRO DE DIAGNÓSTICO PARA A AMAZÔNIA



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Augusto Cesar Barreto Rocha. Professor da Universidade Federal do Amazonas e consultor

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

A Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei (PL) nº 539/2024, que autoriza a atuação de empresas aéreas estrangeiras, em voos domésticos na Amazônia Legal. O projeto será enviado para análise do Senado. Tomara que o Senado derrube o projeto. Esta proposta, que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica não fará o seu objetivo que é o de ampliar as rotas e a concorrência para melhorar a oferta de voos na Amazônia. Ao invés de discutirmos e atuarmos institucionalmente nas causas, o PL visa atuar sobre efeitos e com um olhar de curto prazo.

Desde dezembro de 1944, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, por meio do tratado de Chicago, que rege o Direito Aeronáutico Internacional, contempla 54 países, incluindo o Brasil. Nele, em seu artigo 1º já define cada país tem direito de controlar seu mercado. O grande espaço regulatório seria criar um mercado para empresas regionais. Como desenvolver as empresas de menor porte para atuarem como alimentadores das grandes empresas nacionais? Por aqui está a rota de sucesso, pois cria um ambiente próprio para aviação regional e desenvolvimento econômico do interior do país.

Por outro lado, o que a Câmara dos Deputados fez foi manter uma mania de ser colônia, assumindo que não temos capacidade própria de realizar uma atividade básica de transportes. Como se a solução estrangeira tivesse o condão de sanar nossos problemas. Segundo os indicadores da ANAC, voar do Norte para o Norte custa, pelo Yield Real (R\$/km), R\$ 0,8793, enquanto a média do Brasil é R\$ 0,5105. Não se discute nem se enfrenta este alto custo de voos. Deveríamos entender as razões deste custo e enfrentar com regulamentação e criação de ambientes apropriados.

Se há problemas de pessoas, que tal criar um ambiente para empresas de manutenção e inspeção de aeronaves no interior da Amazônia? Que tal novas escolas e cursos de Engenharia? Que tal linhas de financiamento especiais para pequenas empresas comprarem aviões da Embraer para voos regionais? Que tal menores tarifas e menores custos operacionais para voar como alimentador das capitais da Amazônia, em rotas do interior para as capitais, sem permissão de concorrência das grandes operadoras de transporte nacional?

Deveríamos ter uma regulamentação para desenvolver um capitalismo Amazônico, com um ambiente muito propício a aviação regional, com custos operacionais reduzidos, financiamento com juros menores, criação de empresas de menor porte para servir os interiores profundos, com aeródromos e aeroportos de pequeno porte em todas as calhas de rio. Dada a imensidão da Amazônia Legal que a Lei tenta lidar, que é cerca de 58,9% do território nacional ou mais de 5 milhões de quilômetros quadrados. Por comparação, a Europa Ocidental inteira possui cerca de 1 milhão de quilômetros quadrados. Estamos falando de uma área gigante e colocando a nossa soberania para o entendimento e exploração estrangeira.

Fica agora a torcida para o Senado derrubar este projeto e a esperança que novas discussões surjam no entorno das causas e não dos efeitos. O que levou ao cenário? Como enfrentar as causas dos altos juros? No primeiro trimestre de 2026 o setor aéreo brasileiro cresceu 7,7%. O BNDES ao longo de muitos anos produziu uma série de estudos sobre o setor e tem aportado fartos recursos. Precisamos fazer uso destes estudos e iniciar um forte processo de interiorização da aviação no Brasil, tanto para alimentar os voos longos, quanto para desenvolver o país. A rota deste PL vai noutra direção.

Augusto Cesar escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

**DEVERÍAMOS TER UMA REGULAGEM PARA DESENVOLVER UM CAPITALISMO AMAZÔNICO, COM UM AMBIENTE MUITO PROPÍCIO À AVIAÇÃO REGIONAL, COM CUSTOS OPERACIONAIS REDUZIDOS, FINANCIAMENTO COM JUROS MENORES, CRIAÇÃO DE EMPRESAS DE MENOR PORTE PARA SERVIR OS INTERIORES PROFUNDOS, COM AERÓDROMOS E AEROPORTOS DE PEQUENO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/04/2026

## PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS COMPRA ÁREA DA BACIA DE CAMPOS

Acordo prevê a aquisição de 100% de uma porção do ring-fence do Campo de Argonauta, na Bacia de Campos

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



**Após a conclusão da operação, a Petrobras passará a deter 98,11% de participação na Jazida Compartilhada de Jubarte**

A Petrobras fechou um acordo para a aquisição de 100% de uma porção do ring-fence do Campo de Argonauta (Concessão BC10), na Bacia de Campos, detida pelas empresas Shell, ONGC e Brava. O Campo de Argonauta detém 0,86% da jazida compartilhada do pré-sal de Jubarte, relacionada ao Acordo de Individualização da Produção (AIP) vigente desde 1º de agosto de 2025.

O valor total pago será de R\$ 700 milhões mais US\$ 150 milhões, em três parcelas. A primeira parcela, no valor de R\$ 100 milhões, será paga no fechamento a operação (closing). Já a segunda parcela, no valor de R\$ 600 milhões, em 15 de janeiro de 2027 ou no closing, o que ocorrer mais tarde; enquanto a terceira parcela, no valor de US\$ 150 milhões, será paga dois anos após o closing. Os valores estão sujeitos a ajustes de preço definidos no contrato.

Após a conclusão da operação, a Petrobras passará a deter 98,11% de participação na Jazida Compartilhada de Jubarte, enquanto a União, representada pela PPSA, manterá sua participação de 1,89% referente à extensão da jazida para áreas não contratadas.

“A aquisição apresenta condições econômico-fi nanceiras atrativas simplifica a gestão do ativo e está em consonância com o Plano de Negócios da Petrobras, fortalecendo nossa atuação na Bacia de Campos e maximizando valor com foco em ativos rentáveis”, disse a estatal em fato relevante arquivado na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) há pouco.

A petrolífera ainda explicou que, com o fechamento da transação, será encerrado o processo de negociação para equalização entre Petrobras, Shell, ONGC e Brava. A operação está sujeita ao cumprimento de condições precedentes previstas no contrato de compra e venda, incluindo a aprovação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/04/2026

## PETRÓLEO E GÁS - ANP PROPÕE LEILÕES DE PETRÓLEO E GÁS NA B3

A agência tem a intenção de se concentrar mais nas questões estratégicas das licitações  
**Do Estadão Conteúdo**



### **De acordo com a proposta, a B3 ficará responsável pela parte operacional da venda**

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) avalia transferir para B3 os leilões da Oferta Permanente a partir de 2027. A ideia é focar em questões mais estratégicas das licitações - como a busca de novas áreas para oferta -, e deixar para a B3 a parte operacional da venda.

“O coração das nossas licitações continuará sendo conduzido pela ANP. E à B3 caberá dar a infraestrutura necessária à agência e às empresas licitantes”, explicou a diretora da ANP, Symone Araújo, na

abertura do workshop “Novo Modelo de Licitação de E&P da ANP: Parceria com a B3”, realizado nesta segunda-feira, 27.

Estiveram presentes ao evento empresas que participam de rodadas de licitações de áreas para exploração e produção de petróleo e gás natural (E&P) da agência. O objetivo foi apresentar a proposta de novo modelo para as licitações, em parceria com a bolsa de valores, a B3, e ouvir sugestões e dúvidas do mercado.

Segundo Araújo, desta maneira a agência poderia se dedicar ao seu core business, que é enxergar as oportunidades, entender quais blocos devem ser colocados e em qual momento, assim como decidir se vai configurar a licitação mais para terra, mais regionalizada, mais para novas fronteiras ou mais para gás, por exemplo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## **POLÍTICA – PL DA DOSIMETRIA VAI AJUDAR PEDÓFILOS, DIZ PT**

Partido faz alerta sobre o risco de o Congresso derrubar o veto de Lula ao projeto de lei, o que favoreceria não só Bolsonaro, mas também autores de crimes hediondos

**Por Estadão Conteúdo**



**A nota divulgada nesta segunda-feira pelo PT é assinada pelo líder do partido na Câmara dos Deputados, Pedro Uczai (SC)**

A bancada do Partido dos Trabalhadores na Câmara dos Deputados divulgou uma nota em que diz ser “absolutamente contrária” à derrubada do veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao “PL da Dosimetria”, por considerar que há favorecimento a “estupradores, feminicidas e pedófilos” e a condenados que praticaram crimes contra o

Estado Democrático de Direito.

O texto, publicado nesta segunda-feira, 27, foi elaborado em meio à expectativa de que o Congresso Nacional realize na quinta-feira, 30, uma sessão conjunta para decidir se vai manter ou derrubar o veto de Lula. O projeto foi aprovado pela Câmara e pelo Senado no sentido de reduzir penas para os acusados de envolvimento na tentativa de golpe de Estado e na depredação das sedes dos Três Poderes.

“A manutenção do Veto nº 3/2026 é necessária para preservar a democracia contra o golpe continuado às instituições que teve no 8 de janeiro uma das páginas mais lamentáveis da nossa história, bem como garantir a coerência da política criminal aprovada pelo próprio Congresso Nacional



e resguardar a efetividade da resposta penal nos crimes de maior gravidade, especialmente os hediondos”, diz o manifesto da bancada do PT.

“A derrubada do veto produzirá um efeito concreto e imediato de favorecer, dentre outros, estupradores, feminicidas e pedófilos. Hoje, o condenado primário por crime hediondo precisa cumprir 70% da pena para progredir; com a derrubada do veto, esse porcentual cairá para 40%. No feminicídio, a fração cairá de 75% para 55%”, diz o documento.

O PT prossegue: “No caso do reincidente em crime hediondo, a redução será de 80% para 60%. Para o reincidente em crime hediondo com resultado morte, o patamar descerá de 85% para 70%. Para quem exerce o comando de organização criminosa estruturada para a prática de crimes hediondos, ou pratica o crime de constituição de milícia privada, a queda será de 75% para 50%”.

A bancada diz ainda que o projeto vetado “introduz regras mais benéficas para condenados por crimes contra o Estado Democrático de Direito, ao impor o concurso formal em lugar da soma das penas em determinadas hipóteses, prever redução de pena para agentes sem papel de liderança ou financiamento e admitir remição da pena em regime domiciliar”.

O documento é assinado pelo líder do PT na Câmara, Pedro Uczai (SC). Há uma expectativa de que os líderes partidários discutam o assunto em reunião do colégio de líderes da Câmara nesta terça-feira, 28, às 14h, conforme convocação do presidente Hugo Motta (Republicanos-PB).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

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

### **O DISCURSO DE FLÁVIO**

A declaração do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) nessa segunda-feira, dia 27, durante a Agrishow em Ribeirão Preto (SP), adiciona uma nova camada de complexidade ao tabuleiro sucessório deste ano. Sob o olhar atento de lideranças do setor sucroenergético e de infraestrutura e referindo-se ao governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, que estava ao lado, Flávio afirmou que “não teria alguém melhor aqui em São Paulo para caminhar ao lado, (do que) o Tarcísio. Uma pessoa que tem, sim, plena capacidade de ser presidente deste Brasil. E, se Deus quiser, ainda vai ser um dia, Tarcísio, porque o Brasil merece uma pessoa como você comandando também este país”. Ao endossar publicamente o nome do aliado, o senador sinaliza um movimento de unificação da direita no principal palco do agronegócio nacional, justamente no momento em que ele próprio se apresenta como pré-candidato ao Palácio do Planalto.

### **HERANÇA**

O gesto reforça a aliança estratégica entre o clã Bolsonaro e o governador de São Paulo. Para Tarcísio, o afago público em um evento de tamanha magnitude consolida sua imagem como o “herdeiro técnico” do bolsonarismo, mantendo sua influência sobre a base conservadora enquanto governa o estado que é o coração econômico do País.

### **DECRETO SERÁ ASSINADO HOJE**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assina nesta terça-feira, dia 28, o decreto de promulgação do acordo entre o Mercosul e a União Europeia, consolidando o ato final para a integração do tratado ao ordenamento jurídico brasileiro. A medida ocorre após a promulgação pelo Congresso Nacional em março e abre caminho para que as regras comerciais entrem em vigor, de forma provisória, já a partir desta sexta-feira, 1º de maio.

### **REGRAS**

A entrada em vigor imediata é possível graças a uma especificidade na regulação da União Europeia que separa o conteúdo do acordo em diferentes competências. Enquanto os pilares voltados à cooperação e ao diálogo político exigem a ratificação individual de cada um dos países-membros dos

dois blocos — processo que ainda enfrenta resistência em capitais europeias e análise no Tribunal de Justiça da União Europeia —, a parte comercial é de competência exclusiva do bloco europeu. Como o Parlamento Europeu já deu seu aval ao texto, as normas de intercâmbio de bens e serviços podem ser aplicadas antecipadamente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

## POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO ACENA AO MDB

Segundo o pré-candidato à presidência da República, o partido está mais perto de aderir à sua campanha do que à de Lula

**Do Estadão Conteúdo**



**Flávio Bolsonaro, ao lado do governador Tarcísio de Freitas, também disse que Lula trata o agro como lixo**

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à presidência, fez um aceno nesta segunda-feira, 27, ao MDB e afirmou que o partido está mais perto de seu campo do que o do “outro lado”, referindo-se ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

“Tenho certeza que o MDB está muito mais perto de cá do que de lá. Já foi assim com o prefeito Ricardo Nunes, está sendo assim agora com o Felício Ramuth, excelentes quadros

no partido e tenho a convicção de que nós vamos fazer muito pelo nosso País juntos”, disse Flávio na Agrishow, que reúne o público do setor de agronegócio em Ribeirão Preto (SP), dirigindo-se a Baleia Rossi, presidente do MDB, presente na plateia.

A declaração vem em um “Tenho certeza que o MDB está muito mais perto de cá do que de lá. Já foi assim com o prefeito Ricardo Nunes, está sendo assim agora com o Felício Ramuth, excelentes quadros no partido e tenho a convicção de que nós vamos fazer muito pelo nosso País juntos”, disse Flávio na Agrishow, que reúne o público do setor de agronegócio em Ribeirão Preto (SP), dirigindo-se a Baleia Rossi, presidente do MDB, presente na plateia.

A declaração vem em um momento em que o senador tenta atrair partidos de centro para sua campanha. O MDB, porém, tem a tradição de liberar seus diretórios estaduais no pleito presidencial.

O evento também contou com a presença do governador de São Paulo Tarcísio de Freitas (Republicanos). Flávio incluiu o presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo, André do Prado (PL), ao citar nomes que, segundo ele, “vão fazer muito pelo Brasil”.

“Eu não teria alguém melhor aqui em São Paulo para caminhar ao lado, o Tarcísio. Uma pessoa que tem, sim, plena capacidade de ser presidente deste Brasil. E, se Deus quiser, ainda vai ser um dia, Tarcísio, porque o Brasil merece uma pessoa como você comandando também este país”.

Flávio reafirmou que não esperava ser candidato à Presidência e que esse papel deveria ser de seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). “Você não precisa gostar de Flávio Bolsonaro para querer mudar o País de verdade. Basta gostar de você”, disse à plateia.

### Flerte com o agro

Flávio fez uma série de acenos aos produtores rurais presentes no evento e criticou as políticas do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao setor. “Vocês sabem que o agro está no coração, está aqui na pele da nossa família. A admiração e o respeito que sempre tivemos por esse setor que é tão importante e que, infelizmente, é tratado como lixo pelo atual governo”, falou.



O pré-candidato ao Planalto falou que Bolsonaro fez a “maior reforma agrária do Brasil” e que o País “está numa área movediça e o governo está preocupado em pisar e asfixiar o agro”. “O agro não pode ser tratado dessa forma, como vilão. O agro não é vilão, o agro é solução para o nosso Brasil. É uma insanidade pisar tanto em um setor como esse”, continuou.

O senador afirmou ainda que as pessoas “não vão mais ouvir falar de Lula a partir de 2027, porque ele vai ficar irrelevante” e criticou o volume dos recursos repassados pelo governo ao Moviagrícola.

“Onde é que você viu um financiamento agora de R\$ 10 bilhões para comprar maquinário só? Ele não entende que é um setor que está altamente endividado. Produtores rurais que sofreram com seca, sofreram com enchente, não têm capacidade de se endividar mais, precisam de linha de crédito para o fluxo de caixa”, disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### **POLÍTICA - DOS EUA, EDUARDO VAI DEFINIR CHAPA AO SENADO EM SP, DIZ PRÉ-CANDIDATO**

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) indicou que a definição dos candidatos ao Senado na chapa do PL em São Paulo dependerá diretamente do ex-deputado Eduardo Bolsonaro. “Para o Senado, queremos a composição de uma chapa majoritária no estado de São Paulo, que será muito alinhada com o Tarcísio, e quem vai dar a palavra final ali é o Eduardo junto com o presidente Bolsonaro”, afirmou Flávio em entrevista.

Um dos nomes que vem ganhando força é o do presidente da Assembleia Legislativa paulista, André do Prado. De acordo com Flávio, o deputado estadual esteve recentemente nos Estados Unidos, onde “teve uma boa reunião” com Eduardo Bolsonaro.

O senador acrescentou que o deputado federal Guilherme Derrite já é considerado nome certo para uma das vagas na disputa ao Senado. A segunda indicação, porém, ainda depende de aval político dentro do grupo, especialmente de Eduardo e do ex-presidente.

Flávio ainda lamentou a ausência do irmão na corrida eleitoral. “O nosso candidato só não é o Eduardo Bolsonaro porque ele é mais um perseguido político, que teve que abrir mão da sua vida, da sua profissão, dos seus amigos, da sua família e ir para fora do País”, disse.

A composição da chapa em São Paulo é tratada como estratégica para a aliança que sustenta a candidatura presidencial de Flávio e a tentativa de reeleição de Tarcísio ao governo estadual.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### **FINANÇAS – PREVISÃO DE INFLAÇÃO SOBE PARA 4,86% EM 2026**

Essa é a sétima alta seguida. Na edição anterior do Boletim Focus, a projeção era de IPCA em 4,80%  
**Da Agência Brasil**

O mercado financeiro aumentou, pela sétima semana consecutiva, as previsões de inflação para 2026. De acordo com o Boletim Focus, divulgado nesta segunda-feira (27) pelo Banco Central (BC), o ano fechará com o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, em 4,86%.

Na edição anterior do boletim, a previsão era de que o IPCA de 2026 ficaria em 4,80%, acima dos 4,31% projetados há quatro semanas. Para os anos subsequentes, as projeções do mercado estão em 4% para 2027; e 3,61% para 2028.



**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**

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 alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, a Selic, definida atualmente em 14,75% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do BC.

Atualmente, o mercado projeta que a Selic fechará o ano em 13% – mesmo percentual projetado na semana passada, mas 0,5 ponto percentual acima das projeções feitas há quatro semanas (12,5%). Para 2027 e 2028, as projeções são de Selic a 11% e a 10%, respectivamente.

Quando estava em 15% ao ano, a Selic registrava o maior nível desde julho de 2006, quando estava fixada em 15,25% ao ano. De setembro de 2024 a junho de 2025, a taxa foi elevada sete vezes seguidas.

### **PIB e Câmbio**

Com relação ao Produto Interno Bruto (PIB), a soma de todas riquezas produzidas no país) e ao câmbio, o mercado reviu para baixo esses índices, na comparação com a semana anterior.

A expectativa é de que a economia do país cresça 1,85% em 2026, percentual ligeiramente abaixo do 1,86% projetado na semana passada. Para 2027, o mercado projeta que o PIB feche o ano em 1,80%. Para 2028, projeta-se uma inflação de 2%, segundo o Focus.

O dólar fechará 2026 contado a R\$ 5,25, caso as projeções do mercado financeiro se confirmem. Na semana passada, a cotação da moeda estadunidense estava em R\$ 5,30; e há quatro semanas estava em R\$ 5,40.

Para 2027 e 2028, as expectativas apontadas pelo boletim é de dólar a R\$ 5,35 e R\$ 5,40, respectivamente.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### **FINANÇAS – DÓLAR CAI 0,32%, A R\$ 4,98, COM ALTA DO PETRÓLEO**

Já o Ibovespa encerrou a segunda-feira em queda de 0,61%, no menor nível desde 7/4

#### **Do Estadão Conteúdo**

O dólar abriu a semana em queda e fechou a segunda- -feira, 27, abaixo do nível psicológico de R\$ 5,00 pela segunda sessão consecutiva. A nova rodada de alta dos preços do petróleo, na esteira do impasse nas negociações de paz no Oriente Médio, impulsionou a moeda brasileira, apesar do apetite ao risco reduzido no exterior e do tropeço do Ibovespa.

Analistas destacam que o provável desenlace da Super Quarta, 29, será favorável ao real, com manutenção de amplo diferencial entre juros internos e externos.

Em baixa desde a abertura dos negócios, o dólar encerrou a sessão desta segunda-feira em queda de 0,32%, a R\$ 4,9821, após mínima de R\$ 4,9642. A moeda norte-americana recua 3,79% em abril, depois de alta moderada em março (0,87%). No ano, o dólar acumula baixa de 9 23% em relação ao real, que exibe o melhor desempenho entre as divisas mais líquidas.

Já o Ibovespa se firmou abaixo da linha psicológica dos 190 mil pontos do meio para o fim da tarde desta segunda-feira, 27, encerrando na mínima do dia, aos 189.578,79 pontos, em baixa de 0,61%, ainda no menor nível desde 7 de abril, então na casa de 188 mil.

Em razão de nova alta do petróleo, Petrobras (ON +0,34%, PN +0,45%) voltou a se descolar das demais blue chips que, em geral, acompanharam a cautela que prevaleceu na sessão.

As perdas desta segunda-feira, contudo, tornaram-se mais perceptíveis em outros nomes de primeira linha em direção ao fechamento, como Vale (ON -0,43%), e em especial nos papéis do setor financeiro, como Banco do Brasil (ON -0,84%), que fechou na mínima do dia. Itaú PN caiu 0,86%, enquanto as perdas em Bradesco chegaram a 0,95% na PN e a 0,82% na ON.

Na ponta perdedora do Ibovespa, ações do setor imobiliário, como Cury (-7,76%), Cyrela (PN -6,44%, ON -5,79%) e MRV (-5,48%), além de Hapvida (-6,67%). No lado oposto, Usiminas (+6,96%), Prio (+2,75%) e Assaí (+1,70%).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2026

## COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - QUEM É VOCÊ QUANDO TIRAM O SEU CARGO?



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

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

Olá! Meu nome é Clara Andréia Laface Rocha Ramos, sou casada, não tenho filhos e fui adotada quando tinha 36 horas de vida. Minha mãe começou a me ensinar a ler e escrever quando eu tinha três anos e meio. Gosto de ouvir rock, jazz e MPB, sou uma verdadeira rata de livros, adoro cozinhar e sou corinthiana roxa.

Mas por que comecei este artigo assim?

Isso partiu de uma provocação ocorrida no primeiro dia de aula de uma especialização. Pediram que compartilhássemos duas curiosidades sobre nós mesmos. Uma forma de nos fazer pensar para além da nossa profissão.

Não foi a primeira vez que me deparei com esse tipo de situação. Primeiro, porque, ao longo da minha trajetória, foi difícil desatrelar minha identidade do âmbito exclusivamente profissional. Segundo, porque 99% dos clientes que atendi falavam sobre suas carreiras e capacidades quando eu fazia a pergunta: “quem é você?”.

Vivemos uma crise de identidade em que não sabemos ao certo onde começa o “eu pessoal” e termina o “eu profissional”. E isso, com o tempo, pode deixar um gosto amargo.

A identidade profissional como narrativa contínua

Vamos entender um pouco sobre o que é identidade. Diversos teóricos, ao longo do tempo, trouxeram suas terminologias e impressões para explicar o significado dessa palavra. Vou simplificar e trazer a definição do dicionário Oxford: “Identidade é o conjunto de características que distinguem uma pessoa ou uma coisa e por meio das quais é possível individualizá-la.”

Valores inegociáveis, estilo de vestimenta e comunicação, características físicas, idade, gênero, raça, estilo de vida, gostos pessoais, histórias, habilidades, entre outros, são partes que compõem a nossa unicidade. São essas características que ajudam a descrever quem somos e qual é o nosso papel na sociedade.



Por que, então, nos reduzimos simplesmente a: “Oi, sou fulana, advogada tributarista, atuei junto às empresas X, Y e Z, meu escritório está localizado no Itaim Bibi e minha trajetória profissional começou...”? Quero me ater a dois pontos: a correlação que fazemos entre ocupação profissional e dignidade humana, e o senso de pertencimento.

“O trabalho dignifica o homem” é uma expressão muito utilizada para trazer esse senso de utilidade que a nossa profissão nos proporciona. Não são raros os casos de pessoas que tomaram atitudes extremas quando perderam seus empregos ou empresas e se viram impossibilitadas de exercer sua função. Ter uma profissão, viver sem tempo para nada e estar cansado tornaram-se sinônimos de dignidade e de única utilidade.

Fazer parte de um grupo também é outro fator que nos leva a colocar a identidade profissional acima de outras dimensões. Os encontros de networking, a capacidade financeira de frequentar determinados lugares e o orgulho de dizer que seu escritório fica no Faria Lima Financial Center também costumam ocupar um espaço maior na vida de muitas pessoas.

A sua identidade profissional faz parte da sua narrativa. Passa a ser um problema quando apenas essa identidade ganha protagonismo e deixa de lado as outras camadas que compõem a sua trajetória. E quando se perde tudo isso, não por incapacidade, mas porque o mundo já não é mais como era antes?

A crise identitária causada pela obsolescência das profissões na era da IA

“Uma coisa é certa: o seu emprego, como você conhece hoje, definitivamente não vai ser o mesmo daqui a cinco anos.” Essa foi a afirmação que Michelle Schneider, autora do livro *O Profissional do Futuro*, fez em entrevista ao jornal *O Estado de São Paulo*. Ela fala das transformações que muitas profissões terão com o desenvolvimento de novas inteligências artificiais e de como habilidades comportamentais, além do letramento tecnológico, serão os nossos diferenciais em relação à máquina.

Sejamos otimistas, porém realistas: muitas profissões podem estar com os dias contados.

Não é para se desesperar e se inscrever no primeiro curso sobre IA de que tiver conhecimento — até porque já tenho visto muito trapaceiro disfarçado de especialista — para mudar de profissão. Prepare-se, sim. Tenha conhecimento sobre a tecnologia, até porque existem muitas ferramentas de IA que facilitam e otimizam a nossa rotina. Mas vamos nos ater às habilidades comportamentais. Ou seja, às partes que muitas vezes são negligenciadas na nossa identidade por nós mesmos, como mencionei anteriormente.

Pensamento criativo, resiliência, liderança, influência social e flexibilidade são algumas das competências que, segundo o WEF — Fórum Econômico Mundial —, serão valorizadas em 2030. Ou seja, características que já podem fazer parte da sua identidade, independentemente do cargo que você ocupa. Identificou não possuir alguma? Sem motivo para preocupação, pois todas podem ser aprimoradas e desenvolvidas.

O autoconhecimento das suas habilidades e características comportamentais será uma das premissas para navegar nesse oceano de incertezas. E, mais do que nunca, a sua singularidade será de suma importância.

Antes do que você faz, existe quem você é

Duas pessoas podem exercer a mesma função, ter a mesma formação e ocupar cargos semelhantes. E, ainda assim, serem completamente diferentes na forma como constroem relações, resolvem problemas e geram valor. O diferencial não está apenas no “como fazem”, mas no “como são”.

Enquanto o fazer está sujeito às mudanças do mercado, à inserção de novas tecnologias e a outras circunstâncias, o modo de ser e de pensar atravessa situações com mais consistência. Isso não



significa que a identidade profissional perde relevância; ela apenas deixa de ser o ponto central da sua vida. Quando o foco está apenas no fazer, qualquer mudança pode fazer você perder o rumo.

O que você faz não pode ser a única base de quem você é. Pense nisso na próxima vez que precisar se definir.

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

**O AUTOCONHECIMENTO DAS SUAS HABILIDADES E CARACTERÍSTICAS COMPORTAMENTAIS SERÁ UMA DAS PREMISSAS PARA NAVEGAR NESSE OCEANO DE INCERTEZAS. E, MAIS DO QUE NUNCA, A SUA SINGULARIDADE SERÁ DE SUMA IMPORTÂNCIA**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/04/2026

### JUSTIÇA - MORAES CONCEDE DOMICILIAR A 19 IDOSOS DO 8/1

Entre os condenados pelos atos golpistas que vão cumprir pena em casa, está 'Fátima de Tubarão', que gravou sua ação e postou nas redes sociais

**Da Agência Brasil**

**'Fátima de Tubarão' invadiu o STF, quebrou vidros, cadeiras, mesas e obras de arte e postou os atos nas redes sociais. Em seguida, foi presa e condenada**

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu prisão domiciliar humanitária à aposentada Maria de Fátima Mendonça Jacinto, conhecida como 'Fátima de Tubarão', de 70 anos, condenada pelos atos golpistas de 8 de janeiro de 2023. A decisão foi assinada na sexta-feira (24).

Moraes aplicou a Lei de Execuções Penais, norma que permite a concessão de prisão domiciliar para maiores de 70 anos. A decisão também beneficia mais 18 presos idosos que possuem doenças graves.

Fátima foi condenada a 17 anos de prisão e já cumpriu três anos, dez meses e 24 dias de pena. De acordo com o processo que a condenou, Fátima invadiu o edifício-sede do STF, quebrou vidros, cadeiras, mesas e obras de arte e postou os atos nas redes sociais. Com base nos vídeos, ela foi identificada e presa pela Polícia Federal (PF) duas semanas após os atos golpistas.

Fátima e os demais idosos deverão cumprir medidas cautelares, como uso de tornozeleira eletrônica, suspensão do passaporte, proibição de sair do país, de usar redes sociais e de manter contato com outros investigados.

Os beneficiados só poderão receber visitas após autorização prévia do ministro. Em caso de descumprimento, Moraes poderá determinar o retorno dos condenados ao regime fechado de prisão.

Apesar da concessão da domiciliar, os condenados permanecem com a obrigação de pagamento solidário de R\$ 30 milhões pelos danos acusados com a depredação da sede do Supremo, do Congresso Nacional e do Palácio do Planalto.

#### Relembre

De acordo com os últimos dados, divulgados em janeiro pelo STF, a Primeira Turma da Corte condenou 1.399 acusados de participação nos atos que tentaram abalar a democracia brasileira e o funcionamento das instituições. Segundo o balanço, 179 pessoas estão presas, das quais 114 em regime fechado, após trânsito em julgado das condenações.



Após os atos golpistas, a Procuradoria-Geral da República (PGR) protocolou 1.734 ações penais no STF. As acusações foram divididas entre incitadores, executores e quatro núcleos principais, que deram sustentação à tentativa do ex-presidente Jair Bolsonaro de se manter no poder após perder as eleições, subvertendo assim, de acordo com o STF, a ordem democrática.

O balanço mostra que a maioria, 979 pessoas (68,9%), foi responsabilizada por delitos de menor gravidade e tiveram penas de até um ano de detenção (415) ou foram beneficiadas por Acordos de Não Persecução Penal (ANPPs).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### **JUSTIÇA - PENDURICALHOS: JUÍZES PEDEM MAIS PRAZO**

Entidades querem mais 30 dias para aplicação das regras que restringem os pagamentos

**Da Agência Brasil**

Associações que representam juízes e membros do Ministério Público pediram ao Supremo Tribunal Federal (STF) mais 30 dias para aplicação das regras que restringiram o pagamento de penduricalhos.

Penduricalhos são benefícios concedidos a servidores públicos e que, somados ao salário, não cumprem o teto remuneratório constitucional de R\$ 46,3 mil.

No dia 25 de março, por unanimidade, os ministros do Supremo decidiram que as indenizações adicionais, gratificações e auxílios deverão ser limitados a 35% do valor do salário dos ministros do STF, que tem o teto como referência e é equivalente a R\$ 46,3 mil.

Pela decisão da Corte, as restrições devem ser aplicadas de forma imediata pelos órgãos do Judiciário e do Ministério Público.

Segundo a Associação dos Magistrados Brasileiros (AMB), entidade que representa as demais associações, os tribunais estão com dificuldade para aplicar a decisão da Corte. A entidade ainda acrescentou que o acórdão do julgamento ainda não foi publicado, e os magistrados não podem ser prejudicados com o corte dos penduricalhos.

Conforme solicitação da Associação dos Magistrados, o prazo de mais 30 dias para aplicação das regras passaria a contar a partir do julgamento de eventuais recursos contra a limitação do pagamento dos penduricalhos.

“O que é certo e a AMB pode atestar é que os tribunais estão em dificuldade para dar cumprimento à decisão desse STF sem que tal cumprimento possa violar direito dos magistrados em razão de eventual incompreensão da decisão”, afirmou a entidade.

Apesar de limitar os penduricalhos em 35%, a decisão do Supremo validou os pagamentos acima do teto constitucional. Dessa forma, juízes, promotores e procuradores poderão ganhar pelo menos R\$ 62,5 mil mensais, somando o teto de R\$ 46,3 mil e R\$ 16,2 mil em penduricalhos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### **JUSTIÇA - DESEMBARGADOR LIBERA SAQUE DE R\$ 1 MILHÃO E É AFASTADO**

Magistrado autorizou retirada do dinheiro mesmo após advertência de possível fraude em inventário e dentro do prazo de recurso contra a decisão

**Da Agência Brasil**

O desembargador José Eulálio Figueiredo de Almeida, do Tribunal de Justiça do Maranhão, foi afastado das funções por 60 dias por autorizar um saque de R\$ 1 milhão no âmbito de uma ação de inventário, quando ainda exercia a magistratura em primeira instância em uma vara cível de São Luís.

Segundo decisão do Conselho Nacional de Justiça, em junho de 2020, Almeida liberou aquele valor mesmo após advertido acerca da tramitação em Vara de Sucessões de processo de declaração de herança e de possível fraude na escritura pública de inventário e partilha.



***Para o CNJ, ‘chama a atenção’ o fato de o dinheiro ter sido liberado apenas quatro dias após a sentença, quando ainda fluía prazo para eventual impugnação ou recurso***

O Estadão pediu manifestação do magistrado. Nos autos, a defesa de Almeida destacou que ele possui longa trajetória na carreira, com aproximadamente 35 anos de exercício, ‘sem registro de penalidades disciplinares anteriores que maculem seu histórico funcional’.

“As provas produzidas no presente Processo Administrativo Disciplinar evidenciam que o magistrado foi alertado por sua assessoria acerca da possível deficiência instrutória da inicial”, assinala trecho do acórdão do CNJ, sob relatoria do conselheiro

Marcello Terto.

Uma servidora declarou que elaborou minuta apontando a ausência de documentos indispensáveis, mas que o magistrado ‘afirmou ser suficiente a escritura pública apresentada’.

Mesmo assim, a liminar foi deferida por ele. Posteriormente, um ofício da 1.<sup>a</sup> Vara de Interdição e Sucessões informou que o montante integrava espólio submetido a inventário judicial, que o pedido não se adequava à Lei nº 6.858/1980 e que seria necessária a adoção de providências para evitar decisões conflitantes.

Mais grave ainda, aponta o acórdão, o julgamento ocorreu sem a prévia habilitação do espólio mediante intimação do curador da herança - ‘na prática, sem a presença de parte ré regularmente constituída na relação processual, o que evidencia déficit estrutural de contraditório e compromete a própria higidez procedimental da decisão’.

Para o CNJ, ‘chama a atenção’ o fato de que o montante de R\$ 1.053.781,55 foi liberado apenas quatro dias após a sentença, quando ainda fluía prazo para eventual impugnação ou recurso. Testemunhas ouvidas no processo disciplinar afirmaram não ser prática usual na vara cível a expedição de alvará durante o prazo recursal.

“No tocante à responsabilidade, além dos descuidos evidenciados, impõe-se considerar a manifesta ausência de rigor técnico na prolação de sentença de mérito que autorizou o levantamento de quantia vultosa antes mesmo do transcurso do prazo recursal”, pontua um trecho do acórdão. “Diante desse contexto, inconsistências documentais, alerta do juízo sucessório, questionamentos da instituição financeira e elevado valor envolvido, impunha- -se postura cautelosa e diligente antes da liberação do numerário.”

Quando da sentença, o magistrado tratou a existência do inventário apenas de ‘forma incidental’, afirmando que a ausência de outros habilitados confirmaria a condição de herdeiro único do autor, sem enfrentar juridicamente a questão da competência do juízo sucessório.

O Conselho impôs afastamento de Almeida por dois meses, período em que o desembargador irá receber vencimentos proporcionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2026

### JUSTIÇA - PROCURADOR É ACUSADO DE 'IR PRA CIMA' DE ADVOGADA GRÁVIDA

Corregedoria do MPF ordenou abertura de inquérito administrativo para investigar a conduta  
***Do Estadão Conteúdo***

O corregedor-geral do Ministério Público Federal Elton Ghersel ordenou a abertura de um inquérito administrativo disciplinar para investigar a conduta do procurador da República Hélder Magno da Silva.

O integrante do MPF é acusado pela advogada Lívia Alves Santos de ter 'ido pra cima dela' durante uma acalorada e tensa discussão na comunidade quilombola Giral e Malhada Preta, em Teófilo Otoni, Minas Gerais, no dia 1º de fevereiro. Lívia estava grávida de oito meses. Ela se sentiu ameaçada e fez queixa na Polícia.

O inquérito disciplinar vai apurar eventual violação ao artigo 236 da Lei Orgânica do Ministério Público da União que impõe aos procuradores 'tratar com urbanidade as pessoas com as quais se relacione em razão do serviço' e 'guardar decoro pessoal'.

O corregedor designou as procuradoras regionais da República Marylucy Santiago Barra e Elaine Cristina de Sá Proença e o procurador regional da República Leonardo Cardoso de Freitas para, sob a presidência da primeira, integrarem a comissão de inquérito. Ghersel recomendou, 'em razão da condição de mulher gestante da noticiante', a adoção dos protocolos para atuação e julgamento com perspectiva de gênero.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 28/04/2026**

### INTERNACIONAL - UE AVALIA ROTAS ALTERNATIVAS A ORMUZ

Bloco europeu estuda financiar novos projetos em países do Golfo Pérsico para não ficar refém de tensões geopolíticas  
***Do Estadão Conteúdo***

***A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, afirmou que o bloco quer ajudar a diversificar a infraestrutura de exportação de países do Golfo***

A União Europeia avalia financiar rotas alternativas de energia no Oriente Médio para contornar zonas de conflito, como o Estreito de Ormuz, após a guerra com o Irã provocar escassez de combustíveis e disparada nos preços de petróleo e gás.

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, afirmou que o bloco está pronto para trabalhar com países do Golfo Pérsico em novos projetos para levar energia aos mercados globais sem ficar "refém" de guerras ou tensões geopolíticas.

"Os eventos do último mês nos ensinaram uma dura lição", disse von der Leyen, após reunião informal de líderes da UE em Nicósia no Chipre. Segundo ela, ameaças à navegação no Estreito de Ormuz têm impacto direto sobre a indústria europeia. "Uma ameaça a um navio mercante em Ormuz é uma ameaça a uma fábrica, por exemplo, na Bélgica."

A chefe do Executivo europeu também defendeu o reforço dos laços de defesa e citou a missão de segurança marítima da UE no Mar Vermelho como possível modelo para o Golfo Pérsico, mas concentrou suas declarações no apoio à reconstrução e ampliação da infraestrutura energética regional.

Von der Leyen afirmou que a UE está pronta para ajudar países do Golfo a diversificar a infraestrutura de exportação, reduzindo a dependência do "gargalo" de Ormuz, além de reparar instalações danificadas pela guerra.



Cerca de um quinto do petróleo e gás do mundo normalmente passa pelo estreito, cuja operação foi amplamente afetada pelo conflito. Segundo von der Leyen, a conta de energia do bloco aumentou em 25 bilhões de euros nos últimos 43 dias.

A dirigente citou ainda o Corredor Econômico Índia-Oriente Médio-Europa e disse que uma cúpula entre a UE e o Conselho de Cooperação do Golfo, prevista para este ano, poderá avançar nas discussões.

### ONU

Enquanto isso, a Organização das Nações Unidas (ONU) alertou nesta segunda-feira para o agravamento da crise no Estreito de Ormuz, classificando a instabilidade na região como ameaça à segurança marítima e à economia global.

Em reunião do Conselho de Segurança sobre proteção das hidrovias, o secretário-geral da ONU, António Guterres, pediu a desobstrução imediata da rota e defendeu a livre circulação de navios “sem pedágios nem discriminação”.

Segundo Guterres, a reabertura da via é essencial para a retomada do comércio e para que “a economia global respire”, além de evitar “desastres ambientais de grande escala”. Ele também apelou por moderação, diálogo diplomático e respeito estrito ao direito internacional.

A Organização Marítima Internacional (OMI) anunciou a criação de um novo protocolo de evacuação estratégica para retirar com segurança navios e tripulações de áreas de guerra.

Segundo o secretário-geral da agência, Arsénio Dominguez, o plano prevê o uso de corredores protegidos com base em esquemas de separação de tráfego já existentes e poderá ser implementado imediatamente desde que haja garantias mínimas de segurança. A elaboração da iniciativa contou com a participação de países da região, incluindo o Irã.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

## INTERNACIONAL - GUTERRES PEDE REVITALIZAÇÃO DE ACORDO NÃO NUCLEAR

Segundo o secretário-geral da ONU, “o controle de armamentos está morrendo”

### **Do Estadão Conteúdo**

O secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU), António Guterres, afirmou nesta segunda-feira, 27, que as ameaças nucleares voltaram, enquanto normas arduamente conquistadas estão se desfazendo.

“O controle de armamentos está morrendo”, disse Guterres em discurso preparado para a Conferência de Revisão das Partes do Tratado sobre a Não Proliferação de Armas Nucleares, realizada em Nova York.

Defendendo a necessidade de revitalizar o Tratado, Guterres, apontou dois pontos em que as discussões deveriam avançar. Para o dirigente, os países devem cumprir as suas promessas ao abrigo do Tratado, sem ressalvas, condições, atrasos ou desculpas.

Guterres também defendeu que as discussões devem lançar as bases para a evolução do Tratado, lidando com a relação intrínseca entre armas nucleares e novas tecnologias.

“É preciso garantir que, enquanto as armas nucleares não forem eliminadas, a humanidade jamais ceda o controle sobre seu uso. E é preciso contribuir para ampliar o acesso aos benefícios da ciência e da tecnologia nucleares para o desenvolvimento sustentável”, disse em texto publicado no site da ONU nesta segunda.

O programa nuclear é a principal justificativa dos EUA para atacar o Irã. Inclusive, nesta segunda, os iranianos dizem que o inimigo “não alcançou nenhum de seus objetivos”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### INTERNACIONAL - MERZ CRITICA AÇÃO DOS EUA NO IRÃ

Primeiro-ministro alemão diz que os americanos iniciaram uma guerra sem estratégia e não sabem como sair dela

**Do Estadão Conteúdo**



***Nas negociações, segundo Merz, os iranianos são habilidosos e humilham os EUA com uma não negociação***

O primeiro-ministro alemão, Friedrich Merz, criticou os Estados Unidos por entrarem na guerra contra o Irã sem qualquer estratégia, dizendo que isso também dificulta o encerramento do conflito.

“O problema com conflitos como esses é sempre o mesmo: não se trata apenas de entrar; também é preciso sair. Vimos isso de forma dolorosa demais no Afeganistão, por 20 anos. Vimos isso no Iraque”,

enfatizou.

A declaração foi dada nesta segunda-feira, 27, em discurso a estudantes do Carolus-Magnus-Gymnasium, segundo Associated Press.

A falta de estratégia dos EUA e o fato de os iranianos serem mais fortes do que se pensava anteriormente tornaram difícil encerrar o conflito agora, afirmou, de acordo com a AP.

“Especialmente porque os iranianos estão negociando de maneira muito habilidosa - ou melhor, de maneira muito habilidosa não negociando”, acrescentou. “E, então, deixam os americanos viajarem a Islamabad, apenas para mandá-los de volta sem qualquer resultado. Uma nação inteira está sendo humilhada pela liderança iraniana, especialmente por esses chamados Guardas Revolucionários”.

A Alemanha ofertou enviar navios caça-minas para ajudar a reabrir o Estreito de Ormuz, mas somente depois que os combates terminarem.

No mesmo evento, segundo a Reuters, Merz sugeriu que a Ucrânia talvez tenha de aceitar que partes de seu território possam permanecer fora do controle de Kiev em um futuro acordo de paz com a Rússia, relacionando essas concessões às perspectivas do país de ingressar na União Europeia.

“Em algum momento, a Ucrânia assinará um acordo de cessar-fogo; em algum momento, esperamos, um tratado de paz com a Rússia. Então, pode ser que parte do território da Ucrânia não seja mais ucraniano”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**

### INTERNACIONAL - SUSPEITO QUE TENTOU INVADIR JANTAR DE TRUMP VIRA RÉU

Cole Tomas Allen deve responder por tentativa de assassinato e outros crimes federais

**Do Estadão Conteúdo**



## **Suspeito é professor particular com alto nível de escolaridade e desenvolvedor de games**

O suspeito acusado de invadir o jantar de gala oferecido a correspondentes internacionais na Casa Branca no sábado, 25, deverá responder por tentativa de assassinato do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, além de outros dois crimes federais relacionados ao uso de

arma de fogo.

A informação foi comunicada pelo juiz federal Matthew J. Sharbaugh ao suspeito, Cole Tomas Allen. As acusações podem resultar em pena de prisão perpétua em caso de condenação.

Allen, de Torrance, Califórnia, é apontado como um professor particular com alto nível de escolaridade e desenvolvedor amador de videogames.

De acordo com autoridades americanas, o atirador pegou um trem de Los Angeles para Chicago e, em seguida, de Chicago para Washington, onde se hospedou no Washington Hilton um ou dois dias antes de o hotel sediar o Jantar da Associação de Correspondentes da Casa Branca.

Autoridades federais investigam um texto atribuído a ele que sugere motivação política e indignação com ações do governo. O bilhete indica ainda que integrantes do governo eram os principais alvos.

“Funcionários do governo (excluindo Patel) são alvos, classificados por ordem de prioridade, do mais alto ao mais baixo”, diz o texto, em aparente referência ao diretor do FBI, Kash Patel.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/04/2026**



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **MAGDA DIZ QUE É POSSÍVEL REAJUSTAR GASOLINA SE CORTE DE IMPOSTOS FOR APROVADO NO CONGRESSO**

Presidente da Petrobras afirmou em evento que, com medida de compensação, terá flexibilidade para subir preço do combustível vendido nas refinarias

**Por O Globo — Rio de Janeiro**



**Magda Chambriard diz que Petrobras pode reajustar preços da gasolina se PL que prevê corte de imposto sobre combustíveis — Foto: Leo Pinheiro/Valor**

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que a estatal pretende reajustar os preços da gasolina nos próximos dias, caso o projeto de lei (PL) que libera o uso de receitas do petróleo para compensar desonerações seja aprovado rapidamente no Congresso Nacional.



Segundo ela, a companhia evita repassar volatilidades da guerra para os preços internos, mas possíveis reajustes serão compensados pelas subvenções que o governo venha a conceder, evitando que o aumento de preços chegue à população.

— O mercado espera que imediatamente após o projeto, haja um reajuste, como houve no caso do diesel — disse Magda em evento.

O governo anunciou na última quinta-feira que protocolou na Câmara um projeto de lei complementar apresentado pelo deputado Paulo Pimenta (PT-RS) para converter a arrecadação extraordinária com a alta do petróleo em redução de tributos sobre combustíveis (diesel, gasolina, etanol e biodiesel) por um período de dois meses. A proposta prevê a redução de alíquotas de PIS, Cofins e Cide (no caso da gasolina).

De acordo com o ministro do Planejamento e Orçamento, Bruno Moretti, o projeto prevê que o limite será a própria receita extraordinária gerada pela alta do petróleo, garantindo neutralidade fiscal.

— Não há qualquer proposta de flexibilização das regras fiscais ou de metas. A compensação virá integralmente do aumento da arrecadação — disse ele na semana passada.

Projeção: Preço de energia vai subir 24% no mundo este ano, maior alta desde a invasão da Ucrânia  
Indagada se existe reajuste previsto para a gasolina nos próximos dias, Magda afirmou que sim, se o projeto de lei for aprovado:

— Se o Congresso Nacional assim entender, sim. Senão, nós vamos ter que pensar numa outra forma. Mas eu acredito que o governo federal e os congressistas empenhados em entregar valor para a sociedade, eu acho que está todo mundo na mesma página e esse projeto vai dar certo — ela disse.

Com a subvenção, há espaço para que a estatal possa reajustar preços nas refinarias sem que esse movimento chegue ao consumidor final. A executiva disse que a empresa olha para o preço de paridade e segue a tendência do preço internacional.

Magda afirmou também crer que a isenção de PIS/Cofins é suficiente como resposta aos investidores da petroleira, públicos e privados.

— (Há espaço) para o reajuste de preços da Petrobras, mas não (chegará o) reajuste ao consumidor. Porque quando você reduz o PIS/Cofins, há espaço para os produtores e importadores aumentarem o preço da gasolina, sem que esse preço chegue ao distribuidor — disse a executiva a jornalistas, após participar da inauguração da usina híbrida piloto, projeto da PUC Rio com a Petrogal, em Duque de Caxias (RJ), nesta terça-feira.

Segundo comunicado da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), a gasolina vendida nas principais refinarias do Brasil registra defasagem de 58% do valor negociado no exterior. Desde o último reajuste pela Petrobras, no meio do mês passado, o preço de paridade internacional acumula redução de cerca de R\$ 0,19 por litro.

A defasagem média é de R\$ 1,70 nos polos da Petrobras e R\$ 1,47 contabilizando os principais polos, como a refinaria da Acelen, na Bahia.

### **Pressão na inflação**

A forte alta no preço dos combustíveis também pressionou a prévia do índice da inflação de abril. No IPCA-15, divulgado na manhã desta terça-feira, a gasolina subiu 6,23% e foi o principal impacto individual no índice do mês, após ter recuado 0,08% em março.

No geral, os combustíveis passaram de retração de 0,03% em março para 6,06% em abril.

A valorização também apareceu de forma direta no grupo transportes, que subiu 1,34% e teve o segundo maior impacto no índice geral.

Os impostos federais que incidem sobre o diesel (PIS e Cofins) já estão zerados até dia 31 de maio. Segundo Moretti, o governo fará uma reavaliação sobre a medida até o final deste prazo.

A medida, se aprovada, vai se somar a outras ações já tomadas pelo governo. No início do mês, foi publicada uma medida provisória (MP) e decretos para subsidiar o diesel, o biodiesel, o Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e o combustível de aviação (QAV), derivados do petróleo.

(Com Valor)

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 28/04/2026

## EMIRADOS ÁRABES ANUNCIAM SAÍDA DA OPEP APÓS MAIS DE CINCO DÉCADAS

Decisão, que vale a partir de 1º de maio, é vista como revés para o grupo liderado pela Arábia Saudita e apontada como vitória para Trump em meio a guerra no Irã

**Por O Globo e agências internacionais — Abu Dhabi**



**Navio carregado com petróleo nos Emirados Árabes Unidos: país anuncia saída da Opep — Foto: Karim SAHIB / AFP**

Os Emirados Árabes Unidos anunciaram a saída da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e também da Opep+, aliança que reúne membros do cartel do petróleo e aliados como a Rússia, em um movimento com potencial para mexer no equilíbrio do mercado global de energia. A decisão entra em vigor no dia 1º de maio.

A ruptura representa um revés para a Opep e sua estrutura ampliada, especialmente para a Arábia Saudita, principal liderança do grupo e historicamente responsável por coordenar estratégias de produção capazes de influenciar os preços globais do petróleo. Representa ainda a busca de soberania sobre os rumos da produção nacional de Abu Dhabi.

Os Emirados Árabes foram o terceiro maior produtor de petróleo entre os 12 membros da Opep em março, com 2,4 milhões de barris diários, de acordo com dados da Agência Internacional de Energia. A produção de todos os países foi reduzida devido à guerra no Irã. Naquele mês, sem ter como escoar o petróleo pelo Estreito de Ormuz, a queda foi de 27% em relação ao volume produzido em fevereiro.

Em Washington, o anúncio também ganha leitura política. O movimento é visto como uma vitória para Donald Trump, presidente dos Estados Unidos, crítico recorrente da atuação da Opep. Trump vinha acusando o grupo de “explorar o resto do mundo”, em referência à percepção de que a organização contribui para manter os preços do petróleo em patamares elevados.

A saída dos Emirados da Opep ocorre em um momento delicado para o setor, marcado por volatilidade nos preços e rearranjos geopolíticos. O ministro de Energia dos Emirados Árabes Unidos, Suhail Mohamed al-Mazrouei, disse à Reuters que a decisão foi tomada após uma análise cuidadosa das estratégias energéticas do país.

Questionado sobre se os Emirados Árabes Unidos consultaram a Arábia Saudita, ele afirmou que o país não levantou a questão com nenhuma outra nação.

— Esta é uma decisão de política, tomada após uma análise cuidadosa das políticas atuais e futuras relacionadas ao nível de produção.

### Efeitos da guerra do Irã

Os produtores do Golfo da Opep já vêm enfrentando dificuldades para exportar através do Estreito de Ormuz, entre o Irã e Omã por onde normalmente passa um quinto do petróleo bruto e do gás natural liquefeito do mundo, devido a ameaças iranianas e ataques contra embarcações.

Além do impacto econômico, a decisão dos Emirados adiciona tensão a um tabuleiro regional já sensível. O movimento ocorre após alertas de que aliados na região não estariam fazendo o suficiente para proteger seus próprios interesses diante de ameaças associadas ao Irã.

Os Emirados Árabes Unidos vêm há vários anos expressando sua frustração com a Opep em relação às cotas de produção do cartel, que têm impedido o país de exportar maiores quantidades de petróleo.

Esse desejo o colocou em rota de colisão com a rival regional Arábia Saudita em reuniões da Opep nos últimos anos. A tensão entre os dois países também aumentou neste ano porque, numa disputa por influência regional, Riad e Abu Dhabi apoiaram facções opostas na guerra no Iêmen.

A guerra no Irã tornou as relações na Opep ainda mais tensas porque colocou o Irã, membro do cartel, contra aliados dos EUA no Golfo, incluindo os Emirados Árabes Unidos e a Arábia Saudita.

Para Jorge León, chefe de análise geopolítica da Rystad Energy e ex-funcionário da Opep, o grupo fica "estruturalmente mais fraco" sem os Emirados Árabes Unidos, já que a Arábia Saudita seria o único membro com capacidade ociosa de produção, além dos emirados.

No entanto, mesmo sem os Emirados Árabes Unidos, a aliança mais ampla Opep+ ainda será responsável por cerca de 40% da produção global.



Ebtesam Al Ketbi, presidente do Centro de Políticas dos Emirados, escreveu no X que a saída da Opep marca uma transição de "compromissos coletivos baseados em cotas para uma flexibilidade soberana na gestão da produção, permitindo uma resposta mais rápida a interrupções como as relacionadas ao Estreito de Ormuz".

***Distrito Cultural da Ilha Saadiyat, a 'ilha dos museus' de Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos: país está diversificand sua economia, apostndo no turismo e no sistema finaceiro . — Foto: Divulgação / Departamento de Turismo de Abu Dhabi***

Outro ponto que pesa na decisão dos Emirados Árabes é que o país vem buscando diversificar sua economia, apostando no turismo, na tecnologia e no setor financeiro. O governo vem implementando mudanças para se aproximar do Ocidente.

Em janeiro de 2022, por exemplo, o país mudou a configuração do fim de semana de sexta-feira e sábado para sábado e domingo, alinhando-se aos ritmos de Londres, Nova York e Hong Kong, e orientando-se para o comércio global em vez das convenções regionais.

### **O que é a Opep e como ela funciona?**

A Opep reúne 12 países que são grandes exportadores de petróleo. Ela foi fundada em Bagdá, Iraque, em 1960, por cinco nações: Irã, Iraque, Kuwait, Arábia Saudita e Venezuela. Estes são chamados de membros fundadores.

Ao longo dos anos, outros países aderiram à associação: Líbia (1962), Emirados Árabes Unidos (1967), Argélia (1969), Nigéria (1971), Gabão (1975), Guiné Equatorial (2017) e Congo (2018). Esses são os chamados membros plenos, pois não faziam parte do grupo quando ele foi criado.



### ***Petroleiros no Estreito no Ormuz, no litoral dos Emirados Árabes Unidos, — Foto: AFP***

Entre os membros da Opep há ainda os associados, que são países que não se qualificam para a adesão plena, mas que são admitidos sob condições especiais. De acordo com o estatuto da Opep, eles não têm direito a voto nas reuniões.

A Opep foi criada com o objetivo de estabelecer uma política comum em relação à produção e à venda de petróleo, de forma a influenciar os preços do petróleo no

mercado internacional. Por serem grandes produtores, seus membros são capazes mexer com as cotações, ao aumentar ou cortar a produção de forma coordenada.

A saída dos Emirados Árabes não será a primeira. Em 2019, o Catar também abandonou o grupo e, em 2024, a Angola se retirou. Quatro anos antes, o Equador saiu do cartel pela segunda vez.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 28/04/2026*

### **FIM DA ESCALA 6X1: MOTTA ESCOLHE DEPUTADO DO PDT PARA RELATAR PROJETO; PETISTA SERÁ PRESIDENTE DE COMISSÃO**

*Por Letícia Pille — Brasília*



### ***O presidente da Câmara, Hugo Motta — Foto: Brenno Carvalho/ Agência O Globo/02/02/2026***

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), escolheu o deputado Leo Prates (PDT-BA) como relator da proposta de emenda à Constituição (PEC) sobre o fim da escala 6x1. A definição foi ser comunicada após negociações entre lideranças partidárias.

Motta também anunciou que o petista Alencar Santana (SP) será o presidente da comissão especial que irá

tratar do tema.

Escala 6x1: quem trabalha 44h por semana ganha, em média, 58% menos que quem cumpre 40h, aponta estudo

Fim da escala 6x1: insatisfeito com queda de braço, Motta tenta fazer Lula desistir de urgência de projeto de lei

A comissão especial que irá analisar a proposta antes de sua votação no plenário será instalada nesta quarta-feira. A criação da comissão especial serve para acelerar a tramitação da proposta, já que unifica em apenas um colegiado a análise do projeto.

A Câmara dos Deputados acelerou o avanço da proposta depois do Palácio do Planalto enviar um projeto de lei com o mesmo teor, em meio a uma disputa sobre a paternidade da mudança que reduziria a carga de trabalho semanal para os trabalhadores no Brasil.

Na última semana, a proposta foi aprovada de forma simbólica na Comissão de Constituição e Justiça. Na ocasião, deputados elogiaram o trabalho de Paulo Azi na relatoria do texto até então. A CCJ, contudo, não analisa o mérito do projeto, mas apenas sua constitucionalidade, isto é, se o texto está ou não de acordo com a Constituição.

O novo colegiado deverá se debruçar sobre pontos sensíveis da medida, como o modelo de jornada a ser adotado, possíveis regras de transição e mecanismos para mitigar impactos sobre o setor produtivo.

A PEC reúne diferentes iniciativas que tratam da reorganização da jornada de trabalho, incluindo propostas que preveem a redução gradual da carga semanal e a adoção de novos formatos de escala. Entre as alternativas em debate para um formato final estão modelos como a jornada de 40 horas semanais e a escala 5x2, que vêm ganhando força nas discussões e têm apoio do governo Lula (PT).

O tema deve ser uma das principais bandeiras da campanha de reeleição do petista. O governo federal colocou expectativa na isenção da cobrança do Imposto de Renda para trabalhadores que recebem até R\$ 5 mil. Entretanto, pesquisas de opinião tem indicado que o impacto até aqui foi limitado.

A proposta de acabar com a escala de seis dias de trabalho e um de folga, com limite de 44 horas semanais, enfrenta resistências em setores empresariais, principalmente dos setores de comércio e serviços, intensivos em mão de obra.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 28/04/2026*

## NOVA ROTA DA SEDA DA CHINA AVANÇA SOBRE SETOR DE RODOVIAS DO BRASIL

*Por Rennan Setti*



**Trecho operado pela Eixo-SP — Foto: Divulgação**

O Fundo da Rota da Seda — veículo multibilionário criado pelo governo chinês para investir em projetos de infraestrutura mundo afora — está se tornando investidor minoritário da Eixo SP, responsável pela maior concessão rodoviária do Brasil, apurou a coluna.

Os chineses estão entrando no capital da Eixo SP de maneira indireta, por meio de um investimento no Pátria Infraestrutura IV, fundo da gestora Pátria que controla 70% da empresa. O GIC, fundo soberano de Cingapura, detém os outros 30% do negócio.

É o segundo negócio fechado pelo Pátria com investidores chineses nos últimos dias. Como contou a coluna, o China-LAC — fundo de cooperação controlado pelo governo chinês e criado para apoiar projetos na América Latina — tornou-se acionista indireto do data center do TikTok que está sendo construído no Ceará e que pode atrair até R\$ 200 bilhões em investimentos na próxima década. O projeto é tocado pela Omnia Data Centers, empresa do Pátria.

A Eixo SP administra 1.273 km de 12 rodovias que passam por 62 municípios de São Paulo. Entre os trechos, há segmentos de rodovias como SP-310, SP-225 e SP-284. As rodovias se estendem de Rio Claro, na região central do estado, até Panorama, na divisa com o Mato Grosso do Sul. A companhia faturou R\$ 1,73 bilhão no ano passado.

O Fundo da Rota da Seda, conhecido pela sigla em inglês SRF, tem capital total de US\$ 40 bilhões e 180 bilhões de renminbi. Em reais, o montante soma mais de R\$ 330 bilhões.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 28/04/2026*

### PREÇO DE ENERGIA VAI SUBIR 24% ESTE ANO, MAIOR ALTA DESDE A INVASÃO DA UCRÂNIA, PREVÊ BANCO MUNDIAL

Nas commodities em geral, alta será de 16%. Custo de fertilizantes deve aumentar 31%  
*Por O GLOBO — Washington*



#### **Navios na costa de Dubai em meio à crise no Estreito de Ormuz — Foto: AFP**

Os preços de energia devem disparar 24% neste ano, atingindo o nível mais alto desde a invasão da Ucrânia pela Rússia em 2022, à medida que a guerra no Oriente Médio provoca um forte choque nos mercados globais de commodities, segundo relatório divulgado nesta segunda-feira pelo Banco Mundial.

Os dados apontam que, no geral, os preços das commodities devem subir 16% em 2026, impulsionados pela alta acentuada dos preços de energia e fertilizantes, além de níveis recordes em diversos metais essenciais. Ainda de acordo com o relatório, a forte alta dos preços da energia terá implicações sérias para a geração de empregos, além de alimentar a inflação e desacelerar o crescimento das economias globais.

O relatório ressalta que os ataques à infraestrutura energética e interrupções no transporte marítimo no Estreito de Ormuz desencadearam o maior choque de oferta de petróleo já registrado, com uma redução inicial de aproximadamente 10 milhões de barris por dia na oferta global. E, mesmo após recuarem em relação ao pico recente, os preços do petróleo Brent permaneciam mais de 50% mais altos em meados de abril do que no início do ano.

O Banco Mundial projeta que o Brent, referência internacional, deve ter preço médio de US\$ 86 por barril em 2026, um aumento acentuado em relação aos US\$ 69 por barril em 2025. As projeções do órgão internacional partem do pressuposto de que as interrupções mais graves da via marítima terminem agora em maio e que o tráfego pelo Estreito de Ormuz retorne gradualmente aos níveis anteriores à guerra até o fim de 2026.

“A guerra está atingindo a economia global em ondas cumulativas: primeiro por meio de preços mais altos de energia, depois de alimentos e, por fim, de uma inflação mais elevada, que elevará as taxas de juros e tornará a dívida ainda mais cara”, disse Indermit Gill, economista-chefe e vice-presidente sênior de Economia do Desenvolvimento do Grupo Banco Mundial.

O economista acrescenta que as pessoas mais pobres, que destinam a maior parcela de sua renda a alimentos e combustíveis, serão as mais afetadas, assim como as economias em desenvolvimento já pressionadas por altos níveis de endividamento.

“Tudo isso é um lembrete de uma verdade dura: a guerra é o desenvolvimento ao contrário”, ressaltou Gill.

#### **Fertilizantes e metais**

Não só as commodities estão sendo pressionadas. No caso dos fertilizantes, os preços devem aumentar 31% este ano, impulsionados por um salto de 60% nos preços da ureia. Com isso, aponta o relatório, a acessibilidade dos fertilizantes cairá para o pior nível desde 2022, reduzindo a renda dos agricultores e ameaçando a produtividade futura das lavouras.

Dario Durigan: Guerra no Oriente Médio pode afetar fertilizantes e alimentos, diz ministro da Fazenda  
Dados do Programa Mundial de Alimentos, citado pelo Banco Mundial, caso o conflito se prolongue, essas pressões sobre a oferta e a acessibilidade dos alimentos podem levar até 45 milhões de pessoas adicionais à insegurança alimentar aguda neste ano.

No caso dos metais básicos, incluindo alumínio, cobre e estanho, os preços também devem atingir níveis recordes, refletindo a forte demanda por parte de setores como centros de dados, veículos elétricos e energia renovável. Os metais preciosos continuam batendo recordes de preço e volatilidade, com expectativa de aumento médio de 42% em 2026, à medida que a incerteza geopolítica impulsiona a demanda por ativos considerados seguros.

### **Inflação e crescimento**

O aumento dos preços das commodities elevará a inflação e reduzirá o crescimento em todo o mundo, reforça o documento. Nas economias em desenvolvimento, a inflação deve atingir em média 5,1% em 2026 no cenário base — um ponto percentual acima do esperado antes da guerra e superior aos 4,7% registrados no ano passado. O crescimento nessas economias também será prejudicado, já que os preços mais altos de itens essenciais pressionam a renda e as exportações do Oriente Médio enfrentam fortes restrições.

Nos países em desenvolvimento, as economias devem crescer 3,6% este ano, uma revisão para baixo de 0,4 ponto percentual desde janeiro. As mais prejudicadas, no entanto, serão as economias diretamente afetadas pelo conflito, enquanto que 70% dos importadores de commodities e mais de 60% dos exportadores de commodities no mundo podem apresentar crescimento mais fraco do que o projetado em janeiro.

Caso o conflito se intensifique ou as interrupções de ofertas de petróleo e gás se estendam mais do que o esperado, os preços das commodities podem subir ainda mais, aponta do Banco Mundial. Em um cenário no qual instalações críticas de petróleo e gás sofram mais danos e os volumes de exportação demorem a se recuperar, o petróleo Brent pode alcançar uma média de até US\$ 115 por barril em 2026.

E mais: este cenário teria efeitos em cadeia sobre os preços de fertilizantes e fontes alternativas de energia, como os biocombustíveis. E a inflação nas economias em desenvolvimento poderia chegar a 5,8% neste ano, nível superado apenas em 2022 ao longo da última década.

Ayhan Kose, economista-chefe adjunto do Banco Mundial e diretor do Grupo de Perspectivas, afirma que a sucessão de choques ao longo da década reduziu drasticamente o espaço fiscal disponível para responder à atual crise histórica de oferta de energia:

“Os governos devem resistir à tentação de adotar medidas fiscais amplas e não direcionadas, que podem distorcer os mercados e enfraquecer as reservas fiscais. Em vez disso, devem focar em apoio rápido e temporário direcionado às famílias mais vulneráveis.”

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/04/2026*

## **PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA CORRUPÇÃO E CONTRABANDO NO PORTO DO RIO E SUSPEITA DE IRREGULARIDADES EM R\$ 86,6 BI EM MERCADORIAS**

Estão sendo cumpridos 45 mandados de busca e apreensão no Rio e no Espírito Santo

**Por Sarah Teófilo — Brasília**



**Operação PF Rio — Foto: Reprodução/PF**

A Polícia Federal realiza nesta terça-feira uma operação contra um esquema de facilitação de contrabando e de descaminho no Porto do Rio de Janeiro. Intitulada Mare Liberum, a ação conta com apoio do Ministério Público Federal (MPF) e da Corregedoria da Receita Federal e cumpre 45

mandados de busca e apreensão no Rio e no Espírito Santo.

Foram afastados dos cargos 17 auditores fiscais e oito analistas tributários. Também estão sendo cumpridas medidas de bloqueio de bens e de restrições a atividades profissionais de nove despachantes. Ao todo, 25 servidores da Receita foram alvos das buscas.

"As investigações apontam atuação de grupo estruturado na liberação irregular de mercadorias, com divergências entre produtos importados e declarados, e possível supressão de tributos. Os investigados poderão responder por crimes como corrupção, associação criminosa, contrabando, descaminho e lavagem de dinheiro", informou a PF.

De acordo com a Receita Federal, há suspeitas de irregularidades em quase 17 mil declarações de importação, o que representa R\$ 86,6 bilhões em mercadorias entre julho de 2021 e março de 2026.

"O esquema funcionava a partir de um padrão reiterado de manipulação dos controles aduaneiros. Mercadorias importadas informadas nas Declarações de Importação selecionadas para os canais de maior rigor (vermelho e cinza) eram desviadas e liberadas indevidamente, mesmo após a identificação de inconsistências graves entre a carga física e os dados declarados", apontou a Receita.

Conforme o órgão, "o pagamento de propina era prática corrente e estruturada dentro do esquema, com valores vultosos pagos a servidores públicos, com total estimado na casa das dezenas de milhões de reais ao longo do período investigado".

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 28/04/2026**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### TARCÍSIO DIZ QUE CONGRESSO TEM QUE DISCUTIR DESVINCULAÇÃO DE RECEITAS DA SAÚDE

Em discurso na Agrishow, Tarcísio defendeu também o presidente da Alesp André do Prado, cotado ao Senado por São Paulo

**Por Naomi Matsui (Broadcast) e Tania Rabello**

BRASÍLIA e RIBEIRÃO PRETO - O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), defendeu nesta terça-feira, 28, a desvinculação federal de recursos da saúde. "Vocês lá na Câmara Federal vão ter que discutir isso, desvinculação de receita. Porque se não desvincular receita, os nossos parlamentares federais vão estar, em muito pouco tempo, gastando toda aquela energia na discussão do orçamento da União para tratar de 2%, 3% do Orçamento", falou, dirigindo-se ao deputado federal e presidente do MDB, Baleia Rossi, que estava na plateia.



Em seu discurso, Tarcísio defendeu também o presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo, André do Prado (PL), e disse que o deputado federal é o "maior embaixador da saúde" do Estado de São Paulo. A declaração vem em um momento em que André do Prado tenta conquistar o apoio do bolsonarismo para ser um dos candidatos ao Senado pelo Estado.

**Tarcísio de Freitas durante anúncio de pacote de Investimentos do Governo de São Paulo para o Agro Paulista Foto: Paulo Guereta/Governo Estado SP**

“Tenho o André do Prado como o maior embaixador da saúde aqui do nosso Estado. E a Assembleia ajudou a construir isso, porque tomou uma posição muito ousada”, declarou Tarcísio na Agrishow, que reúne o público do setor de agronegócio em Ribeirão Preto (SP).

André do Prado tenta coletar apoios para seu nome, a fim de conseguir o apoio do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e do ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL), responsáveis pela escolha. A expectativa é de que seu nome seja anunciado por Eduardo nos próximos dias. Também disputam o endosso nomes como o deputado federal Mario Frias (PL-SP) e o vice-prefeito de São Paulo Ricardo Mello Araújo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/04/2026*

### **ANDRÉ MENDONÇA TEM FILA DE PEDIDOS DE REVOGAÇÃO DE PRISÃO EM INQUÉRITO SOBRE DESVIOS DO INSS**

Gabinete afirma que pediu manifestação da PGR antes de proferir uma decisão nos pedidos e que os recursos para levar julgamentos à Segunda Turma seguem o rito processual do STF

***Por Aguirre Talento***

BRASÍLIA – O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça tem uma fila de pelo menos 16 pedidos de revogação de prisões e medidas cautelares decretadas desde o fim do ano passado no inquérito sobre desvios de aposentadorias do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), ainda sem apreciação.



***O ministro André Mendonça é relator da investigação sobre fraudes no INSS Foto: Fellipe Sampaio/STF***

As defesas desses investigados tentam obter uma decisão monocrática do ministro pela soltura ou abrir caminho para que o tema seja levado a julgamento pelos demais ministros da Segunda Turma do STF. Procurado, o gabinete do ministro afirmou que pediu manifestação da Procuradoria-Geral da República (PGR) sobre esses pedidos antes de tomar uma decisão e ainda aguarda esse parecer.

“O gabinete do ministro André Mendonça esclarece que as prisões preventivas decretadas no âmbito da Operação Sem Desconto foram devidamente submetidas a referendo pela Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal. Esclarece-se, ainda, que os pedidos de revogação citados no questionamento foram encaminhados à Procuradoria-Geral da República (PGR), para manifestação que precede a decisão”, disse o gabinete.

O ministro André Mendonça atualmente é o relator das duas maiores investigações em tramitação no STF: o caso dos desvios no INSS e as fraudes do Banco Master.

Estão na fila de pedidos de revogação, principalmente, os alvos da fase da Operação Sem Desconto deflagrada em dezembro do ano passado. Na ocasião, o ministro decretou a prisão preventiva de 16 pessoas e impôs tornozeleira eletrônica a outros oito investigados. Os presos dessa fase são acusados de auxiliar o empresário Antônio Camilo Antunes, o Careca do INSS, nas fraudes do INSS.

Foram presos naquela fase o filho dele, Romeu Antunes, o técnico de contabilidade Milton Salvador, o economista Rubens Oliveira Costa, o empresário Aldo Luiz Ferreira e outros alvos. As defesas deles negaram nos autos o envolvimento com irregularidades e afirmaram que não havia justificativa legal para a ordem de prisão.



Diante da demora em obter uma decisão do ministro, vários deles chegaram a apresentar mais de um pedido de revogação da prisão. A defesa de Milton Salvador, por exemplo, fez uma petição em fevereiro dizendo que ele já estava preso há 50 dias e que sua solicitação de revogação não tinha sido nem enviada à PGR para análise. “Milton não era sócio das empresas de Antônio Camilo e não fazia parte do esquema”, argumentou.

Ao longo desse tempo, o ministro revogou algumas detenções por questões de saúde ou humanitárias. Na última semana, por exemplo, concedeu prisão domiciliar ao advogado Eric Fidelis por causa da necessidade de assistência familiar para a mulher dele e duas filhas, sendo uma recém-nascida.

Mas, mesmo quando autoriza a prisão domiciliar, André Mendonça tem frisado que os crimes investigados “envolvem o desvio de quantias expressivas de dinheiro público e privado” e, por isso, mantém a imposição de outras medidas cautelares, como uso de tornozeleira e proibição de contato com os demais investigados.

### ***Alvos tentam levar o caso para colegiado***

Os presos nas fases iniciais da operação já tiveram pedidos de revogação negados por André Mendonça, mas agora tentam provocar um julgamento colegiado na Segunda Turma do STF. Eles apresentaram recursos conhecidos como “agravo regimental”, mas o ministro ainda não deu prosseguimento para o julgamento colegiado.

Estão nessa situação, por exemplo, o Careca do INSS, apontado como líder do esquema de fraudes e desvios, preso em setembro do ano passado, e o ex-procurador do INSS Virgílio Antônio Ribeiro, preso em novembro.

Sobre esses agravos, o gabinete do ministro afirmou que “a tramitação segue o rito regimental da Corte, observando as balizas já estabelecidas pelo órgão colegiado em julgamentos anteriores sobre o mesmo tema”.

As defesas também já apresentaram reclamações ao STF sobre as condições da prisão na ala de vulneráveis da Papuda, onde estão a maioria dos alvos. Citam, por exemplo, que visitas de familiares previstas para o final de março foram canceladas e só foram remarçadas para abril, deixando os presos por um período maior do que o normal sem esse contato com os familiares. Com isso, os presos ficam sem receber materiais de higiene, limpeza e alguns itens de comida, que costumam ser levados nesses dias de visitas.

Em resposta a essas reclamações, a administração penitenciária do Distrito Federal informou ao STF que houve remanejamento por questões de segurança e que os detentos recebem material de limpeza da equipe do presídio. Com isso, a PGR afirmou que não teria providências judiciais a tomar sobre o assunto.

### **Ministro também aguarda PGR para decidir delação**

O ministro André Mendonça também aguarda uma manifestação da PGR sobre o acordo de colaboração premiada assinado pela Polícia Federal com o empresário Maurício Camisotti para proferir uma decisão sobre a homologação do acordo.

Como revelou o Estadão, Camisotti admitiu fraudes nos descontos do INSS e assinou uma delação com a PF no início deste mês.

Após receber o material, Mendonça pediu uma manifestação da PGR há cerca de dez dias, mas ainda não houve resposta. Membros da Procuradoria têm sinalizado que a posição deve ser contrária ao acordo, porque a PGR entende que a Polícia Federal não poderia ter assinado sozinha o acordo. O STF, porém, já havia decidido em um julgamento de 2018 que delegados de polícia têm autonomia para firmar acordo de delação premiada.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 28/04/2026**

### PLANO SAFRA 2026/27 SERÁ O MAIS DIFÍCIL DE CONSTRUÇÃO, DIZ SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

Juros elevados, aperto orçamentário, efeitos da guerra no Oriente Médio e endividamento recorde no campo complicam o cenário, diz Guilherme Campos, em entrevista ao Estadão/Broadcast Agro

**Por Isadora Duarte (Broadcast)**

BRASÍLIA - O Plano Safra 2026/27, que começa em 1º de julho deste ano e se estende até 30 de junho de 2027, será o de mais difícil construção, avalia o secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Guilherme Campos. Juros elevados, aperto orçamentário, efeitos da guerra no Oriente Médio e endividamento recorde no campo compõem a conjuntura.

“O cenário está mais complicado que o do ano passado, que era muito pressionado pela taxa de juros. Neste ano temos a repetição dos juros elevados, ainda dificuldades orçamentárias, com o agravamento da conjuntura com a guerra entre Estados Unidos e Irã e os efeitos principalmente no mercado de fertilizantes, em preços e abastecimento”, disse Campos, em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast Agro. “Trabalhamos para ter um Plano Safra que seja adequado às necessidades do mercado”, acrescentou.



***'Os juros ainda inibem o apetite do produtor por investimentos de longo prazo', diz Campos Foto: Wilton Junior/Estadão***

Além dos efeitos da guerra na inflação do custo de produção e na conjuntura para a próxima safra, Campos reconhece que a expectativa inicial de trajetória de queda da taxa básica de juros, a Selic, já foi recalculada com a projeção de aumento na inflação de alimentos.

“Entramos o ano com a perspectiva de queda dos juros, mas com o avançar da guerra, vemos que o cenário de Selic a um dígito está descartado. Haverá um arrefecimento, mas ainda longe do desejado para um componente que é muito importante na projeção de subvenção da safra”, afirmou.

A intenção de obter juros de um dígito no financiamento da próxima safra continua sendo perseguida, segundo Campos, mas vai depender da previsão orçamentária. De acordo com o secretário, ainda não há uma definição de governo quanto à equação entre maior volume de recursos para a safra e juros mais altos ou alívio nos juros e menor expansão de recursos, o que tem relação direta com o orçamento destinado pela União à equalização das taxas de juros subsidiadas pelo Tesouro. “O tema ainda está em discussão”, ressaltou. Os juros aplicados aos financiamentos da agricultura empresarial na safra atual variam de 8,5% a 13,5% por ano.

Na safra atual, que termina em 30 de junho, o governo ofereceu R\$ 69,1 bilhões para médios produtores por meio do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural (Pronamp), R\$ 258,6 bilhões em recursos para demais produtores e cooperativas e R\$ 188,5 bilhões de CPRs originadas de recursos com direcionamento obrigatório para demais produtores.

Somando médios e grandes produtores, foram ofertados R\$ 516,2 bilhões para a agricultura empresarial, incluindo recursos de Cédulas de Produto Rural (CPRs) direcionadas — CPRs de produtores financiadas pelos bancos a partir de recursos captados pela emissão das Letras de Crédito do Agronegócio (LCAs).

Até o fim de março, R\$ 220,844 bilhões foram concedidos em financiamentos a médios e grandes produtores, queda de 6% em relação ao desembolsado em igual período da safra anterior, mostra levantamento mais recente do Ministério da Agricultura.



Considerando os R\$ 183,137 bilhões liberados via CPRs direcionadas de julho a março, o levantamento aponta para R\$ 403,981 bilhões liberados nos primeiros nove meses da safra para agricultura empresarial, aumento de 10% na comparação entre as safras.

Nesse cenário de juros ainda elevados e maior cautela dos produtores rurais por novos investimentos, o custeio tende a ser novamente a prioridade dentro do Plano Safra da agricultura empresarial.

### **Juros e preços nas alturas inflacionam custo de produção**

“Os juros ainda inibem o apetite do produtor por investimentos de longo prazo, como foi nos últimos dois anos, ao mesmo tempo com fertilizantes em alta, o custo de produção para a safra vai aumentar e, portanto, necessidade de maior custeio”, observou o secretário.

Diante do incremento esperado para o custo de produção, com preços de fertilizantes elevados refletindo os efeitos da guerra, as análises preliminares da pasta apontam para manutenção da área plantada na próxima safra.

“A primeira leitura indica no mínimo manutenção de área. Alguns produtores pensam em segurar, outros em fazer rotatividade maior, adubar o solo de outras formas”, relatou o secretário sobre as impressões em conversas com representantes do setor. Para Campos, a disponibilidade e os preços dos fertilizantes são a principal preocupação para a próxima safra.

Outra aposta do ministério para a safra é ampliar as fontes de crédito privado para irrigar o financiamento ao setor. Na safra atual, até março, o volume de recursos liberados via CPRs direcionadas cresceu 38%, para R\$ 183,137 bilhões, enquanto houve retração no crédito rural oficial. “As CPRs se tornaram uma grande alternativa para irrigar o mercado e diminuir a necessidade de crédito do produtor no Plano Safra, bem como os demais títulos apresentam crescimento”, pontuou Campos.

O ministério já recebeu as propostas das principais entidades setoriais e das instituições financeiras que operam os recursos subsidiados da política de crédito agrícola. Neste momento, a pasta faz os cálculos antes de levar os pleitos até o Ministério da Fazenda e iniciar as discussões interministeriais dentro do Executivo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/04/2026*

### **CENÁRIO APONTA PARA QUEDA DE PREÇOS E PETRÓLEO DEVE TERMINAR ANO A US\$ 70 O BARRIL, DIZ MAGDA**

Segundo presidente da Petrobras, isenção de tributos como PIS/Cofins pode ser suficiente para evitar aumento direto nos preços ao consumidor

**Por Gabriela da Cunha (Broadcast)**

RIO - A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, avaliou que os efeitos da guerra iniciada em 28 de fevereiro não devem desaparecer rapidamente, mesmo que haja esforços imediatos para encerrar o conflito. A executiva destacou que o cenário projetado pela Petrobras aponta para queda nos preços do petróleo e de seus derivados, com o barril em torno de US\$ 70 ao final do ano.

“A gente se prepara para o preço baixo. Nossos projetos têm que ser resilientes a preço baixo. Temos que ser capazes de lidar com isso”, afirmou a jornalista durante evento na cidade de Duque de Caxias, na Baixada Fluminense.

Ao ser questionada sobre a paridade de importação (PPI), a executiva destacou que todos os cenários em termos de preço são construídos pela Petrobras para evitar a volatilidade internacional no ambiente doméstico.



**A presidente da Petrobras, Magda Chambriard Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil**

“Se você me perguntar se estamos pressionados pela paridade internacional, nós não estamos pressionados pelo preço”, destacou.

Desde maio de 2023, a Petrobras abandonou o PPI e passou a praticar uma estratégia de comercialização que leva em conta o maior preço que o cliente aceita pagar e o menor preço que a Petrobras aceita receber.

### **Ajuste na gasolina**

Magda afirmou que a eventual aprovação do projeto de lei que permite o uso de receitas extraordinárias com petróleo para reduzir tributos sobre combustíveis abre margem para reajustes de preços pela Petrobras. Ela pontuou, contudo, que a isenção de tributos como PIS/Cofins pode ser suficiente para evitar um aumento direto nos preços ao consumidor.

A desoneração abre espaço na cadeia para que produtores e importadores possam elevar seus preços sem que esse aumento necessariamente chegue às distribuidoras, o que reduziria a pressão por alta na bomba, observou.

“A gente olha para o preço de paridade internacional, seguimos a tendência do preço internacional, e acreditamos que essa isenção de PIS/Cofins é suficiente para nós em termos de resposta ao nosso investidor, dentre os quais os públicos privados”, afirmou.

Questionada se a medida, na prática, cria margem para reajuste, Chambriard reiterou que a possibilidade de mudanças nos próximos dias depende do entendimento do Congresso Nacional.

“Se o Congresso Nacional assim entender, sim (existe essa possibilidade de reajuste). Senão, nós vamos ter que pensar de uma outra forma. Mas eu acredito que o governo federal está empenhado e os congressistas estão empenhados em entregar valor para a sociedade. Eu acho que está todo mundo na mesma página e esse projeto vai dar certo.”

Na semana passada, o governo enviou ao Congresso um projeto de lei complementar sobre o tema, mas, até o momento, nenhuma decisão foi anunciada.

### **Entrega em abril e maio**

A presidente da Petrobras reafirmou a mensagem de que a estatal não vê necessidade de importar gasolina para cumprir as entregas previstas para abril e maio. Segundo ela, a importação só seria considerada em caráter excepcional, caso algum importador deixe de atender o mercado e o governo federal solicite que a Petrobras assuma essa demanda em meio à tensão no Oriente Médio.

“Nossos compromissos de abastecimento estão plenamente cobertos pela produção nacional”, afirmou.

Ela destacou a importância da política de subvenções adotada pelo governo federal. Como exemplo, citou o diesel subsidiado pelo governo federal, apontando que a medida representou um aumento de 46% no valor por litro para a Petrobras.

“Quando olhamos para a inflação, até hoje, quem mais perdeu foram os próprios Estados Unidos, seguidos pela União Europeia. Quem menos perdeu foi o Brasil. A empresa não perdeu. Então, o nosso investidor está tranquilo porque ele está com o seu valor preservado”.

Chambriard afirmou que os pagamentos da subvenção do diesel já estão sendo feitos. A estatal condicionou a adesão ao programa de subvenção de diesel à publicação e análise dos instrumentos

regulatórios pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), relacionados ao preço de referência, necessários para a operacionalização da subvenção econômica.

Ela acrescentou que parte relevante do subsídio retorna rapidamente aos cofres públicos por meio de tributos, participação nos lucros e outros repasses.

### ‘Equívoco’ em leilão

Magda afirmou que a estatal não está mais promovendo leilões de combustíveis. Segundo ela, o último certame realizado foi o de diesel. Ao comentar o leilão de GLP, a executiva reconheceu que o processo se tornou “confuso” e visto pela própria estatal como um “equívoco”.

“Eu diria que foi um equívoco nosso porque o leilão que nós fizemos de diesel foi anterior à medida provisória de 12 de março. O leilão de GLP já foi um leilão a posteriori da medida provisória. Nós acabamos fazendo um leilão sem considerar uma mudança regulatória”, afirmou.

O leilão realizado pela companhia no dia 31 de março provocou a saída de Claudio Schlosser do cargo de diretor executivo de Logística, Comercialização e Mercados. A companhia também anunciou a devolução aos clientes dos valores referentes à diferença entre o Preço de Paridade de Importação (PPI) divulgado pela ANP para o período de 23 a 27 de março.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/04/2026*

## EMPRESAS ESTRANGEIRAS DOMINAM 90% DOS AEROPORTOS EM CAPITALS E REDUZEM ESPAÇO DA INFRAERO

Grupos de sete países atuam em 25 dos 29 aeroportos com maior movimentação anual de passageiros nas capitais do Brasil

*Por João Caires (Broadcast) e Elisa Calmon (Broadcast)*

BRASÍLIA e SÃO PAULO - A presença de operadores estrangeiros em aeroportos brasileiros supera a observada em outros setores de infraestrutura e já domina os principais terminais do País. Hoje, empresas internacionais, como a espanhola Aena, a suíça Zurich e a mexicana Asur, controlam cerca de 90% dos aeroportos localizados em capitais, segundo levantamento do Estadão/Broadcast com dados da Aeroportos do Brasil (ABR).

Em um cenário marcado pela redução da presença da estatal Infraero, grupos de sete países atuam em 25 dos 29 aeroportos com maior movimentação anual de passageiros nas capitais do Brasil. A predominância estrangeira reflete fatores regulatórios e operacionais, além do histórico de concessões, segundo especialistas. A estatal foi procurada, mas não respondeu.

O diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein, relaciona a forte presença estrangeira ao processo de concessões que classifica como “bem-sucedido”, iniciado em 2011. “Não havia empresas brasileiras envolvidas para gerir esses ativos. As concessões abriram espaço para grupos estrangeiros com expertise”, afirmou ao Estadão/Broadcast.



**Espanhola Aena lidera o mercado, com sete aeroportos, incluindo Congonhas (SP) e o Galeão (RJ), segundo e terceiro mais movimentados do Brasil Foto: Felipe Rau/Estadão**

A maior padronização do setor também favorece a atuação de operadores globais, segundo a sócia do BMA Advogados, Ana Cândida. “A regulação do transporte aéreo tem forte coordenação internacional, o que traz maior uniformidade e reduz incertezas para o investidor. Isso não acontece em outros setores de infraestrutura,



como saneamento e rodovias, que têm características mais locais”, explicou.

Apenas quatro aeroportos em capitais não são controlados por operadores estrangeiros: Santos Dumont (RJ), Belém (PA), Cuiabá (MT) e Macapá (AP). O terminal no Rio de Janeiro é o único sob gestão exclusiva da estatal Infraero, enquanto os demais são operados por grupos privados brasileiros, como a Norte da Amazônia Airports (NOA) e a Centro-Oeste Airports (COA).

Por outro lado, a espanhola Aena lidera o mercado, com sete aeroportos, incluindo Congonhas (SP) e o Galeão (RJ), segundo e terceiro mais movimentados do Brasil. Controlada pelo governo da Espanha, a concessionária ampliou presença no País nos últimos anos e, recentemente, venceu a relicitação do terminal fluminense, em disputa com a suíça Zurich Airport e a concessionária anterior, Changi Airports International, de Cingapura.

Já o grupo mexicano Asur controla seis terminais em capitais brasileiras após adquirir parte dos ativos da Motiva no País, incluindo os aeroportos de Palmas, São Luís, Teresina, Goiânia, Belo Horizonte e Curitiba. A francesa Vinci Airports, por sua vez, administra cinco terminais e ocupa a sétima posição no ranking por movimentação.

### **Infraero**

O avanço dos operadores estrangeiros ocorreu em paralelo à redução da Infraero. Em 2010, a estatal gerenciava 67 aeroportos no País. Com o início das concessões, perdeu representatividade e hoje controla 23 aeroportos, sendo apenas 10 com voos regulares.

Nas primeiras rodadas, a estatal compartilhava as concessões com construtoras nacionais, que atuavam como parceiras dos operadores estrangeiros. Com a saída desses grupos, em meio aos impactos da Operação Lava Jato e à reestruturação das empresas, a presença nacional nos consórcios foi reduzida.

Esse movimento ganhou novo impulso com a saída da estatal da concessão do Galeão (RJ), na qual detinha 49% de participação, após a relicitação do ativo. Na avaliação do sócio do VLR Advogados, Luís Felipe Valerim, a tendência é de continuidade desse encolhimento. “A Infraero caminha para um papel cada vez mais residual no setor”, disse.

A estatal ainda mantém participação em concessões relevantes, como na concessionária GRU Airport (Guarulhos) e no Aeroporto de Brasília. No entanto, a relicitação em andamento para o terminal da capital federal prevê a saída da estatal do ativo. Com isso, o Santos Dumont deve se manter como último ativo mais relevante no portfólio da Infraero.

### **Perspectivas**

No início de abril, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o processo de solução consensual para a concessão do Aeroporto de Brasília e determinou a inclusão de 10 aeroportos regionais do programa AmpliAR no novo contrato. A expectativa é que o leilão ocorra ainda neste ano.

O modelo tende a reforçar a presença dos operadores já estabelecidos, segundo Valerim. “Ao incorporar aeroportos regionais a contratos existentes, o programa amplia a escala das concessões e favorece grupos já instalados, o que pode concentrar ainda mais a operação”, afirmou.

Apesar do número limitado de ativos, há espaço para novos entrantes, segundo Ana Cândida, que cita como exemplo a venda de ativos da Motiva. “Ainda há oportunidades no mercado secundário, mas os grandes grupos tendem a concentrar os ativos”, reforçou.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 28/04/2026**



### VALOR ECONÔMICO (SP)

## MAIS DE R\$ 86 BI EM MERCADORIAS ENTRARAM NO BRASIL EM ESQUEMA FRAUDULENTO NO PORTO DO RIO

Essa é considerada a maior ação contra corrupção na alfândega na história do país  
*Por Camila Zarur, Valor — Rio*

O esquema de corrupção no Porto do Rio de Janeiro permitiu a entrada no Brasil, sem fiscalização, de mais de R\$ 86 bilhões em mercadorias. A fraude aduaneira foi alvo nesta manhã de operação conjunta da Receita Federal, da Polícia Federal e do Ministério Público Federal. As investigações identificaram quase 17 mil declarações de importação (DI) que podem ter sido contaminadas pelas irregularidades. Essa é considerada a maior ação contra corrupção na alfândega na história do país.

A operação afastou 25 servidores do Porto do Rio, entre auditores fiscais e analistas tributários. O número é equivalente a 25% da força aduaneira no Estado. Para mitigar o impacto no trabalho do porto, a Receita anunciou que enviará ao Rio um reforço de 50 servidores de outras regiões do país, que trabalharão em esquema de revezamento.

De acordo com o corregedor-geral da Receita, Guilherme Bibiani, o órgão vai criar uma força-tarefa para contabilizar o impacto na arrecadação por conta dos tributos não recolhidos. Ele avalia que o rombo está “na casa dos bilhões”.

“A Receita Federal criará um grupo para investigar e cobrar os impostos das declarações de importação que já foram liberadas, mas podemos falar que a fraude certamente atinge a casa dos bilhões de reais. Existem servidores para os quais eram distribuídas declarações de importação. Ao longo dos anos, essas declarações de importação totalizaram 17 mil, que é um número bastante expressivo”, afirmou.

Segundo a Receita, o esquema funcionou de julho de 2021 a março de 2026. Ele foi descoberto após uma denúncia, em 2022, e apurações internas da corregedoria. A investigação mapeou, então, três frentes de atuação da organização criminosa, composta por servidores públicos, despachantes aduaneiros e empresários.

A primeira frente era o desembarço direto das mercadorias no porto, ignorando inconsistências e exigências legais. A segunda envolvia o setor de óleo e gás, burlando o regime de admissão temporária e criando artifícios para liberar embarcações e outros equipamentos. E a terceira frente era o recebimento de propina e vantagens indevidas, pagas por operadores portuários para viabilizar o esquema.

“Dentro da Corregedoria da Receita Federal, esta é a maior operação de combate à corrupção. Estamos falando aqui de uma investigação que se iniciou em 2022 e intensificou-se a partir de 2023 com a nomeação do atual corregedor”, afirmou o secretário nacional da Receita, Robinson Barreirinhas.

“É uma movimentação de mais de R\$ 86 bilhões em mercadorias que podem ter passado por esse procedimento de corrupção. E um valor ainda a ser calculado de tributo que deixou de ser recolhido. Com dezenas de milhões de reais em propinas pagos a esses servidores”, completou o secretário.

Na operação desta terça-feira, foram cumpridos 45 mandados de busca e apreensão no Rio e no Espírito Santo. Com um dos servidores alvos da ação, os agentes apreenderam 30 quilos de dinheiro em espécie — montante que ainda está sendo contabilizado.

De acordo com o delegado da alfândega no Porto do Rio, Renato Regal, os servidores suspeitos de integrarem o esquema faziam parte dos quadros mais antigos na Receita. Segundo o agente, eles se valiam de uma rede de relacionamento para cometer as fraudes.

“A irregularidade não estava vinculada diretamente a algum tipo de mercadoria e a algum tipo de operação. Estava baseada na rede de relacionamentos que foi construída entre os corrompidos e os corruptores”, disse Regal.

As investigações identificaram, entre as irregularidades cometidas, reversões indevidas de penas de perdimento sem respaldo técnico; falta de cobrança de tributos e multas após o vencimento de prazos legais; redistribuição de processos de servidores íntegros que identificaram irregularidades para servidores integrantes do esquema para garantir decisões favoráveis; e cobrança a menor dos impostos devidos.

Segundo a Receita, todas as 17 mil declarações de importações que podem ter sido comprometidas serão revisadas. Barreirinhas afirmou ainda que o fluxo de trabalho no Porto também será reavaliado para se adaptar ao afastamento dos servidores suspeitos e para evitar novos esquemas do tipo.

“A partir de agora nós vamos rever também o fluxo de trabalho até para dar conta da redução da força de trabalho. Nós vamos rever o processo de trabalho, regionalizando ele. Muita coisa é digitalizada, então pode ser feita à distância para outros servidores. Vamos reforçar presencialmente também aqui a presença da Receita Federal com essa equipe de 50 servidores em regime de revezamento nos próximos meses”, disse o secretário nacional. Porto do Rio de Janeiro — Foto: Divulgação/CDRJ

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/04/2026**

## PF DEFLAGRA AÇÃO CONTRA ATOS CRIMINOSOS NA ALFÂNDEGA DE PORTO DO RIO

Associação criminosa investigada envolve importadores, despachantes e servidores públicos, que atuariam em facilitação de contrabando e descaminho, diz a Polícia Federal

**Por Alessandra Saraiva, Valor — Rio**



— Foto: Reprodução/site PortosRio

A Polícia Federal (PF) deflagrou nesta terça-feira (28) a operação “Mare Liberum” para combater a corrupção na alfândega do Porto do Rio.

Em comunicado, a PF detalhou que a associação criminosa investigada envolve importadores, despachantes e servidores públicos, que atuariam em facilitação de contrabando e descaminho. Na prática, os investigadores estariam envolvidos em suposta esquema de facilitação de contrabando e descaminho no Porto do Rio de Janeiro, informou a PF.

A ação conta com apoio do Grupo Nacional de Apoio ao Enfrentamento ao Crime Organizado do Ministério Público Federal - MPF (GAECO/MPF) e da Corregedoria da Receita Federal, disse ainda a Polícia.

Na operação desta terça-feira, estão sendo cumpridos 45 mandados de busca e apreensão no Rio de Janeiro e no Espírito Santo, além de afastamento dos cargos de 17 auditores fiscais e oito analistas tributários, medidas de bloqueio de bens e restrições a atividades profissionais, detalhou a PF.

“As investigações apontam a atuação de grupo estruturado na liberação irregular de mercadorias, com divergências entre produtos importados e declarados, e possível supressão de tributos”, informou a Polícia.

Caso seja comprovada culpa, os investigados poderão responder por crimes como corrupção, associação criminosa, contrabando, descaminho e lavagem de dinheiro, entre outros, informou a PF.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 28/04/2026**

## ULTRA DISPUTA FATIA DA RUMO E AVALIA SÓCIO PARA OUTROS NEGÓCIOS

Gestão do grupo tem sido orientada para ser um administrador de portfólio; companhia já tem quase 5% da ferrovia da Cosan

**Por Mônica Scaramuzo, Stella Fontes e Michael Esquer — De São Paulo**



**Rede de postos Ipiranga é o principal negócio do Ultra em faturamento e é uma das maiores do setor de distribuição — Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo**

Um dos maiores grupos industriais do país, o Ultra está avaliando seu portfólio de negócios e mantém conversas com potenciais sócios para pelo menos duas de suas divisões: Ipiranga, a maior do conglomerado, e Ultracargo, apurou o Valor.

Hoje sob a gestão de Marcos Lutz, há um ano na presidência do conselho de administração, a estratégia há algum tempo passou a ser comandar a Ultrapar como uma holding de participações que faz gestão ativa de seu portfólio, seguindo o mesmo caminho do grupo Votorantim, dos Ermírio de Moraes - em franco processo de revisão de seus negócios.

Outro importante movimento dentro do Ultra, ainda de forma discreta, é elevar a participação acionária na Rumo, empresa de infraestrutura ferroviária do grupo Cosan. Lutz, à época principal gestor na empresa de Rubens Ometto, foi o responsável pela estruturação da companhia. A Ultrapar já tem cerca de 5% do negócio por meio de diferentes veículos de investimento.

Fontes ouvidas pelo Valor afirmaram que Lutz tem interesse em ter maior exposição na Rumo e já teria se aproximado da Cosan para conversar sobre o tema. No entanto, há dúvidas se o Ultra estaria disposto a ser apenas um sócio relevante do negócio, cujo valor de mercado está em torno de R\$ 31 bilhões. A Cosan não quer abrir mão do controle e estaria disposta a vender de 10% a 15% da companhia, segundo fontes.

Pessoas a par do assunto afirmam que as conversas seguem, mas sem uma decisão no curto prazo. A Cosan está em processo de venda de ativos e tem atraído interesse de companhias rivais, estrangeiras e investidores financeiros.

Em logística, o Ultra já é controlador da Hidrovias do Brasil - o conglomerado entrou na companhia como acionista minoritário, montando posição desde 2023 sem muito alarde.

Esse é um negócio que Lutz entende bem - ele ajudou a criar a divisão de infraestrutura na Cosan. Além do executivo e acionista do Ultra “gostar e conhecer o ativo”, nas palavras de um gestor, a Rumo interessa por causa de sua forte exposição ao agronegócio, um dos principais motores do PIB nacional nos últimos anos.

Energia, ferrovias, infraestrutura e outros setores correlatos ao agronegócio estão na zona de interesse da Ultrapar, que redirecionou sua estratégia após a incursão malsucedida no varejo



farmacêutico com a compra da Extrafarma em 2013 - a rede foi vendida quase uma década depois, sem ter entregado os resultados esperados.

Com a crise enfrentada pela Cosan, e a Rumo aparecendo como um dos ativos que podem ser vendidos para contribuir com a desalavancagem do grupo de Rubens Ometto, e com preços descontados em bolsa, a empresa de logística ferroviária tornou-se alvo de potenciais investidores.

Nesse contexto, o Ultra deu um primeiro passo comprando cerca de 5% do negócio por meio de um derivativo ("total return swap"). Coincidentemente, sua chegada ao capital da Hidrovias também foi "discreta" num primeiro momento.

O desafio no caso da Rumo, uma empresa bem maior que Hidrovias, seria o tamanho do cheque. Hoje, a Ultrapar, que vale cerca de R\$ 32 bilhões em bolsa, não tem balanço para absorver a aquisição de uma fatia relevante da empresa.

Mas também não está em seus planos ser apenas um investidor financeiro de ativos adquiridos. A intenção do grupo, segundo uma fonte, é levar sua capacidade de gestão aos novos negócios, como aconteceu com a Hidrovias.

A partir da simplificação de sua estrutura de governança e a troca de toda a diretoria, a Hidrovias viu seu resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) praticamente dobrar no último ano e a leitura, dentro do Ultra, é que ainda haveria mais ganhos pela frente.

No caso da Rumo, observa a mesma fonte, mais de duas dezenas de líderes seniores do Ultra já tiveram passagem por negócios ferroviários, o que seria uma mostra de seu potencial para administrar um ativo nesse segmento.

A solução para acomodar uma potencial aquisição da Rumo viria justamente da venda de ativos pela Ultrapar. Segundo uma fonte, não houve abertura de processo formal de desinvestimento, mas tratativas com interessados estão em curso. Preço, tanto na ponta compradora quanto na ponta vendedora, serão determinantes para o Ultra fechar um novo negócio e não há pressa, nem necessidade de curto prazo, observou.

Principal negócio do grupo em termos de faturamento, a venda de uma parte da distribuidora de combustíveis Ipiranga começou a ser discutida pela primeira vez há cinco anos, quando a companhia estava altamente endividada, segundo fontes. A alta informalidade no setor de combustíveis também foi colocada nesta conta.

Embora não tenha bancos mandatados para negociar a venda de uma fatia ou a saída total do negócio, o grupo tem mantido conversas com eventuais interessados. Mas o setor de distribuição ainda não está em seu melhor momento no país, apesar da redução da informalidade após operações policiais.

Além disso, após um ciclo de investimentos pesados e fortemente alavancada em um momento de alta acelerada dos juros, a concorrente Raízen, joint venture entre Shell e Cosan, passa por complexas dificuldades financeiras e pode ser alvo de potenciais novos investidores.

Esse é um segmento altamente concentrado no país, nas mãos de três grupos principais, com a Vibra (ex-BR Distribuidora) também entre as maiores. O conflito no Oriente Médio pode beneficiar as distribuidoras, já que a guerra tende a diminuir a ação de importadores oportunistas de diesel, reduzindo o suprimento especulativo no mercado, enquanto favorece fornecedoras estruturais.

Mas a guerra também pode trazer novos desafios, como o de fazer com que distribuidoras sigam tabela de preços fixadas pelo governo, caso adiram a subsídios para diminuir o preço final do combustível.

Desde que assumiu o comando do Ultra, Lutz começou a mudar os rumos do conglomerado. O executivo também é acionista minoritário. Ele entrou em 2021, com o apoio de outro importante acionista, o fundo Pátria. Desde abril do ano passado, Rodrigo Pizzinatto é o CEO do conglomerado industrial.

Durante o processo de reestruturação, além de vender a Extrafarma, ativo considerado fora da curva pela companhia que apostava nas sinergias com os postos de combustíveis, o grupo se desfez da Oxiten, negócio químico que deu origem ao conglomerado.

Do lado do balanço financeiro, a alavancagem confortável dá margem ao Ultra para novas aquisições. Ao fim do quarto trimestre, a dívida líquida era de R\$ 12,14 bilhões, equivalente a 1,7 vez o Ebitda em 12 meses. A receita somou R\$ 142,5 bilhões no ano passado, alta de 7%, e o lucro líquido, R\$ 2,5 bilhões, estável em relação ao ano anterior. Já o Ebitda recorrente subiu 36% no último trimestre de 2025, para R\$ 1,75 bilhão, e 15% no acumulado do ano, para R\$ 6,7 bilhões.

Procurada, a Ultrapar disse que não comenta o assunto e que informações relevantes serão comunicadas ao mercado. Cosan e Rumo informam que não vão se manifestar sobre o tema.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 28/04/2026**

## CREDORES DA RAÍZEN CONTRATAM JOURNEY CAPITAL E FELSBURG COMO CONSULTORES, DIZEM FONTES

A Raízen iniciou, neste mês, negociações para converter dívida em ações, movimento que é fundamental para garantir o apoio a um acordo extrajudicial

**Por Luciana Magalhães, Em Reuters — São Paulo**



**Fontes disseram que o grupo detém cerca de R\$ 14 bilhões em títulos emitidos pela Raízen — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg**

Um grupo de detentores de títulos de renda fixa da RaízenCotação de Raízen contratou a empresa de consultoria financeira Journey Capital e o escritório de advocacia Felsberg para representá-lo no processo de reestruturação da maior produtora mundial de açúcar e etanol à

base de cana, de acordo com três pessoas familiarizadas com o assunto.

Duas das pessoas disseram que o grupo detém cerca de R\$ 14 bilhões em títulos emitidos pela RaízenCotação de Raízen. Em comunicado, a Journey confirmou a contratação. Felsberg e RaízenCotação de Raízen não quiseram comentar.

A RaízenCotação de Raízen iniciou, neste mês, negociações para converter dívida em ações, um movimento que é fundamental para garantir o apoio a um acordo extrajudicial anunciado no mês passado entre a empresa e seus detentores de títulos e credores que detêm cerca de R\$ 65 bilhões em dívida pendente.

Em fevereiro, a Reuters noticiou que a RaízenCotação de Raízen, uma joint venture entre a Shell e a CosanCotação de Cosan, havia nomeado os escritórios de advocacia Pinheiro Neto e Cleary Gottlieb como consultores jurídicos, e o Rothschild & Co como consultor financeiro para lidar com suas dificuldades financeiras.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 28/04/2026**

## ENTENDA COMO A GUERRA NO IRÃ AMEAÇA CABOS SUBMARINOS

Irã alertou que cabos submarinos no Estreito de Ormuz são um ponto vulnerável para a economia digital da região

*Por Federico Maccioni, Em Reuters — Dubai*



### **Dispositivo chinês capaz de cortar cabos submarinos — Foto: Bloomberg**

O Irã alertou na semana passada que cabos submarinos no Estreito de Ormuz são um ponto vulnerável para a economia digital da região, levantando preocupações sobre possíveis ataques à infraestrutura crítica.

A estreita via marítima, já um gargalo para o transporte global de petróleo, é igualmente vital para o mundo digital. Diversos cabos de fibra óptica serpenteiam pelo fundo do mar do estreito, conectando países da Índia e do Sudeste Asiático à Europa por meio dos países do Golfo Pérsico e do Egito.

### **O que torna os cabos submarinos importantes?**

Cabos submarinos são cabos de fibra óptica ou elétricos instalados no fundo do mar para transmitir dados e energia. Eles transportam cerca de 99% do tráfego mundial de internet, segundo a UIT, agência especializada das Nações Unidas para tecnologias digitais.

Eles também transmitem telecomunicações e eletricidade entre países, sendo essenciais para serviços em nuvem e comunicações online.

“Cabos danificados significam internet mais lenta ou interrupções, disrupções no comércio eletrônico, atrasos em transações financeiras [...] e impactos econômicos decorrentes de todas essas interrupções”, disse a analista geopolítica e de energia Masha Kotkin.

Países do Golfo, especialmente os Emirados Árabes Unidos e a Arábia Saudita, vêm investindo bilhões de dólares em inteligência artificial e infraestrutura digital para diversificar suas economias além do petróleo. Ambos estabeleceram empresas nacionais de IA que atendem clientes em toda a região — todas dependentes de cabos submarinos para transmitir dados em altíssima velocidade.

Entre os principais cabos que passam pelo Estreito de Ormuz estão o Asia-Africa-Europe 1 (AAE-1), que conecta o Sudeste Asiático à Europa via Egito, com pontos de aterragem nos Emirados Árabes Unidos, Omã, Catar e Arábia Saudita; a rede FALCON, que conecta Índia e Sri Lanka aos países do Golfo, Sudão e Egito; e o sistema Gulf Bridge International, que liga todos os países do Golfo, incluindo o Irã. Redes adicionais estão em construção, incluindo um sistema liderado pela Ooredoo, do Catar.

### **Quais são os riscos?**

Embora o comprimento total dos cabos submarinos tenha crescido consideravelmente entre 2014 e 2025, as falhas permaneceram estáveis em cerca de 150 a 200 incidentes por ano, segundo o Comitê Internacional de Proteção de Cabos (ICPC). A sabotagem patrocinada por governos continua sendo um risco, mas entre 70% e 80% das falhas são causadas por atividades humanas acidentais — principalmente pesca e âncoras de navios, de acordo com o ICPC e especialistas.

Outros riscos incluem correntes submarinas, terremotos, vulcões submarinos e tufões, disse Alan Mauldin, diretor de pesquisa da empresa TeleGeography. A indústria enfrenta esses riscos enterrando os cabos, reforçando-os e escolhendo rotas seguras.



A guerra no Irã, que se aproxima de dois meses, trouxe uma disrupção sem precedentes ao fornecimento global de energia e à infraestrutura regional, incluindo danos a centros de dados da Amazon Web Services no Bahrein e nos Emirados Árabes Unidos. Os cabos submarinos foram poupados até agora.

No entanto, existe um risco indireto de embarcações danificadas atingirem acidentalmente os cabos ao arrastarem âncoras.

“Em uma situação de operações militares ativas, o risco de danos não intencionais aumenta, e quanto mais tempo esse conflito durar, maior a probabilidade de danos acidentais”, disse Kotkin. Um incidente semelhante ocorreu em 2024, quando um navio comercial atacado por houthis alinhados ao Irã derivou no Mar Vermelho e rompeu cabos com sua âncora.

O grau em que danos aos cabos poderiam afetar a conectividade nos países do Golfo depende em grande parte de quanto os operadores de rede individuais dependem deles e quais alternativas possuem, segundo a TeleGeography.

### **Existe alguma solução fácil?**

Reparar cabos danificados em zonas de conflito apresenta um desafio à parte em relação à sua proteção. Embora o reparo físico em si não seja excessivamente complicado, decisões de proprietários de navios de reparo e seguradoras podem ser afetadas pelo risco de danos decorrentes dos combates ou pela presença de minas, dizem especialistas.

Autorizações para acessar águas territoriais acrescentam outra camada de dificuldade. “Frequentemente, um dos maiores problemas para realizar reparos é obter permissões para entrar nas águas onde ocorreu o dano. Isso às vezes pode levar muito tempo e pode ser a principal fonte de dificuldades”, disse Mauldin.

Uma vez encerrado o conflito, os agentes do setor também enfrentarão o desafio de reexaminar o fundo do mar para determinar posições seguras para os cabos e evitar navios ou objetos que possam ter afundado durante as hostilidades, acrescentou.

### **Que alternativas existem se os cabos submarinos falharem?**

Embora danos potenciais aos cabos submarinos não causem uma perda total de conectividade — devido à existência de ligações terrestres — especialistas concordam que sistemas via satélite não são uma substituição viável, pois não conseguem lidar com o mesmo volume de tráfego e são mais caros.

“Não é como se você pudesse simplesmente mudar para satélites. Isso não é uma alternativa”, disse Mauldin, observando que os satélites dependem de conexões com redes terrestres e são mais adequados para elementos em movimento, como aviões e navios.

Redes em órbita baixa da Terra, como a Starlink, são “uma solução de nicho, que não é escalável para milhões de usuários, neste momento”, acrescentou Kotkin.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/04/2026*

# FOLHA DE S. PAULO

## FOLHA DE SÃO PAULO - SP

### **RECEITA AFASTA 25 SERVIDORES POR SUPOSTO ESQUEMA DE CORRUPÇÃO NO PORTO DO RIO**

- Investigação aponta fraude de R\$ 86,6 bilhões em mercadorias liberadas ilegalmente em cinco anos
- PF encontra malotes com dólares e dezenas de milhares de reais em casas de fiscais

**Por Yuri Eiras**

**Rio de Janeiro** - Após a operação desta quarta-feira (28), que mira um suposto esquema de contrabando e corrupção na fiscalização aduaneira do Porto do [Rio de Janeiro](#), 25 servidores da Receita Federal que foram afastados serão substituídos por agentes de outros estados.

A operação envolve a Receita Federal, a Procuradoria do Rio de Janeiro e a Polícia Federal. Segundo a Receita, há no Porto do Rio uma "organização criminosa estruturada" que libera mercadorias irregulares importadas mediante propina.



### ***PF e Receita Federal apreenderam milhares de reais na casa de uma auditora da Receita, na Barra da Tijuca - Divulgação/PF***

A fraude ocorria na classificação das declarações de importação. Os produtos conferidos na aduana são classificados por quatro cores.

A fiscalização dispensa produtos classificados em verde de exame documental e verificação física. Os amarelos passam por exame documental, mas estão dispensados de verificação física se não houver irregularidade. Já os

vermelhos e cinzas somente são liberados após exame detalhado.

No caso da suposta fraude investigada, o esquema desviava e liberava indevidamente as mercadorias selecionadas para os canais vermelho e cinza, mesmo com a identificação de inconsistência.

Segundo a Receita, a investigação começou com denúncia interna que chegou em 2022 à Corregedoria.

Segundo a apuração, o esquema envolve auditores mais antigos da Receita Federal. De julho de 2021 a março de 2026, a investigação identificou quase 17.000 declarações de importação com indício de irregularidade. Em cinco anos, essas declarações somam R\$ 86,6 bilhões em mercadorias liberadas de maneira ilegal.

A Receita cumpriu 45 mandados de busca e apreensão, e as buscas miraram os 25 agentes. Além do Rio, houve mandado de busca e apreensão no Espírito Santo, que também faz parte da 7ª região fiscal da Receita. Não houve prisão.

"Tivemos a notícia de um reforço de cerca de 50 servidores para o Porto do Rio de Janeiro, e a partir de agora todas as operações sob suspeita serão auditadas", afirmou Renato Regal, delegado do Porto do Rio.

Na casa de uma auditora da Receita Federal, na Barra da Tijuca, zona sudoeste do Rio, a PF encontrou dinheiro em espécie que passa da dezena de milhares de reais. Na residência de um auditor, em Niterói, a PF apreendeu malotes com dólares. A polícia ainda vai contabilizar os valores.



Receita, Ministério Público Federal e PF não divulgaram os nomes dos auditores suspeitos.

### ***Agentes federais cumprem mandados de busca e apreensão - Divulgação PF***

Entre os casos de corrupção, há o de um auditor da Receita que recebeu um instrumento musical de alto valor para liberar uma mercadoria irregular.

"Eu posso importar uma mercadoria falsificada, como

uma roupa, e fingir que não vi que aquilo é falsificado. Ou poderia, numa classificação, ter um imposto maior, daí eu finjo que não vi que aquele imposto maior era devido e libero a mercadoria com o pagamento a menor", afirmou Guilherme Bibiani, corregedor da Receita.

"O pagamento era em espécie, porque havia despachantes aduaneiros encarregados de pagar para os fiscais do esquema, ou até com presentes."

Segundo a investigação, o esquema de corrupção não tinha um tipo de mercadoria definido, mas favorecia particularmente empresas de óleo e gás —os nomes das companhias não foram mencionados. O favorecimento envolvia a admissão temporária, que permite que o pagamento de tributo seja suspenso a bens destinados à prestação de serviços a terceiros, ou que façam parte da produção de outros bens.

Na fraude, os auditores negligenciavam as irregularidades em troca de propina.

"Qualquer irregularidade ao longo desse período em que as mercadorias estão sob controle aduaneiro poderiam acarretar pagamento dos tributos ou, eventualmente, multas. Era nesse momento que o grupo criminoso garantia que isso não iria ocorrer. Mesmo com eventuais perdas de prazo ou descumprimento de regime, não acarretava multas ou perda do benefício", disse Regal.

A companhia PortosRio, responsável por gerir os portos do estado, divulgou nota em que afirma que a operação "ocorre em áreas sob responsabilidade de órgãos federais". A empresa disse que não é alvo da investigação e que a operação não impactou as atividades no local.

**Fonte: Folha de São Paulo - SP**

**Data: 28/04/2026**

## **EUA ANALISAM PROPOSTA PARA REABERTURA DO ESTREITO DE HORMUZ, E TRUMP DIZ QUE IRÃ ESTÁ 'EM COLAPSO'**

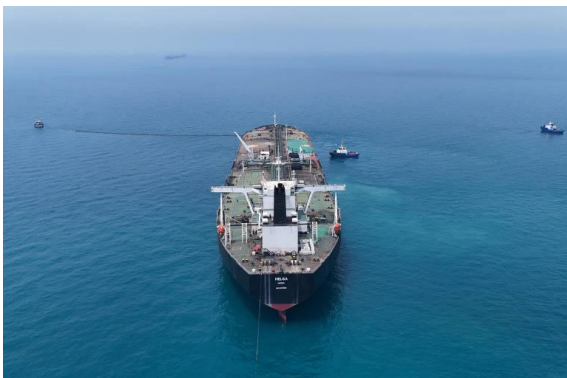
- Segundo agência Reuters, presidente americano não está satisfeito com plano apresentado por Teerã
- País persa quer adiar discussões sobre programa nuclear

**Por Washington | AFP e Reuters**

A Casa Branca anunciou que está analisando a proposta mais recente do Irã para reabrir o estreito de Hormuz, rota marítima por onde passa cerca de um quinto do petróleo comercializado no mundo, dois meses após o início da guerra.

As negociações de paz entre Washington e Teerã para acabar com o conflito não apresentaram resultados até o momento. A mais recente rodada de negociações fracassou em meio a um frágil acordo de cessar-fogo em vigor.

O presidente Donald Trump se reuniu na segunda-feira com seus principais conselheiros de segurança para discutir a nova proposta de Teerã. Segundo a agência estatal iraniana Fars, a República Islâmica enviou "mensagens escritas" a Washington com a ajuda do país mediador, o Paquistão.



### **Petroleiro Helga próximo a um porto no sul do Iraque - Mohammed Aty - 24.abr.26/Reuters**

O plano contemplaria a flexibilização de seu controle sobre Hormuz e o fim do bloqueio dos EUA aos portos iranianos, mas adiaria as negociações sobre a questão nuclear. Nesta terça, Trump foi às redes sociais dizer que o Irã "está em estado de colapso".

"O Irã acaba de nos informar que está em um 'estado de colapso'. Eles querem que 'abramos o estreito de

Hormuz' o mais rápido possível, enquanto tentam resolver sua situação de liderança (o que acredito que conseguirão fazer!)", escreveu Trump, sem dar detalhes de como teria sido esse contato.

A porta-voz da Casa Branca, Karoline Leavitt, confirmou anteriormente em conversa com jornalistas que a oferta estava "sendo discutida". De acordo com a agência Reuters, que ouviu relatos de funcionários do governo Trump, o presidente estaria insatisfeito com o plano apresentado.

O republicano quer que as negociações em torno de um acordo nuclear sejam tratadas desde o início, enquanto Teerã defende que o tema seja deixado de lado até que a ofensiva militar seja encerrada e as disputas sobre o transporte marítimo no Golfo sejam resolvidas.



***O estreito de Hormuz é uma das rotas mais importantes do comércio mundial. Por ele passam petróleo, fertilizantes, plásticos, carnes e grãos. - AFP***

A proposta prevê negociações em etapas, ainda de acordo com esses relatos. Um primeiro passo exigiria o fim da guerra e garantias de que os EUA não possam retomá-la. Em seguida, os negociadores tratariam do bloqueio naval americano aos portos iraniano e do futuro de Hormuz, que o Irã pretende reabrir sob seu controle.

Somente depois disso as negociações abordariam outras questões, incluindo a disputa sobre o programa nuclear iraniano, com Teerã ainda buscando algum tipo de reconhecimento por parte dos EUA de seu direito de enriquecer urânio.

Um acordo anterior, firmado em 2015 entre o Irã e vários outros países, incluindo os EUA, restringiu fortemente o programa nuclear iraniano, que Teerã sempre afirmou ter fins pacíficos e civis. Mas o pacto ruiu quando Trump se retirou unilateralmente dele durante seu primeiro mandato.

Enquanto a Casa Branca analisa a proposta, o porta-voz do Ministério de Defesa do Irã, Reza Taleai Nik, afirmou que os EUA "já não estão em condições de ditar sua política" a outros países. Segundo a televisão estatal, ele ainda disse que Washington terá que "aceitar que deve abandonar suas exigências ilegais e irracionais".

Ao ser questionado sobre os termos da proposta do Irã, o secretário de Estado, Marco Rubio, disse ao canal Fox News que era "melhor" do que Washington pensava, mas questionou a sinceridade do plano.



***População e equipes de resgate trabalham após um ataque a uma escola em Minab, Irã  
Abbas Zakeri - 28.fev.26/WANA via Reuters***

"Temos que garantir que qualquer acordo que seja feito, qualquer acordo que seja alcançado, seja um que impeça definitivamente que desenvolvam uma arma nuclear a qualquer momento", afirmou.

Na segunda (27), o chanceler do Irã, Abbas Araghchi, culpou as "exigências excessivas" de

Washington pelo fracasso das negociações de paz. Ele viajou à Rússia, onde o presidente Vladimir Putin prometeu o apoio de Moscou para acabar com a guerra.

Araghchi desembarcou em São Petersburgo após visitar Omã e Paquistão.

Islamabad recebeu a primeira rodada de negociações entre as duas partes, que fracassaram, e a visita de Araghchi no fim de semana havia suscitado esperanças de novos diálogos. Trump, no entanto, cancelou a viagem prevista de seus enviados Steve Witkoff e Jared Kushner à capital paquistanesa.

"Eles podem nos ligar", justificou o republicano.

### Lá Fora

Em uma reunião do Conselho de Segurança da ONU, o embaixador do Irã disse que o país exige "garantias críveis" para sua segurança antes de uma normalização na passagem no Golfo.

O Parlamento iraniano prepara uma lei que pretende colocar Hormuz sob a autoridade das Forças Armadas. Segundo o texto, os navios israelenses serão proibidos de passar pela via estratégica e os pedágios deverão ser pagos na moeda iraniana.

"Não podemos tolerar que os iranianos tentem instaurar um sistema em que eles decidam quem pode utilizar uma via marítima internacional e quanto deve ser pago a eles para utilizá-la", disse Rubio ao canal Fox News.

Entre 125 e 140 navios costumavam cruzar o estreito diariamente antes da guerra, mas apenas sete o fizeram no último dia, segundo dados da Kpler e análise de satélite da SynMax — e nenhum transportava petróleo destinado ao mercado global.

Com a queda em seus índices de aprovação, Trump enfrenta pressão interna para encerrar a guerra.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

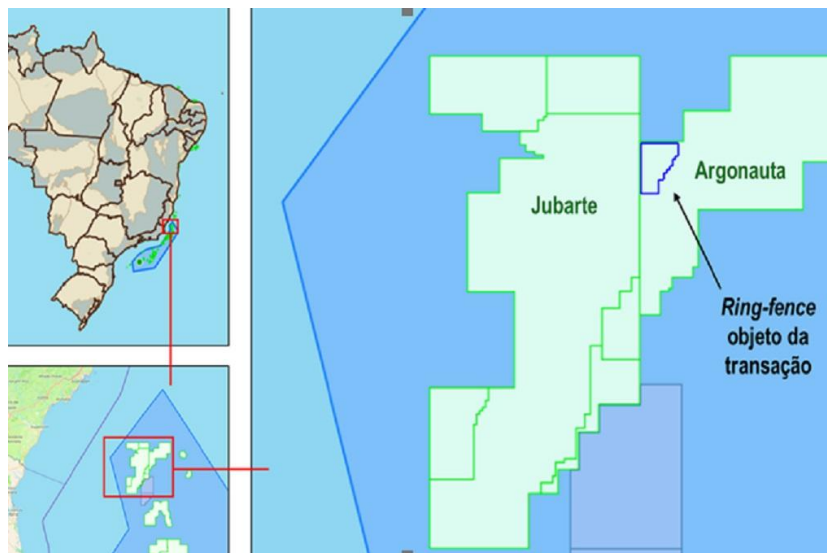
*Data: 28/04/2026*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### PETROBRAS AMPLIA PRESENÇA NA BACIA DE CAMPOS COM COMPRA DE PARTE DO RING-FENCE NO CAMPO DE ARGONAUTA

*Da Redação Offshore 28/04/2026 - 15:41*



A Petrobras informou, na última segunda-feira (27), que fechou acordo com a Shell, ONGC Campos e a Enauta Petróleo e Gás (Brava) para a aquisição de 100% de porção do ring-fence do Campo de

Argonauta, na Bacia de Campos. A empresa explicou que o campo detém 0,86% da jazida compartilhada do pré-sal de Jubarte, relacionada ao Acordo de Individualização da Produção (AIP) vigente desde 1º de agosto de 2025.

Após a conclusão da operação, a petroleira brasileira passará a deter 98,11% de participação na jazida compartilhada de Jubarte. A União, representada pela Pré-Sal Petróleo (PPSA), manterá a participação de 1,89% referente à extensão da jazida para áreas não contratadas.

De acordo com a empresa, o valor total da operação será a soma de R\$ 700 milhões e de 150 milhões de dólares, e o pagamento será feito em três parcelas, sendo a primeira de R\$ 100 milhões, no fechamento da operação, e a segunda de R\$ 600 milhões, prevista inicialmente para 15 de janeiro de 2027, mas com possibilidade de antecipação. O terceiro repasse, de R\$ 150 milhões, será feito dois anos após o fechamento do contrato.

A Petrobras ressaltou, no entanto, que os valores estão sujeitos a ajustes definidos no contrato e que, com o fechamento da transação, será encerrado o processo de negociação para equalização entre Petrobras, Shell, ONGC e Brava. Além disso, informou a empresa, serão encerradas todas as negociações referentes à individualização da produção ou à equalização de jazidas compartilhadas entre Jubarte e a porção do ring-fence adquirida.

A companhia explicou que as condições econômico-financeiras da transação foram consideradas atrativas e, além disso, será simplificada a gestão do campo, seguindo o Plano de Negócios da Petrobras de fortalecer sua atuação na Bacia de Campos. A conclusão da operação depende ainda do cumprimento de regras previstas no contrato de compra e venda, incluindo a aprovação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

A jazida compartilhada de Jubarte é operada pela Petrobras de forma integrada à infraestrutura de produção da área conhecida como Parque das Baleias, conjunto de campos na porção norte da Bacia de Campos, em lâmina d'água entre aproximadamente 1.220 e 1.400 metros, cujo principal é o Jubarte. A exploração é feita através das plataformas P-57 e P-58 e os FPSO Cidade de Anchieta e Maria Quitéria, com produção atual de cerca de 210 mil barris de óleo por dia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/04/2026*

## CONAB AVALIA QUE CONDIÇÕES CLIMÁTICAS FAVORECEM PRODUÇÃO DE SOJA NA MAIOR PARTE DO PAÍS

*Da Redação Portos e Logística 28/04/2026 - 15:56*



O mais recente Boletim de Monitoramento Agrícola (BMA), divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), na última sexta-feira (24), indica que as condições climáticas atualmente no Brasil são favoráveis à produção de soja na maior parte das regiões produtoras do país. O estudo, que avaliou de 1º a 21 de abril condicionantes meteorológicas e o índice de vegetação das principais lavouras brasileiras, constatou que os maiores volumes de chuva foram registrados na região Norte e na faixa norte da região Nordeste, incluindo também o leste do Rio Grande do Norte e da Paraíba e que, com a elevação da umidade do solo, o

desenvolvimento do grão foi favorecido.

No Norte, de acordo com o Boletim, os maiores acumulados foram verificados no Pará, no leste do Amazonas e no Amapá e, se as chuvas atrasaram a colheita da soja no Pará e do arroz no Tocantins, a segunda safra de milho foi beneficiada. O estudo explica que, no interior do Nordeste, a redução das

chuvas, típica do período, interferiu no desenvolvimento de cultivos na Bahia, no Piauí e no sertão de Pernambuco, mas as condições gerais da região foram favoráveis.

O levantamento constatou ainda que a umidade do solo se manteve em nível suficiente no Centro-Oeste e no Sudeste, embora tenha sido observada redução no armazenamento hídrico no fim do período analisado. Na maior região produtora de grãos no país, os índices pluviométricos mais elevados foram no Mato Grosso, contribuindo para a segunda safra do milho.

O documento ressalta, no entanto, que a diminuição na reserva hídrica do solo em áreas de Mato Grosso do Sul e de Goiás pode afetar o desenvolvimento do cereal. Situação semelhante foi constatada no Sudeste, nos estados de Minas Gerais e de São Paulo.

No Sul, segundo o estudo, há preocupação com o impacto da irregularidade na distribuição das chuvas sobre as lavouras do Paraná, principalmente no norte do estado, por causa da restrição hídrica. O período curto de chuvas intensas teve reflexos também na colheita da soja e de arroz no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, mas apesar disso, no estado gaúcho os resultados da safra atual superam os das anteriores.

O levantamento informa ainda que, de forma geral, a expectativa é de bom desenvolvimento das lavouras, com volumes próximos aos de safras anteriores de soja e de milho. Além desses cultivos, o estudo projeta ganhos nos plantios de algodão e de arroz nos principais estados produtores.

O Boletim de Monitoramento Agrícola é feito em parceria pela Conab, o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) e o Grupo de Monitoramento Global da Agricultura (Glam), com base em imagens de satélite e dados de campo. O objetivo é divulgar periodicamente informações sobre as condições agrometeorológicas e sobre o monitoramento das lavouras.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/04/2026*

## GOVERNO PEDE PARA REAVALIAR REGRAS DO TECON SANTOS 10

*Por Danilo Oliveira Portos e logística 27/04/2026 - 21:12*



MPor pediu para Antaq interromper análise das diretrizes, a fim de que a pasta possa rever a modelagem do arrendamento do novo terminal junto à Casa Civil

O Ministério de Portos e Aeroportos solicitou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a suspensão imediata da análise das regras do processo licitatório do Tecon Santos 10. No pedido, encaminhado em caráter de urgência, na última quinta-feira (23), o MPor solicitou a devolução dos autos para reavaliação, junto à Casa Civil, das diretrizes, dos parâmetros e das

premissas técnicas e de modelagem aplicáveis ao arrendamento da área, destinada a um novo terminal de contêineres e de carga geral no Porto de Santos (SP).

No ofício, o secretário nacional de portos, Alex Ávila, justificou que estão em discussão no ministério e na Casa Civil novas diretrizes e parâmetros relacionados ao arrendamento do Tecon Santos 10, com objetivo de aperfeiçoar a modelagem e melhorar o atendimento ao interesse público no serviço portuário. O argumento da secretaria é que a medida permitirá a reavaliação institucional das premissas adotadas, de modo a assegurar a definição do arranjo proposto e a adequada aderência dos parâmetros do projeto aos objetivos públicos pretendidos.

“Em observância aos princípios da cautela administrativa, da boa governança, da transparência e da segurança do processo decisório, mostra-se recomendável solicitar a essa Antaq o sobrestamento do processo encaminhado por esta Secretaria”, solicitou Ávila em seu requerimento.



O material que estava em análise na agência reguladora abrange estudos técnicos e diretrizes aprovadas pelo poder concedente para a estruturação do arrendamento portuário, incluindo a definição do valor mínimo de outorga com base em análise econômico-financeira e alinhada às recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU), bem como a orientação para ajustes nas minutas de edital e contrato e a adoção das providências necessárias à abertura da licitação, destacando o caráter estratégico do empreendimento.

Para Camila Affonso, sócia da Leggio Consultoria, a definição de regras para o leilão de um terminal específico gera insegurança jurídica. Ela considera fundamental que sejam definidos parâmetros a nível de regulação nacional, e não para um terminal específico. A especialista em infraestrutura logística entende que o regulador pode, inclusive, detalhar a forma de fiscalização do governo em terminais que possam vir a ter armadores como participantes.

“Quando se tem regras específicas para um único ativo, pode haver um questionamento jurídico – até mesmo após o leilão – recorrendo das determinações que não estão contempladas na regulação brasileira. Este debate impacta diretamente todo o setor portuário brasileiro”, apontou Camila.

Ela lembra que a realização do leilão do que pode ser um dos maiores terminais de contêineres da América Latina está atrasado há vários meses porque suas regras estão sendo debatidas dentro dos órgãos competentes. Camila estima que, neste período, o valor referente ao investimento (Capex) subiu de R\$ 1 bilhão para R\$ 6 bilhões, numa fase de alta da Taxa Selic, que alcançou 15% a.a. e, em março, caiu para 14,75% a.a.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/04/2026*



## MERCO SHIPPING 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: 28/04/2026*