

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 072/2026
Data: 30/04/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PROPÕE COOPERAÇÃO COM A MARINHA PARA MONITORAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO	4
TERRENO DE 51 MIL METROS QUADRADOS QUE SERIA PARA HABITAÇÃO EM SANTOS SEGUIRÁ COM ATIVIDADE PORTUÁRIA ...	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
NORDESTE ENTRA NO RADAR DOS EVTOLs, MAS VÁCUO LEGAL AMEAÇA ROTAS TURÍSTICAS	7
ANTAQ ABRE AUDIÊNCIA PARA ARRENDAR TERMINAL DE COQUE DE R\$ 1,12 BI NO CE.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
DEFINIDA DATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ COM FOCO NO ARRENDAMENTO DE MUC05, EM FORTALEZA (CE).....	11
PUBLICADO PDA DA ANTAQ PARA BIÊNIO 2026-2028.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
COM GRANDE POTENCIAL, BRASIL AVANÇA EM CONCESSÕES PARA AMPLIAR E MODERNIZAR SUAS VIAS NAVEGÁVEIS.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
MINISTRO DOS TRANSPORTES DEBATE AVANÇOS EM INFRAESTRUTURA E LIDERANÇA EM AGENDAS NO SUDESTE E NO SUL..	15
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA PASSARELA EM SÃO LEOPOLDO (RS) E 20 QUILOMETROS DE FAIXAS ADICIONAIS ENTRE PORTO ALEGRE E NOVO HAMBURGO	16
MAIO AMARELO: SENATRAN MOBILIZA SOCIEDADE POR UM TRÂNSITO MAIS HUMANO E SEGURO NO BRASIL	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – TRAGÉDIA NAS ESTRADAS: O CUSTO HUMANO DO TRANSPORTE DE CARGAS	18
INSIGHT – PLANEJAMENTO - INFRAESTRUTURA INTEGRADA: O CAMINHO PARA A EFICIÊNCIA LOGÍSTICA NO BRASIL	18
POLÍTICA - SENADO REJEITA MESSIAS NO STF	20
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
<i>Relações rompidas</i>	21
<i>Articulador da derrota</i>	21
<i>Vendetta</i>	21
<i>Impactos</i>	22
POLÍTICA – “SABEMOS QUEM FEZ ISSO”, DIZ MESSIAS	22
POLÍTICA - VOZ DE ALCOLUMBRE VAZA ANTES DO RESULTADO: “VAI PERDER POR OITO”	23
POLÍTICA - “SENADO SAI MENOR DESSE EPISÓDIO LAMENTÁVEL”.....	23
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE O GOVERNO ACABOU APÓS VOTAÇÃO.....	24
POLÍTICA - EM NOTA, STF DIZ QUE RESPEITA. EM POST, MENDONÇA LAMENTA.....	24
POLÍTICA - 6X1: CÂMARA INSTALA COMISSÃO ESPECIAL	25
POLÍTICA - RELATOR PRETENDE APRESENTAR PARECER ATÉ 22 DE MAIO	26
TRANSPORTES – RODOVIAS - CAMINHONEIROS LIDERAM MORTES POR ACIDENTES DE TRABALHO NO BRASIL	26
TRANSPORTES – RODOVIAS – SUSPENSÃO DE MULTAS NO FREE FLOW NÃO DEVE SER PRORROGADA, DIZ ADVOGADA	28
TRANSPORTES – RODOVIAS – MINISTRO ENTREGA PASSARELA E LIBERA FAIXAS ADICIONAIS NA BR-116 NO RS	29
TRANSPORTES - PORTOS – PORTOS DO PARANÁ APRESENTA ROBÔ DE COMBATE A INCÊNDIO A EMPRESAS DO SETOR.....	29
TRANSPORTES – PORTOS - SOPESP E CENEP FORMAM PRIMEIRA TURMA DE MECÂNICOS PORTUÁRIOS EM SANTOS.....	31
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO ITAQUI AMPLIA SISTEMA DE SEGURANÇA COM NOVA TECNOLOGIA DE INSPEÇÃO	32
TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ DEFINE DATA DE AUDIÊNCIA SOBRE TERMINAL NO PORTO DE FORTALEZA.....	33
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - CUSTO BRASIL E COMPETITIVIDADE: MUDANÇAS NECESSÁRIAS NAS CONTRATAÇÕES PORTUÁRIAS	34
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - ABRA QUESTIONA OPERAÇÃO ENTRE AZUL E AMERICAN AIRLINES E PEDE INGRESSO NO CADE	36
MINERAÇÃO – VALE TEM ALTA DE 36% NO LUCRO NO 1º TRI, COM IMPULSO DE METAIS BÁSICOS.....	37
ENERGIA - CANDIOTA III: TCU SUSPENDE PARCELA BILIONÁRIA	39
ENERGIA - TRIBUNAL VÊ IMPACTO DE R\$ 13,5 BI PARA CONSUMIDORES.....	40
PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO GLOBAL DE PETRÓLEO CRESCE	40
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS PROJETA BARRIL A US\$ 70 ATÉ O FINAL DO ANO	41
PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO SOBE MAIS DE 5% COM TENSÃO ENTRE EUA E IRÃ.....	42
COMÉRCIO EXTERIOR - OPINIÃO – GESTÃO - COMO EVENTOS REGIONAIS TRANSFORMAM A LOGÍSTICA GLOBAL	43
FINANÇAS - BC REDUZ SELIC DE 14,75% PARA 14,50%.....	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 072/2026
Página 3 de 61
Data: 30/04/2026
www.mercosshipping.com.br
mercoc@mercoshipping.com.br

FINANÇAS - PROJEÇÃO DO IPCA DE 2027 PASSA DE 3,3% PARA 3,5%	44
FINANÇAS - DESENROLA 2: LIMITE DE USO DO FGTS É DE 20%	45
FINANÇAS - IBOVESPA CAI 2%; DÓLAR SOBE 0,39%	46
JUSTIÇA - MORAES FAZ BALANÇO SOBRE O 8/1 E DEFENDE JUÍZES	46
INTERNACIONAL - GUERRA NO IRÃ JÁ CUSTOU US\$ 25 BI AOS EUA	48
INTERNACIONAL - PUTIN PROPÕE CESSAR-FOGO NA UCRÂNIA	49
JORNAL O GLOBO – RJ.....	49
GUERRA NO IRÃ PRESSIONA INFLAÇÃO NO BRASIL, MAS FORTALECE REAL E MANTÉM PERSPECTIVA DE CORTES DE JUROS, DIZ BRADESCO	49
STF DECIDE MANTER REONERAÇÃO GRADUAL DA FOLHA DE PAGAMENTOS ATÉ 2027.....	51
COPIOM PODE REPETIR CORTE DE 0,25 PONTO PERCENTUAL NA REUNIÃO DE JUNHO, AVALIA ECONOMISTA DO SANTANDER ..	51
DÍVIDA PÚBLICA VAI A 80,1% DO PIB, MAIOR PATAMAR DESDE A PANDEMIA	53
PETRÓLEO CHEGA AO MAIOR PATAMAR EM 4 ANOS, MAS PERDE FÔLEGO.....	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
ARCELORMITTAL BRASIL MANTÉM EM 2025 LIDERANÇA NA PRODUÇÃO NACIONAL DO AÇO	55
EXPORTAÇÕES DE GRÃOS CRESCEM NO 1º TRIMESTRE E INFLUENCIAM NA ALTA DOS FRETES, INFORMA CONAB	56
FONTE NUCLEAR SERÁ ALTERNATIVA DE PROPULSÃO PARA NAVIOS MERCANTES E ABASTECIMENTO A PLATAFORMAS, DIZ PETRÔNIO.....	57
SINAVAL SUGERE ‘REFIS ESTADUAL’ PARA ESTALEIROS DO RJ VOLTAREM ÀS LICITAÇÕES	59
NAVIO ‘LOG-IN PANTANAL’ É VENDIDO PARA SUBSIDIÁRIA DA MSC.....	59
ANP DISTRIBUI R\$ 4,9 BILHÕES EM ROYALTIES DA PRODUÇÃO DE FEVEREIRO	60
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	61
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PROPÕE COOPERAÇÃO COM A MARINHA PARA MONITORAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

Pasta quer alinhamento e fiscalização conjunta dos navios; em Santos, exigência da APS é alvo de briga judicial

Por Bárbara Farias 30 de abril de 2026 às 09:51



A água de lastro é captada do mar em todo o mundo e armazenada nos tanques dos navios para estabilidade; depois, é descartada nos portos (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) está propondo à Marinha uma atuação conjunta no monitoramento da água de lastro utilizada por navios. O objetivo é alinhar diretrizes para que as autoridades portuárias possam cooperar, respeitando as competências da Autoridade Marítima. A criação de um grupo de trabalho nesse sentido foi discutida em reunião

realizada há uma semana, que contou com a participação da Autoridade Portuária de Santos (APS).

A água de lastro é captada do mar em todo o mundo e armazenada nos tanques dos navios para garantir estabilidade e equilíbrio quando a embarcação está com pouca ou nenhuma carga. Porém, ao ser descartada nos portos, essa água pode introduzir organismos nocivos ao ambiente marinho brasileiro.

Em nota, o MPor informou que a reunião buscou debater soluções complementares em que pudesse contribuir por meio de orientações e diretrizes para as autoridades portuárias atuarem de forma conjunta.

Porto de Santos

Atualmente, a APS fiscaliza o descarte de água de lastro amparada por decisão judicial, pois a competência da gestora do Porto vem sendo questionada desde quando editou a Norma OPR.023.2024, em 21 de agosto de 2024, e passou a exigir atestado de conformidade ambiental como requisito para o descarte da água de lastro no Porto de Santos. Sem o laudo, o navio não pode atracar.

A norma foi questionada pelo Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), que alegaram impactos operacionais e de custos. Em seguida, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anulou administrativamente a norma da APS, sob alegação de invasão de competência.

A APS, por sua vez, recorreu à Justiça, que reconheceu o seu direito de controle e fiscalização da água de lastro ao menos três vezes em 2025: em fevereiro, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) deferiu liminar restaurando a norma anulada pela Antaq; em julho, a 17ª Vara Federal de Brasília concedeu mandado de segurança à APS autorizando a fiscalização; e, em outubro, a decisão da 17ª Vara Federal de Brasília foi ratificada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) — válida até agora.

“O controle e a destinação da água de lastro assumem relevância central na agenda ambiental portuária em razão dos riscos associados à introdução de espécies exóticas e impactos aos

ecossistemas marinhos. Nesse contexto, o MPor e a Marinha instituíram grupo de trabalho específico para tratar da matéria, com a participação da Autoridade Portuária de Santos”, informou o presidente da APS, Anderson Pomini.

Ainda de acordo com o gestor, “a iniciativa tem por objetivo a elaboração de norma conjunta de caráter nacional, destinada a regulamentar de forma definitiva a gestão da água de lastro no país, tomando como referência o modelo já implementado no Porto de Santos”.

No ano passado, 5.708 navios atracaram no Porto de Santos, um crescimento de 2,7% em comparação ao ano anterior, de acordo com dados da Autoridade Portuária.

Antaq

Em nota, a Antaq esclareceu que, nos termos da Convenção Internacional e da legislação brasileira vigente, a fiscalização do cumprimento dessas normas cabe à Autoridade Marítima, responsável pela inspeção naval no País.

“Esse entendimento está refletido no Acórdão nº 776-2024-Antaq, relatado pelo diretor Wilson Lima Filho, que declarou a nulidade da norma editada pela APS por extrapolação de competência”. A Marinha não respondeu até o fechamento da edição.

Pode ou não pode?

No entendimento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as competências das autoridades portuárias não abrangem a fiscalização da água de lastro dos navios, “pois não há previsão em convenções internacionais ou lei ou nas resoluções da Antaq, além de criar nova tarifa portuária aumentando significativamente o Custo Brasil”.

Segundo a Antaq, as autoridades portuárias, podem, quando necessário, consultar a Autoridade Marítima no exercício de suas atribuições, que implementará a fiscalização. Quanto às decisões judiciais, a agência reguladora informou que “acompanha o tema no âmbito processual e tem adotado as medidas cabíveis conforme a evolução do caso”.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) diz que faz a exigência fundamentada na Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (BWM), da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), à qual o Brasil é signatário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/04/2026

TERRENO DE 51 MIL METROS QUADRADOS QUE SERIA PARA HABITAÇÃO EM SANTOS SEGUIRÁ COM ATIVIDADE PORTUÁRIA

Gestora do Porto prepara licitação do local onde Prefeitura de Santos pretende fazer um conjunto habitacional

Por Bárbara Farias 30 de abril de 2026 às 09:53



Terreno tem 51,4 mil metros quadrados, no Jabaquara, em Santos; contrato de arrendamento prevê R\$ 491,50 milhões investidos em 25 anos (Foto: Carlos Nogueira/Arquivo)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) prepara a licitação do STS33 (ou SSZ 33E), um terreno de 51,4 mil metros quadrados (m²) no Jabaquara, em Santos, para que o local permaneça com atividade retroportuária. A área, no entanto, está classificada pela Prefeitura para receber um conjunto habitacional, inviabilizando novas atividades com contêineres.



No dia 30 de março, a APS abriu consulta pública para o certame. O processo terminaria nesta quarta (29), mas foi prorrogado até 21 de maio, com audiência pública telepresencial agendada para 14 de maio, às 10 horas. Haverá transmissão pelo canal da APS no YouTube. A data do leilão ainda não foi definida.

A área é ocupada pela Transbrasa desde a década de 1990, mas o contrato terminou em 2016. Desde então, a empresa opera por meio de sucessivos contratos de transição (temporários) firmados com a APS. O atual vale até 24 de agosto deste ano. A companhia não se manifestou.

O STS33 já constava na carteira de leilões do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O contrato é de 25 anos, no valor de R\$ 491,50 milhões. O arrendamento é destinado ao armazenamento de carga geral, de projeto e containerizada.

Em nota, a APS informou que deu início aos preparativos para o leilão do STS33 após ajustes que foram determinados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em junho do ano passado. “Uma vez promovidos os ajustes, o aviso de consulta pública foi publicado no site da APS no dia 25 de março último. A extensão do prazo foi necessária para viabilizar a realização de audiência pública, agendada para 14 de maio, data escolhida por razões técnicas. O aviso de audiência pública foi publicado hoje (quarta-feira)”.

A própria APS conduzirá o certame, pois possui delegação de competências concedida pelo MPor. “Este certame se dará após a inserção, no processo de concessão, das contribuições da consulta e audiência pública, que deverão ser anuídas pela Antaq e pelo Tribunal de Contas da União (TCU)”, explicou a administração portuária.

A APS esclareceu ainda que o processo licitatório não afetará as tratativas com a Prefeitura de Santos para a transferência do STS33. “As tratativas prosseguem. É interesse da APS introduzir no contrato a ser firmado uma cláusula de transferência da área para a região da Alemoa, de onde os moradores serão realocados para moradias de qualidade em local urbanizado (nessa área do Jabaquara)”, informou a Autoridade Portuária.

Área é Zona Especial de Interesse Social

A Prefeitura de Santos confirmou as tratativas com a APS e informou que a área é classificada pela legislação urbanística municipal como Zona Especial de Interesse Social (Zeis), pois o plano é instalar um conjunto habitacional popular no local, mas ressaltou: “É importante que quaisquer processos relacionados à destinação da área — inclusive eventual chamamento público — estejam em consonância com a legislação vigente e com um processo de transição claro e pactuado, de modo a assegurar estabilidade institucional e confiança ao mercado”.

A Administração Municipal informou que “acompanha o tema de forma próxima e apresentará sua manifestação no âmbito da audiência pública em curso, sempre pautada pelo diálogo e pela construção de soluções equilibradas”.

Já havia falado

Em dezembro de 2024, quando o leilão do STS33 foi anunciado pelo MPor, a Prefeitura ressaltou que a área não poderia mais ser arrendada para atividade portuária, porque está dentro da zona urbana e é destinada para habitação popular.

Desde aquele momento, a APS cogitava uma transferência de áreas, para que aquela atividade retroportuária fosse para a Vila dos Criadores, na Alemoa.

Para isso, porém, a comunidade precisa ser integrada à poligonal do Porto, um pleito da gestora do cais santista que ainda está indefinido.

Consulta pública

Interessados podem enviar contribuições à consulta pública até as 23h59 de 21 de maio. A documentação necessária pode ser consultada neste link. Já a audiência pública telepresencial será realizada em 14 de maio, das 10 às 12 horas, com transmissão no canal da APS no YouTube. Para assistir, não é necessário se inscrever, mas interessados em se manifestar na sessão pública devem fazer a inscrição até o dia 12 de maio por meio do formulário disponível no link.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 30/04/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NORDESTE ENTRA NO RADAR DOS EVTOLS, MAS VÁCUO LEGAL AMEAÇA ROTAS TURÍSTICAS

EVTOLs poderão fazer voos de 20 minutos entre polos litorâneos, mas capitais nordestinas ainda não contemplam a nova tecnologia em suas leis de mobilidade

Por *Vanessa Siqueira - De Alagoas* vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



EVTOLs da Eve, em parceria com a Embraer, são construídos em Gavião Peixoto (SP) e devem entrar em operação até 2029. Foto: Ricardo Stuckert / PR

Os eVTOLs, aeronaves elétricas de pouso e decolagem vertical, despontam como uma nova frente da mobilidade aérea e devem começar a operar comercialmente no Brasil entre 2028 e 2029. Embora São Paulo apareça hoje como a principal porta de entrada dessa tecnologia no país, capitais e destinos turísticos do Nordeste já estão no radar de expansão do setor. Para que isso aconteça, porém, as cidades precisarão começar a se

preparar desde já, com planejamento urbano, definição de áreas para vertiportos e integração regulatória.

Em entrevista ao Movimento Econômico, Emerson Granemann, CEO da MundoGEO, maior feira do setor da América Latina, afirmou que o setor já superou a fase de entusiasmo com as inovações e entra agora em um estágio de consolidação, com empresas efetivamente aptas a transformar a tecnologia em mercado.

“Há cinco ou sete anos tínhamos mais de 100 modelos sendo desenvolvidos no mundo, a maioria por startups. Hoje nós temos não mais do que 10 marcas com robustez para desenvolver esse mercado e dar escala a ele. Uma delas é aqui no Brasil, a Eve, ligada à Embraer, que já está em processo de certificação”, explicou.

Na leitura de Granemann, a operação comercial dos eVTOLs deve começar pelos grandes centros urbanos, onde a pressão por mobilidade é maior e já existe uma cultura de uso da aviação executiva, como acontece em São Paulo. A capital paulista, segundo ele, reúne hoje as condições mais favoráveis para liderar esse primeiro momento do mercado brasileiro.

“Esse mercado vai começar a escalar nas cidades, principalmente nas grandes cidades. São Paulo, que é a cidade com mais helicópteros no mundo, é um dos focos onde esse serviço vai começar”, disse. “Num momento seguinte, cidades não tão grandes quanto São Paulo, como Belo Horizonte, Porto Alegre, talvez Recife e Salvador, podem entrar nesse mapa”, detalhou.

Segundo o Granemann, o avanço para outras regiões vai depender da rentabilidade inicial da operação nos grandes centros. A lógica, segundo ele, será observar a produtividade e a viabilidade econômica das primeiras linhas para então expandir o modelo.

“Eu acho que vai começando por São Paulo. A ideia é que se veja a rentabilidade para que possa se expandir para outros lugares”, afirmou.



Emerson Granemann diz que a operação comercial dos eVTOLs deve começar pelos grandes centros urbanos, onde a pressão por mobilidade é maior. Foto: Divulgação

Rotas turísticas de curta distância podem abrir mercado no Nordeste

Embora a primeira onda de operação esteja mais associada à mobilidade urbana em grandes centros, Emerson vê no Nordeste uma oportunidade especialmente interessante para rotas turísticas de curta distância. Na avaliação dele, destinos que hoje exigem

voos convencionais seguidos de longos deslocamentos terrestres podem se beneficiar bastante de uma operação futura com eVTOLs.

“No Nordeste, a rota turística poderá ser explorada no devido tempo. Uma ligação como Porto Seguro e Trancoso é uma possibilidade. Hoje você vai de voo de carreira até Porto Seguro e depois precisa seguir por terra. No futuro, isso pode ser feito com uma linha aérea curta”, explicou.

Ele cita ainda exemplos como São Miguel dos Milagres, em Alagoas, onde o deslocamento terrestre a partir de Maceió é longo e pode ultrapassar duas horas, apesar de a distância em linha reta estar dentro da autonomia média dos primeiros modelos.

“Você faz um percurso desses em 15 ou 20 minutos, em linha reta. Dentro dessa limitação de 100 quilômetros, 150 quilômetros em alguns casos, há várias rotas que cabem nesse modelo”, afirmou Emerson.

Segundo Granemann, a maioria dos eVTOLs em desenvolvimento hoje trabalha com autonomia em torno de 100 quilômetros, embora alguns fabricantes internacionais falem em 200 ou 300 quilômetros. Para o estágio inicial do mercado, no entanto, a lógica predominante será a de trajetos curtos.

“A maioria podemos considerar 100 quilômetros. É um tiro mais curto, mas já é um bom trajeto. Para algumas rotas do Nordeste isso funciona perfeitamente”, afirmou.



Com autonomia de até 100 quilômetros de voo, eVTOLs devem iniciar operação no país em grandes capitais, como São Paulo. Foto: Divulgação

Anac e setor ainda estruturam regras para vertiportos

Antes de os voos comerciais ganharem escala, o setor ainda terá de cumprir etapas decisivas de certificação e regulamentação. A própria aeronave precisa passar por um processo rigoroso

junto às autoridades de aviação, o que inclui testes de segurança, aeronavegabilidade e contingência.

Paralelamente, o país também terá de definir normas para a construção dos vertiportos, estruturas que funcionarão como pequenos aeroportos para pouso, decolagem e recarga dos eVTOLs.

“A certificação é um processo demorado, porque você precisa testar muita coisa. Quando você entra num avião, você se sente seguro. Para que a gente consiga entrar num eVTOL, ele também precisa ter essa segurança. A certificação da Eve deve ser feita até o final de 2027. A gente deve começar a voar mesmo a partir de 2028 e eu diria que em escala, com mais pessoas e mais linhas, a partir de 2029”, disse.

No caso dos vertiportos, Granemann explica que não se trata simplesmente de adaptar heliportos já existentes. A infraestrutura exigida é diferente, porque os eVTOLs são elétricos, demandam recarga, áreas de embarque e desembarque e protocolos específicos de segurança e navegação.

“Vertiporto é um mini-aeroporto. Não dá para usar um heliporto para pousar e decolar eVTOL por alguns motivos. Ele é elétrico, então cada vertiporto vai ter que ter uma forma de carregamento, além de sistema de segurança, sala de embarque e estrutura de navegação”, explicou.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) já conduz um processo de sandbox regulatório com grupos de empresas para estruturar essa metodologia, e a expectativa é que o regramento esteja mais amadurecido em cerca de dois anos.

Na prática, a operação deve seguir um modelo mais próximo ao das companhias aéreas ou de serviços regulares de transporte, com partidas programadas, bilhetes e rotas definidas. Isso significa que o desenvolvimento do setor dependerá não só da tecnologia, mas da entrada de operadoras interessadas em criar essas linhas.

“Vão ser companhias aéreas, operadoras de voo executivo ou empresas que já atuam nesse ecossistema que vão englobar os eVTOLs na sua oferta. É como uma rodoviária ou um aeroporto: você compra o bilhete, chega no horário e embarca”, disse.



EVTOL da Eve está em fase de testes e já possui lista de espera para venda de primeiras unidades. Foto: Divulgação

Plano diretor e zoneamento serão decisivos para entrada do novo modal

Se a tecnologia já avança em testes, certificação e pré-vendas, ainda não é possível dizer o mesmo da preparação urbana das cidades brasileiras. Um levantamento realizado pela reportagem em planos diretores e minutas de revisão urbana das capitais do Nordeste indica que a região ainda não incorporou, de

forma explícita, a nova agenda da mobilidade aérea urbana ao planejamento municipal.

Embora o setor projete o avanço dos eVTOLs nos próximos anos, documentos estratégicos de cidades como Recife, Fortaleza, Salvador e Maceió, esta última em processo de revisão do Plano Diretor, não trazem, nos materiais oficiais acessíveis pela reportagem, referências expressas a termos como “vertiportos” ou “mobilidade aérea urbana”.

Para o CEO da MundoGEO, esse é um dos pontos mais importantes para as capitais do Nordeste que pretendem entrar no mapa da mobilidade aérea avançada nos próximos anos.

Segundo ele, a implantação dos vertiportos depende diretamente de definições do poder público local, como plano diretor, zoneamento urbano e autorização de uso do solo. Sem isso, mesmo que haja interesse empresarial e demanda potencial, o novo modal pode demorar a chegar.

“O poder público vai ter que definir um zoneamento. Assim como existe um para construir prédios mais altos ou mais baixos, vai ter que regular onde poderão ser construídos esses vertiportos”, afirmou.

Na avaliação dele, cidades como Recife e Salvador já deveriam começar a acompanhar o que vem sendo discutido em centros como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre, que saíram na frente na reflexão sobre esse novo tipo de infraestrutura.

“Recife e Salvador deveriam começar a acompanhar o que São Paulo, Rio e Porto Alegre estão fazendo. Se a cidade não estiver preparada para o futuro, o futuro não chega”, disse.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 30/04/2026

ANTAQ ABRE AUDIÊNCIA PARA ARRENDAR TERMINAL DE COQUE DE R\$ 1,12 BI NO CE

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Área MUC05 no Porto Organizado de Fortaleza (CE) será destinada à movimentação e armazenagem de coque de petróleo e clínquer. Foto: Antaq/Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará audiência pública em 8 de maio, às 10h, para receber contribuições sobre o arrendamento da área MUC05 no Porto Organizado de Fortaleza (CE), destinada à movimentação e armazenagem de coque de petróleo e clínquer. O contrato previsto tem

duração de 25 anos e valor estimado de R\$ 1,12 bilhão, com investimento obrigatório em obras de R\$ 48 milhões, segundo aprovação da diretoria colegiada da agência em 12 de março.

A área MUC05 ocupa 29 mil metros quadrados no porto cearense e opera atualmente sob gestão da Companhia Docas do Ceará (CDC). A empresa vencedora do certame deverá construir um novo armazém com capacidade mínima de 39 mil toneladas e ampliar dois armazéns existentes.

O armazém atual tem 6 mil m²; o projeto prevê substituição por estrutura de 10 mil m². O modelo adotado é o de arrendamento simplificado: todas as melhorias de infraestrutura são custeadas e geridas pela empresa arrendatária, sem direito a indenização ao final do contrato, segundo Cristina Castro, diretora substituta da Antaq.

O coque de petróleo movimentado no terminal cearense é importado dos Estados Unidos e comercializado para indústrias locais, especialmente do setor de cimento. O clínquer é produzido no Ceará e distribuído para outros estados brasileiros, posicionando o Porto de Fortaleza como elo logístico da cadeia de construção civil no Nordeste. Os dois produtos integram os insumos estratégicos da indústria do cimento — setor com demanda estrutural vinculada ao ritmo da construção civil nacional.

Cronograma do terminal de coque e formas de participação

A audiência ocorre em formato híbrido: transmissão ao vivo pelo canal da Antaq no YouTube, sem necessidade de inscrição para assistir, e participação ativa via plataforma Teams, com inscrições pelo WhatsApp (61) 2029-6940, das 9h às 15h de 7 de maio.

Contribuições escritas podem ser enviadas até 23h59 de 11 de maio de 2026, exclusivamente por formulário eletrônico no portal da agência, com identificação do contribuinte.

Imagens como mapas, plantas e fotos devem ser encaminhadas pelo e-mail anexo_audiencia032026@antag.gov.br. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no link da Audiência Pública nº 03/2026 no site da Antaq.

Salvador também tem arrendamento aprovado

Na mesma reunião de 12 de março, a diretoria colegiada da Antaq aprovou o arrendamento da área SSDA3 no Porto Organizado de Salvador (BA), destinada à movimentação de cargas gerais não containerizadas, com foco em produtos químicos inorgânicos e fertilizantes ensacados.

O contrato previsto tem prazo de 10 anos, valor de R\$ 39,1 milhões e investimento em obras de R\$ 6,3 milhões. Os dois processos integram o Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal, coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 30/04/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DEFINIDA DATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ COM FOCO NO ARRENDAMENTO DE MUC05, EM FORTALEZA (CE)

Iniciativa ocorrerá na sexta-feira, 08/05. O envio de contribuições está em vigência, podendo o interessado enviá-las até o dia 11 de maio



Brasília, 14/04/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará audiência pública a fim de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimorar da proposta de atualização da Resolução ANTAQ nº 03/2026 - referente ao arrendamento da instalação portuária na área denominada MUC05, no Porto Organizado de Fortaleza (CE). O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente coque de petróleo e clínquer.

O evento ocorrerá no dia 08/05/2026, às 10h, com transmissão pelo canal da Agência no Youtube e não será necessária inscrição para assistir a audiência. Entretanto, aqueles que desejam se manifestar, devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrições será das 9h às 15h do dia 07/05/2026.

Após conclusão da etapa de cadastro no Whatsapp, cada interessado inscrito receberá o link para acesso à sala virtual, que ocorrerá exclusivamente ao vivo pelo Teams. Em caso de problemas computacionais para utilização dessa ferramenta, ao final de todas as contribuições será realizada uma segunda tentativa de conexão. Se ainda assim o problema persistir, o participante poderá encaminhar sua contribuição pelo número acima.

Contribuições

O envio de contribuições está vigente. Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. Elas poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 11/05/2026, exclusivamente na forma do formulário eletrônico. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no link destinado à Audiência Pública nº 03/2026.

Imagens digitais - tais como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail anexo_audiencia032026@antaq.gov.br. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado. Não serão aceitas contribuições enviadas por meio diverso.



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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 29/04/2026

PUBLICADO PDA DA ANTAQ PARA BIÊNIO 2026-2028

Planejamento possibilita implementar ações de promoção de abertura de dados na ANTAQ

Brasília, 28/04/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a versão final do 4º Plano de Dados Abertos (PDA) com vigência para o biênio 2026 a 2028. A proposta teve a sua versão final aprovada pelo Comitê de Governança Digital e de Segurança da Informação - CGDSI no dia 17 de março, com publicação no DOU no dia 25 de março de 2026. A versão final está disponível neste link.

Os Dados Abertos são dados que podem ser livremente acessados, utilizados, modificados e compartilhados por qualquer pessoa, estando sujeitos a, no máximo, exigências que visam preservar a sua proveniência e a sua abertura. Nesse sentido, a sua publicação se justifica em prol da transparência, da melhoria do serviço público, da inovação e crescimento econômico e da eficiência no uso de recursos públicos.

O PDA contribui para o alcance da Visão da ANTAQ e para o cumprimento da Missão na medida em que as ações de divulgação de dados e o desenvolvimento de uma cultura de Dados Abertos permite que o público interessado da ANTAQ, exerça o controle social das ações da agência assim como participem das decisões da ANTAQ, com base nos dados e informações disponíveis. Além disso, há possibilidade de melhoria dos serviços públicos e propostas de inovações na atuação da agência, conforme definições do Plano Estratégico.

Atualmente a agência apresenta 18 bases abertas:

1. Afretamento
2. Estatístico Aquaviário (EA)
3. Fiscalizações Arquivadas sem Irregularidade
4. Frotas e Empresas Autorizadas
5. Gestão Orçamentária e Financeira
6. Gestão de Multas
7. Instalações Portuárias
8. Linhas de Travessia Outorgadas pela ANTAQ
9. Painel de Custos
10. Painel de Instalações Privadas
11. Painel de Outorgas da Navegação
12. Plano Estratégico
13. Plano de Integridade
14. Portos Organizados
15. Processos Sancionadores Julgados
16. Situação dos Portos em Tempo Real
17. Vias Economicamente Navegadas
18. Índice de Desempenho Ambiental (IDA)

Para o PDA 2026-2028 foi prevista a abertura de 8 bases:

1. Inventário de Painéis BI da ANTAQ;
2. Sistema Eletrônico de Informação - SEI;

3. Toneladas por quilômetro útil (TKU);
4. Plano Geral de Outorgas Hidroviárias (PGO);
5. Tarifas Portuárias Homologadas;
6. Painel de Portos Públicos;
7. Contratos Vigentes;
8. Compras e Contratações;

O PDA está em sinergia com a estratégia da ANTAQ e instrumentos de gestão em nível tático da agência que viabilizam e potencializam as ações para divulgação e acesso a dados da ANTAQ. A agência tem como busca constante avançar em ações de transparência e divulgação de dados ao público.

Objetivos do PDA

A Política de Dados Abertos do Poder Executivo Federal é regulamentada pelo Decreto nº 8.777/2016, alterada pelo Decreto nº 9.903/2019, e Resolução nº 03 do Comitê Gestor de Infraestrutura de Dados Abertos (CGINDA). E possui como principais objetivos:

- Implementar as ações de promoção de abertura de dados na ANTAQ, como documento orientador da política de dados abertos e plano tático institucional;
- Fomentar a cultura de dados abertos a agência;
- Identificar as bases de dados e prospectar possibilidades de reutilização das informações para o público de interesse da ANTAQ: mercado regulado, academia, Poder Público e Sociedade.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 29/04/2026

Modal de transporte é o mais sustentável, conecta comunidades, reduz custos logísticos e amplia competitividade do país no comércio internacional



Com menor custo relativo e forte apelo sustentável, concessões hidroviárias representam nova fronteira de investimento em infraestrutura logística no Brasil - Foto: MPor

O Brasil abriga a maior rede hidrográfica do planeta, com cerca de 12% da água doce mundial. Além de essenciais para o abastecimento da população ribeirinha, rios e lagos desempenham papel estratégico na movimentação de cargas e passageiros. Em muitos casos, são a única via de acesso a municípios, especialmente na região Norte do país.

Com aproximadamente 41 mil quilômetros de extensão, dos quais 21 mil são navegáveis, a malha hidroviária brasileira ainda opera abaixo do seu potencial: apenas 48% da capacidade economicamente viável é explorada. O país conta hoje com dez hidrovias principais, entre elas as do Amazonas, Madeira, Paraguai, Paraná-Tietê e Tocantins-Araguaia.



A HN - 100 Rio Amazonas, por exemplo, é o principal eixo logístico do Norte, conectando mais de 70 terminais e atendendo cerca de 9,2 milhões de pessoas em 29 municípios do Amapá, Amazonas e Pará. Por ela circulam combustíveis, produtos agrícolas, minérios e itens regionais, garantindo o abastecimento de áreas remotas.

Estratégicas para a integração territorial, os caminhos fluviais são menos poluentes, têm menor custo de implantação e operação, além de reduzir acidentes e perdas de carga. "Investir em hidrovias é um compromisso do governo brasileiro com a competitividade econômica e a preservação ambiental. Quando integramos os rios ao transporte de carga, estamos criando uma logística mais inteligente, que reduz custos para o produtor e equilibra nossa matriz de transportes. Isso permite que cada modal atue onde é mais eficiente, gerando desenvolvimento com sustentabilidade", afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Como nasce uma hidrovia

A criação de uma hidrovia envolve planejamento técnico, logístico e ambiental. O processo começa com a inclusão do trecho na Relação Descritiva do Sistema Hidroviário Nacional e segue com estudos de viabilidade e licenciamento.

Na prática, transformar um rio em rota navegável exige intervenções como dragagem, sinalização náutica e, quando necessário, construção de eclusas para superar desníveis. O objetivo é garantir segurança, previsibilidade e eficiência à navegação.

Desde abril de 2024, essa agenda ganhou reforço institucional com a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) do MPor. Iniciativa inédita no Brasil, o órgão é responsável por formular e implementar políticas públicas para o setor. "Mais do que rotas de transporte, os rios se consolidam como caminhos que conectam comunidades, reduzem desigualdades e asseguram a presença do Estado em regiões onde a navegação é a única forma de acesso", ressalta o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier.

Para garantir hidrovias mais seguras, navegáveis e regulares, a SNHN desenvolve ações permanentes de manutenção e modernização das principais rotas hidroviárias do país em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Entre as iniciativas estão o monitoramento climático, as dragagens planejadas, a recuperação de trechos críticos e a melhoria da sinalização náutica.

Concessões e expansão da malha

Para ampliar investimentos e acelerar a modernização do modal hidroviário, o Ministério aposta no modelo de concessões. Em parceria com a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), estruturou o Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário, que organiza os trechos aptos à exploração privada.

O plano classifica os projetos em três grupos: estratégicos, de navegação consolidada e não consolidados com potencial. Entre os considerados estratégicos estão trechos como Amazonas - Barra Norte, Tapajós, Madeira, Paraguai (Norte e Sul), Lagoa dos Patos - Lagoa Mirim e Tocantins.

Os projetos passam por Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. O EVTea é o documento que define modelo de negócio, demanda, investimentos e prazo de concessão. Também é essencial para garantir segurança jurídica e atratividade ao investidor.

Com menor custo relativo e forte apelo sustentável, as concessões hidroviárias despontam como uma nova fronteira de investimento em infraestrutura logística no país.

A expansão das hidrovias também fortalece a integração entre regiões, reduz custos logísticos e amplia a competitividade brasileira no comércio internacional. Também contribui para a diversificação da matriz de transportes e para o cumprimento de metas de descarbonização.

“O foco é integrar modais, atrair investimentos privados e impulsionar a inovação, consolidando o setor como pilar do desenvolvimento econômico”, destaca o ministro Tomé Franca.

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

Data: 30/04/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES DEBATE AVANÇOS EM INFRAESTRUTURA E LIDERANÇA EM AGENDAS NO SUDESTE E NO SUL

Encontros reuniram representantes dos setores público e privado para discutir investimentos, logística e estratégias de desenvolvimento econômico



Em Porto Alegre, debate abordou estratégias para fortalecer a produtividade e a competitividade nacional. - Foto: Michel Corvello/MT

O ministro dos Transportes, George Santoro, cumpriu, nesta quarta-feira (29), agendas em São Paulo e no Rio Grande do Sul com foco em infraestrutura, desenvolvimento econômico e gestão pública. Pela manhã, participou do evento “Inteligência em Foco: Brasil, Tendências de um Mercado Dinâmico”, promovido pela S&P Global Market Intelligence, na capital

paulista.

“O Brasil está diante de uma janela de oportunidades muito importante. Temos estabilidade institucional, previsibilidade e uma agenda forte de infraestrutura. Construímos hoje a maior carteira de concessões do mundo, tanto em rodovias quanto em ferrovias, com regras estáveis, matriz de risco clara e mecanismos de solução de conflitos que dão segurança ao investidor”, afirmou o ministro.

No encontro, ao tratar dos desafios logísticos, Santoro destacou a integração entre os modais como prioridade para aumentar a eficiência do transporte nacional.

“O país se consolidou como um grande exportador de commodities, mas precisa ganhar produtividade e isso passa por melhorar a logística. Estamos integrando modais, conectando portos, ampliando a malha ferroviária e criando condições para reduzir custos e aumentar a competitividade”, declarou.

Estratégias de liderança

À noite, em Porto Alegre (RS), o ministro participou do evento “Novos Líderes para um Novo Mundo”. Na ocasião, integrou a master class “Negociação, decisão e liderança em cenários complexos”, ao lado de especialistas e representantes de instituições nacionais.

“A experiência na gestão pública mostra que decisões mais eficazes são construídas com diálogo, escuta ativa e confiança entre as instituições. Quando há disposição para ouvir e construir consensos, os resultados chegam de forma mais sólida. No setor público, isso é essencial para transformar projetos em entregas reais para a sociedade”, destacou George Santoro.

Promovido pela CMI Interser Brasil, em parceria com o Centro de Integração Empresa-Escola do Rio Grande do Sul, o encontro reuniu representantes dos setores público e privado para debater estratégias de negociação e tomada de decisão em ambientes desafiadores.

A programação também marcou a abertura da etapa classificatória brasileira da International Negotiation Competition, considerada a maior competição universitária internacional da área. A etapa final será realizada em julho de 2026, no Canadá.

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

Data: 29/04/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA PASSARELA EM SÃO LEOPOLDO (RS) E 20 QUILÔMETROS DE FAIXAS ADICIONAIS ENTRE PORTO ALEGRE E NOVO HAMBURGO

Obras eliminam gargalos históricos de tráfego e reduzem riscos em ponto crítico da BR-116/RS



Obras estruturantes já entregues na BR-116/RS beneficiam cerca de 4,2 milhões de pessoas na Região Metropolitana de Porto Alegre. - Foto: Michel Corvello/MT

congestionamentos e alto índice de sinistros de trânsito.

O ministro dos Transportes, George Santoro, entregou, nesta quarta-feira (29), a passarela de pedestres no bairro Scharlau, em São Leopoldo (RS). Também liberou 20 quilômetros de faixas adicionais entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, no trecho Norte da BR-116/RS. O segmento é um dos mais movimentados do estado e historicamente marcado por

Com investimento de R\$ 120 milhões, as intervenções ampliam a capacidade da rodovia e organizam o fluxo em horários de pico.

“O impacto é muito grande porque estamos falando da vida das pessoas. O trecho fica mais fluido e seguro, algo que faz toda a diferença em uma área urbana com tanto movimento de carros e pedestres”, disse o ministro.

Desde 2023, o Governo do Brasil entregou um conjunto de obras estruturantes na BR-116/RS, incluindo as novas pontes sobre o Rio dos Sinos e os complexos viários de Esteio e do próprio Scharlau. As intervenções melhoram pontos críticos da rodovia e beneficiam diretamente cerca de 4,2 milhões de moradores da Região Metropolitana de Porto Alegre.

No início de 2026, o Ministério dos Transportes também concluiu a nova ponte sobre o Rio Camaquã, com investimento de R\$ 88,3 milhões, que amplia a capacidade logística da via em outro segmento estratégico.

Avanço em obras e novos investimentos

O ministro também anunciou a homologação da licitação dos remanescentes da ponte do Guaíba, na BR-116/290/RS.

“O projeto inclui quatro alças de acesso e um viaduto que conecta a Ilha Grande dos Marinheiros, uma demanda histórica da população. É uma obra fundamental para destravar o acesso a Porto Alegre e melhorar a mobilidade na região metropolitana”, afirmou o ministro George Santoro.

Ritmo acelerado no Rio Grande do Sul

A agenda no estado continua nesta quinta-feira (30), com a entrega da duplicação de 14 quilômetros da BR-290/RS, em Pantano Grande, às 9h30, obra que vai melhorar a mobilidade e a segurança na região.

As entregas na região ocorrem na esteira de 2025, ano em que o Rio Grande do Sul foi o estado que mais recebeu investimentos federais em infraestrutura de transportes no país e mantém ritmo

acelerado de obras em 2026. Foram cerca de R\$ 570 milhões aplicados em obras do Ministério dos Transportes, em um esforço de reconstrução do estado após as enchentes de 2024.

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

Data: 29/04/2026

MAIO AMARELO: SENATRAN MOBILIZA SOCIEDADE POR UM TRÂNSITO MAIS HUMANO E SEGURO NO BRASIL

Cerimônia de abertura da 13ª edição da campanha ocorreu nesta terça-feira (29), em Brasília



Campanha reforça responsabilidade coletiva para reduzir mortes e sinistros de trânsito.

Foto: Cleber Carvalho/MT

Com foco na conscientização e na redução de mortes e sinistros nas vias brasileiras, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) lançou, nesta quarta-feira (29), em Brasília, a campanha Maio Amarelo 2026. Neste ano, a iniciativa traz como tema “No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas” e reforça a importância da responsabilidade coletiva para um trânsito mais seguro.

“O Maio Amarelo é um chamado à consciência coletiva. Quando falamos em enxergar o outro no trânsito, falamos sobre respeito, responsabilidade e preservação da vida. Cada atitude segura faz toda a diferença e salva vidas”, destacou o secretário nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes, Adualdo Catão.

Promovida em parceria com o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat) e o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), a cerimônia reuniu autoridades, especialistas e representantes de instituições públicas e privadas. A programação contou com palestra da diretora de Operações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Nádia Zilotti, além da apresentação oficial da identidade visual e das ações previstas para a campanha de 2026. Clique aqui para ter acesso ao material.

Maio Amarelo

Criado pela Organização das Nações Unidas (ONU), o Maio Amarelo é um movimento mundial de conscientização para a redução de sinistros e mortes no tráfego. A iniciativa busca estimular a participação da sociedade em ações coordenadas de segurança e reforça a necessidade de atitudes mais responsáveis e humanas nas vias.

No Brasil, o movimento é coordenado pela Senatran e conta com a adesão de órgãos públicos, entidades do setor de transporte, empresas e organizações da sociedade civil, o que amplia o alcance das iniciativas educativas e fortalece a promoção da segurança viária em todo o país.

A diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento, afirmou que o Maio Amarelo não é apenas uma campanha, é um chamado à consciência, à responsabilidade e à vida. “O trânsito é feito de pessoas com nomes, histórias e sonhos. Quando entendemos que não estamos sozinhos no tráfego e que cada decisão nossa impacta diretamente a vida do outro, tudo pode começar a mudar”, finalizou.

Próximas ações

Ao longo do mês de maio, a Senatran e instituições parceiras realizarão ações educativas em diferentes regiões do país. Em Brasília, a PRF realiza a abertura do Maio Amarelo no dia 5 de maio. Já no dia 6, oferece um Pit Stop educativo. Nos dias 12 e 13 de maio, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) promove o Seminário Vias Seguras.

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

Data: 29/04/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TRAGÉDIA NAS ESTRADAS: O CUSTO HUMANO DO TRANSPORTE DE CARGAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os dados divulgados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) no Dia Mundial de Segurança e Saúde no Trabalho, celebrado na última terça-feira, dia 28, revelam uma realidade dura: o asfalto brasileiro é o cenário da maior letalidade laboral do País. Entre 2016 e 2025, os motoristas de caminhão não apenas lideraram o ranking de óbitos, mas estabeleceram uma média preocupante de mais de uma morte por dia. Defender a segurança nas rodovias não é mais apenas uma pauta de infraestrutura ou logística; é, antes de tudo, uma questão urgente de direitos humanos e saúde pública que exige atenção imediata das autoridades e do setor privado.

A importância estratégica do transporte rodoviário de cargas para a economia brasileira é indiscutível, mas o custo em vidas desse modelo tornou-se alarmante. Enquanto o setor de saúde concentra o maior volume de acidentes, liderado por técnicos de enfermagem, o transporte de cargas destaca-se pela alta gravidade das ocorrências. O estudo do MTE deixa claro que, embora existam menos registros totais do que em hospitais, a letalidade no transporte é drasticamente superior devido a fatores como longas jornadas, exposição constante ao trânsito e condições rodoviárias variadas, resultando em mais de 4,2 mil profissionais vitimados em uma década.

O ano de 2025 marcou o pico histórico da série, com 3.644 mortes e mais de 800 mil acidentes, refletindo a retomada econômica e o aumento do emprego formal. Além do impacto humano imensurável, os 6,4 milhões de acidentes registrados no período custaram ao País mais de 106 milhões de dias de trabalho perdidos, o que afeta a produtividade nacional e sobrecarrega o sistema previdenciário. Estados como Mato Grosso, Tocantins e Maranhão apresentam as maiores taxas de letalidade, evidenciando como a combinação de agronegócio e longos deslocamentos rodoviários potencializa o risco para o trabalhador.

A evolução do perfil das ocorrências mostra que os acidentes de trajeto ganharam participação relevante, chegando a quase 20% do total, enquanto a participação feminina nos registros cresceu 48% devido à maior presença de mulheres nos setores de saúde e serviços.

Embora a taxa de incidência proporcional tenha caído com a ampliação da base de empregos formais, os números absolutos de óbitos reforçam a necessidade de políticas de prevenção mais eficazes. O Brasil de 2026 precisa garantir que a modernização logística venha acompanhada de um controle rígido das jornadas de trabalho e de uma cultura de prevenção que priorize a vida de quem move a economia do País.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 30/04/2026

INSIGHT – PLANEJAMENTO - INFRAESTRUTURA INTEGRADA: O CAMINHO PARA A EFICIÊNCIA LOGÍSTICA NO BRASIL



BRUNO MEDEIROS
Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
CELSO RICARDO PEEL FURTADO DE OLIVEIRA
Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira. Desembargador
do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo
opinio@portalbenews.com.br

Pensar a infraestrutura como um sistema integrado não é apenas uma escolha técnica — é uma necessidade estratégica para qualquer país que busca eficiência logística, competitividade econômica



e desenvolvimento sustentável. No caso brasileiro, essa visão se torna ainda mais urgente diante das dimensões continentais do território e da complexidade de sua matriz de transporte. Tratar os modais de forma isolada, como historicamente ocorreu, gera gargalos, desperdícios de recursos e perda de oportunidades.

A infraestrutura deve ser compreendida como uma rede viva, em que cada componente depende do funcionamento adequado dos demais. Portos, rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos e sistemas energéticos não operam de maneira independente; eles são partes de uma engrenagem maior, na qual a falha ou limitação de um elo compromete toda a cadeia. Assim, ampliar a capacidade de movimentação de cargas nos portos brasileiros, por exemplo, só produz resultados concretos se houver acesso eficiente por vias terrestres, ferroviárias e hidroviárias que garantam o escoamento dessa produção.

Não adianta investir bilhões na modernização de terminais portuários se caminhões enfrentam congestionamentos crônicos nas rodovias de acesso, se a malha ferroviária não oferece capilaridade suficiente para conectar regiões produtoras aos pontos de exportação, ou ainda se os acessos hidroviários não são devidamente estruturados e integrados ao sistema logístico.

Da mesma forma, a expansão ferroviária perde parte de seu potencial se não estiver articulada com centros logísticos, portos organizados e polos industriais. A infraestrutura precisa ser planejada como um fluxo contínuo, e não como pontos isolados no mapa.

Essa lógica sistêmica também se aplica ao setor energético. A disponibilidade de energia confiável e a preços competitivos é um elemento transversal que sustenta toda a infraestrutura. Portos, aeroportos, centros logísticos e redes de transporte dependem de fornecimento energético estável para operar com eficiência. Portanto, planejar infraestrutura sem considerar a integração com a matriz energética é comprometer a resiliência do sistema como um todo.

Um dos principais desafios para essa abordagem integrada no Brasil está na própria estrutura administrativa do governo federal, fragmentada em diferentes ministérios e órgãos. Transportes, portos, hidrovias, ferrovias, aviação, energia e planejamento muitas vezes operam com agendas próprias, prioridades distintas e pouca articulação entre si. Essa divisão institucional, embora compreensível do ponto de vista organizacional, inclusive para acomodação política de todos os partidos que compõem a base do governo, não pode se refletir na formulação das políticas públicas.

É fundamental que exista uma diretriz estratégica única, capaz de orientar ações coordenadas entre diferentes áreas. A política pública de infraestrutura deve partir de uma visão sistêmica, com planejamento de longo prazo, metas integradas e mecanismos de governança que garantam alinhamento entre os diversos atores envolvidos. Isso exige não apenas coordenação técnica, mas também vontade política para superar a lógica de atuação em silos.

Outro ponto central é o papel das parcerias entre os setores público e privado. Diante das limitações fiscais do Estado e da necessidade de investimentos massivos, a participação da iniciativa privada é indispensável. No entanto, essas parcerias precisam ser estruturadas de forma a promover integração, e não fragmentação. Projetos de concessão e privatização devem considerar não apenas a viabilidade individual de cada ativo, mas também sua inserção em uma rede maior.

Isso significa, por exemplo, modelar concessões portuárias levando em conta os acessos terrestres, incentivar investimentos ferroviários conectados a corredores logísticos estratégicos e alinhar projetos rodoviários com áreas de produção e distribuição. O setor privado deve ser um importante catalisador dessa integração, desde que existam regras claras, previsibilidade regulatória e uma visão coordenada por parte do poder público.

Além disso, a integração da infraestrutura contribui diretamente para a redução de custos logísticos, um dos principais entraves à competitividade brasileira. Hoje, o chamado "Custo Brasil" é fortemente influenciado por ineficiências no transporte e na logística.

A falta de conexão entre modais aumenta o tempo de deslocamento, eleva o consumo de combustível, gera perdas de carga e reduz a confiabilidade das cadeias produtivas.

Uma abordagem integrada permite otimizar rotas, diversificar modais e reduzir a dependência excessiva do transporte rodoviário, que ainda predomina no país. O fortalecimento das ferrovias e hidrovias, aliado a uma malha rodoviária eficiente e bem conectada, pode transformar a logística nacional, tornando-a mais equilibrada, sustentável e resiliente.

Outro argumento relevante é o impacto ambiental. Sistemas integrados tendem a ser mais eficientes do ponto de vista energético e menos poluentes. A utilização combinada de modais, especialmente com maior participação de ferrovias e hidrovias, reduz emissões de gases de efeito estufa e contribui para o cumprimento de compromissos climáticos, uma vez que a integração da infraestrutura também é uma agenda ambiental.

Por fim, pensar a infraestrutura de forma sistêmica é pensar no desenvolvimento regional. A integração entre modais permite conectar regiões mais isoladas aos grandes centros econômicos, promovendo inclusão produtiva e redução de desigualdades. Corredores logísticos bem planejados podem estimular investimentos, gerar empregos e dinamizar economias locais.

A infraestrutura não pode mais ser tratada como um conjunto de projetos desconectados. É preciso abandonar a lógica fragmentada e adotar uma visão integrada, em que cada investimento seja parte de uma estratégia maior. O Brasil possui potencial para construir um sistema logístico moderno e eficiente, mas isso só será possível com planejamento coordenado, governança integrada e forte colaboração entre o setor público e privado.

PENSAR A INFRAESTRUTURA DE FORMA SISTÊMICA É PENSAR NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. A INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS PERMITE CONECTAR REGIÕES MAIS ISOLADAS AOS GRANDES CENTROS ECONÔMICOS, PROMOVENDO INCLUSÃO PRODUTIVA E REDUÇÃO DE DESIGUALDADES. CORREDORES LOGÍSTICOS BEM PLANEJADOS PODEM ESTIMULAR INVESTIMENTOS, GERAR EMPREGOS E DINAMIZAR ECONOMIAS LOCAIS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

POLÍTICA - SENADO REJEITA MESSIAS NO STF

Advogado-geral da União é o primeiro a ser vetado pelo Senado em 132 anos. Ele obteve apenas 34 votos

Do Estadão Conteúdo



Apesar de Messias ter sido aprovado na CCJ do Senado, o Plenário rejeitou sua indicação ao STF com 42 votos contra e 34 a favor

O plenário do Senado rejeitou nesta quarta-feira, 29, o nome de Jorge Messias para o cargo de ministro do Supremo Tribunal Federal (STF). O indicado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) teve apenas 34 votos a favor e 42 votos contrários.

Messias foi o nome com maior resistência aberta nos últimos 120 anos para tentar chegar ao STF. A formalização da indicação ocorreu em abril deste ano, mais de quatro meses após Lula ter anunciado a escolha, em novembro de 2025.

Desde que as indicações presidenciais para o Supremo Tribunal Federal (STF) começaram a ser sabatinadas pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, algo previsto pela Constituição de 1988, todas as 29 foram aprovadas.



Em 1894, no entanto, cinco ministros foram rejeitados pela Casa Alta. O presidente era Floriano Peixoto e a Constituição vigente era a de 1891, a primeira do Brasil como República e a que instituiu o STF.

Segundo o documento, os senadores rejeitavam ou aprovavam as indicações emitindo um parecer, sem a publicidade das sabinas atuais. Era exigido que os ministros tivessem “notável saber”, sem especificar uma área de conhecimento, o que ocasionou a sugestão de pessoas sem formação jurídica.

O exemplo mais conhecido é o do médico Cândido Barata Ribeiro, que atuou por alguns meses como ministro do Supremo antes de ser rejeitado pelo Senado.

Em trecho de documento, a Comissão de Justiça e Legislação do Senado à época enumera as razões para a decisão e diz que, ainda que fosse possível legitimar a nomeação de alguém não diplomado, seria preciso que a pessoa tivesse “notável saber jurídico, e não de quem nunca gozou dessa reputação nem revelou nem sequer medíocre instrução em jurisprudência”.

Segundo os senadores, o médico, que havia sido prefeito do Distrito Federal, “revelou não só ignorância do direito, mas até uma grande falta de senso jurídico”.

Depois de Barata Ribeiro, o presidente Floriano Peixoto indicou mais 11 ministros e quatro deles foram reprovados: o general Ewerton Quadros, que teve papel importante no fim da Revolução Federalista; o general Inocêncio Galvão de Queiroz; Demóstenes Lobo, diretor-geral dos Correios; e o subprocurador da República Antônio Seve Navarro.

Galvão de Queiroz deixou de ser aprovado por ser militar; Ewerton Quadros porque, apesar de sua formação em Direito, não tinha uma “vida de juriconsulta”. Navarro pode ter sido reprovado por critérios políticos e Demóstenes Lobo sofreu “graves acusações” no Senado e deixou de ser aceito por dois votos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RELAÇÕES ROMPIDAS

A histórica e humilhante derrota do Palácio do Planalto nessa quarta-feira, ao tentar, sem sucesso, aprovar o nome do advogado-geral da União, Jorge Messias, para o Supremo Tribunal Federal (STF), levou ao rompimento definitivo do presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT) com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (UniãoAP), segundo fontes ligadas à liderança petista.

ARTICULADOR DA DERROTA

A reação governista não se deve apenas à rejeição do nome, mas à forma como Alcolumbre conduziu o processo, afirmou, na noite de ontem, um influente petista que atua no Planalto. Aliados de Lula consideram que o senador não apenas omitiu apoio, mas atuou como o principal articulador da derrota, sinalizando ter “50 votos contrários” antes mesmo da sabinina. A leitura é de que Alcolumbre usou o prestígio do cargo para impor uma derrota pessoal ao presidente, visando fortalecer sua própria agenda de poder para além de 2026.

VENDETTA

Na noite dessa quarta-feira, o Planalto já desenhava uma ofensiva em duas frentes para minar as bases de sustentação de Alcolumbre: a demissão imediata de apadrinhados do senador em cargos de segundo e terceiro escalão do Governo Federal (principalmente em órgãos do Amapá, sua base) e, ainda, ter Lula atuando pessoalmente nas eleições de outubro para derrotar os candidatos apoiados pelo senador em seu reduto eleitoral. A ideia é enfraquecer o “capital político” de Alcolumbre na base para reduzir sua força de barganha em Brasília.

IMPACTOS

O rompimento ocorre em um momento crítico, há cerca de seis meses das eleições e com pautas de alto impacto social e econômico, especialmente no campo da infraestrutura, aguardando deliberação no Senado. Entre elas, estão a proposta do fim da escala, o Acordo Mercosul-União Europeia (que exigirá ajustes legislativos, os quais podem sofrer atrasos propositais como contra-ataque do Senado). Há também projetos estratégicos do setor de transportes, que correm o risco de enfrentar dificuldades na aprovação de orçamentos e marcos regulatórios.

Fonte: **BE NEWS – BRÁSIL EXPORT**

Data: 30/04/2026

POLÍTICA – “SABEMOS QUEM FEZ ISSO”, DIZ MESSIAS

Indicado ao STF disse que passou por um processo de desconstrução de sua imagem. Ele tinha Davi Alcolumbre como principal opositor

Do Estadão Conteúdo



Não é simples para alguém com a minha trajetória passar por uma reprovação”, disse Jorge Messias, logo após a votação no Senado

Primeiro indicado ao Supremo Tribunal Federal (STF) rejeitado pelo Senado em 132 anos, o advogado-geral da União, Jorge Messias, chegou com a voz embargada e cercado de colegas do governo para se manifestar nesta quarta-feira, 29, sobre a derrota histórica que sofreu em conjunto com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Entre palavras de fé e “propósito”, ele deixou escapar um ressentimento: “Nós sabemos quem promoveu tudo isso”, afirmou. “Passei por cinco meses de um processo de desconstrução da minha imagem. Toda sorte de mentira para me desconstruir ocorreu. Nós sabemos quem promoveu tudo isso. Agora, quero dizer para vocês de coração leve, com a franqueza da minha alma, sou grato a Deus por ter passado por esse processo e sou grato pela confiança que o presidente Lula depositou em mim”, disse, sem nomear o responsável pelos ataques que teria sofrido.

Messias se tornou alvo do descontentamento do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil- -AP), com a decisão de Lula de não indicar o senador Rodrigo Pacheco (PSB-MG) ao Supremo, como pleiteava o colega. O chefe do Executivo anunciou o ministro da AGU como seu escolhido em novembro do ano passado, mas só oficializou o envio do nome ao Senado em abril deste ano por causa da “guerra fria” com Alcolumbre, que ameaçava nos bastidores rejeitar o nome do Palácio do Planalto.

Quase um mês após a oficialização de Messias como indicado, o plenário do Senado rejeitou o seu nome por 42 votos a 34 sob celebrações dos senadores bolsonaristas e uma notória agitação de Alcolumbre. Um hora e meia após a proclamação do resultado, Messias se manifestou transmitindo seus agradecimentos a Deus e aos parlamentares que apoiaram a sua candidatura.

“Nós temos que aceitar. O Senado é soberano. Agradeço os votos que recebi. Faz parte do processo democrático saber ganhar e saber perder”, afirmou. “Hoje nós estamos diante de um processo que tem um grande significado. Não é simples para alguém com a minha trajetória passar por uma reprovação”, completou.

Apesar da frustração expressa na frase “sabemos quem fez isso”, Messias disse que não tem “nada a falar, nem a reparar, acerca da conduta de ninguém”. Ele afirmou ter sido recebido “de forma generosa” por 78 dos 81 senadores. “Eu cumpri o meu propósito e as pessoas precisam entender que às vezes as respostas que nós nos confrontamos não são aquelas que nós gostaríamos. Mas são as respostas que são dadas e temos que aceitar o resultado. Lutei o bom combate”, avaliou.

Messias disse ainda que não encara a rejeição como “o fim”, pois será “dada sequência” à sua história. Ele relembrou que é servidor público de carreira e disse não precisar de cargo público. Ao final da coletiva de imprensa, ele se disse “tranquilo, em paz e leve”, mas esboçou tristeza, a ponto de segurar o choro, ao agradecer pelas orações de seus “irmãos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

POLÍTICA - VOZ DE ALCOLUMBRE VAZA ANTES DO RESULTADO: “VAI PERDER POR OITO”

Do Estadão Conteúdo

Antes do anúncio do resultado da votação no Senado Federal que rejeitou a indicação de Jorge Messias ao Supremo Tribunal Federal (STF), o presidente do Congresso, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), antecipou com precisão o placar final nesta quarta-feira, 29.

Logo após ele declarar encerrada a votação e solicitar a exibição do resultado no painel, o líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), se aproximou de Alcolumbre. Em tom de cochicho, o presidente respondeu: “Acho que ele vai perder por 8”. A fala acabou sendo captada pelo microfone durante a transmissão da TV Senado.

Procurada, a assessoria de Alcolumbre afirmou que o senador apenas expressou uma opinião ao comentar que Messias “perderia por oito votos”, destacando que avaliações semelhantes vinham sendo feitas por outros parlamentares nos últimos dias.

“O presidente do Senado, Davi Alcolumbre, foi questionado pelo líder do governo, senador Jaques Wagner, sobre o placar da votação e, como outros parlamentares que, ao longo dos últimos dias, vinham fazendo avaliações, deu sua opinião. Isso só reafirma e demonstra a experiência do presidente da Casa em votações”, disse a assessoria em nota.

A indicação de Messias foi rejeitada por 42 votos contrários e 34 favoráveis, além de uma abstenção, diferença exata de oito votos. Eram necessários ao menos 41 votos para a aprovação.

Nos bastidores, Alcolumbre atuou para barrar o avanço do indicado do Palácio do Planalto. O senador defendia a indicação de Rodrigo Pacheco (PSD-MG) para o STF.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

POLÍTICA - “SENADO SAI MENOR DESSE EPISÓDIO LAMENTÁVEL”

Guilherme Boulos, Ministro-chefe da Secretaria-Geral da Presidência, foi o primeiro a se manifestar após a rejeição de Messias ao STF

Do Estadão Conteúdo



Boulos disse que houve uma “aliança entre o bolsonarismo e a chantagem política” para o veto a Jorge Messias

O ministro-chefe da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, foi o primeiro ministro a se pronunciar sobre a derrota histórica sofrida pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na indicação do advogado-geral Jorge Messias ao Supremo Tribunal Federal (STF).

No X, Boulos disse que houve uma “aliança entre o bolsonarismo e a chantagem política”. Ele também disse que o



Senado saiu menor do que chamou de “episódio lamentável”.

“A aliança entre bolsonarismo e chantagem política venceu na rejeição ao nome de Jorge Messias ao STF. O Senado sai menor desse episódio lamentável”.

A declaração de Boulos ocorreu 12 minutos após o telão do plenário do Senado indicar a derrota histórica da indicação de Messias ao STF. A última vez que houve uma rejeição foi em 1894, há 132 anos.

O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (PT-AP), afirmou que vai continuar “a mesma relação” do Palácio do Planalto com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), após a rejeição de Messias.

“Nós tivemos derrotas muito graves durante esses três, quatro anos e a relação do presidente da República com o presidente da Câmara e com o presidente do Senado não mudou e dessa forma, não mudará. É a mesma relação institucional”, minimizou Randolfe.

Indagado sobre a identificação de possíveis traições de integrantes de partidos da base, Randolfe respondeu que o governo não irá transformar a rejeição de Messias em uma “caça às bruxas”. “Ninguém vai ficar perdendo tempo procurando saber como votou cada senador”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO DIZ QUE O GOVERNO ACABOU APÓS VOTAÇÃO

Do Estadão Conteúdo

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, afirmou nesta quarta-feira, 29, que a rejeição da indicação de Jorge Messias para o Supremo Tribunal Federal representa o fim da governabilidade do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

“Com essa votação, o governo acabou. O governo não tem governabilidade, não tem mais a menor condição de tratar de absolutamente nada aqui. Isso é consequência de muita incompetência e de muita corrupção no governo”, declarou a jornalistas, após a sessão do plenário que rejeitou o nome de Messias.

Para o parlamentar, o resultado prejudica a governabilidade de Lula já em 2026. “Já era esperado. A única certeza que tenho é que a partir de 2027, o Lula não será mais presidente da República. Acho só que estou errando a data. Pode ser a partir de 2026”, continuou o parlamentar.

Flávio negou ter articulado para derrotar Messias e disse que a rejeição partiu de um movimento “espontâneo” dos senadores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

POLÍTICA - EM NOTA, STF DIZ QUE RESPEITA. EM POST, MENDONÇA LAMENTA

Do Estadão Conteúdo

O ministro Edson Fachin, presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), divulgou nota em que diz respeitar a prerrogativa do Senado de rejeitar indicações do presidente da República e que respeita a “história pessoal e institucional” de todos os envolvidos no processo.

Fachin também disse que aguarda “com serenidade” medidas cabíveis para o preenchimento da vaga aberta com a aposentadoria de Luís Roberto Barroso.

“O Supremo Tribunal Federal reafirma seu respeito à prerrogativa constitucional do Senado Federal. Reitera, igualmente, o respeito à história pessoal e institucional de todos os agentes públicos

envolvidos no processo, reconhecendo que a vida republicana se fortalece quando divergências são tratadas com elevação, urbanidade e responsabilidade pública”, diz a nota.

Já o ministro André Mendonça lamentou pelo X a rejeição de Messias e disse que o Brasil perdeu a oportunidade de ter “um grande ministro” e que Messias preenche os requisitos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

POLÍTICA - 6X1: CÂMARA INSTALA COMISSÃO ESPECIAL

Colegiado se reunirá duas vezes por semana para analisar as PECs que propõem o fim da escala 6x1
Da Agência Brasil



O deputado federal Alencar Santana (PT-SP) foi eleito para presidir os trabalhos

A Câmara dos Deputados instalou nesta quarta-feira (29) a comissão especial que analisará as Propostas de Emenda à Constituição (PECs) 221/19, que trata da redução da jornada de trabalho no país e extingue a escala 6x1.

O deputado federal Alencar Santana (PT-SP) foi eleito para presidir os trabalhos por 28 votos favoráveis e três brancos, e a relatoria caberá a Leo Prates (Republicanos-BA).

O colegiado analisará duas propostas de redução na jornada de trabalho. A primeira, de autoria do deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), reduz a jornada de trabalho de 44 horas para 36 horas semanais. A transição se daria ao longo de dez anos.

A outra proposta apensada (PEC 8/25), da deputada Erika Hilton (Psol-SP), prevê uma escala de quatro dias de trabalho por semana, com limite de 36 horas no período.

Na prática, as PECs acabam com a escala de seis dias de trabalho por um de descanso (6x1). Se aprovados na comissão especial, os projetos irão depois para votação no plenário.

Ao tomar posse como presidente, Santana disse que vai haver um debate amplo sobre o tema e lembrou das mudanças no mundo do trabalho ao longo dos séculos, frutos de lutas e disputas na sociedade.

“Menos de dois séculos atrás, no nosso país, ainda existia escravidão”, disse. “Nós tivemos, ao longo da história, o trabalho infantil praticamente como regra. Uma exploração brutal de crianças, adolescentes, sem qualquer dignidade, sem qualquer respeito. O mundo avançou, e todas essas mudanças ocorreram com divergências, resistências, mas o mundo foi evoluindo”, continuou.

Santana citou ainda a oposição a direitos previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), criada durante o governo de Getúlio Vargas.

“Quando se criou o salário mínimo, quando se criaram outros direitos, como férias, décimo terceiro, sempre houve um setor que jogava de maneira contrária. Mas o mundo progrediu, e o trabalhador foi ganhando direitos ao longo do tempo”, afirmou.

Qualidade de vida

O relator, deputado federal Leo Prates, defendeu a redução da jornada e afirmou que a mudança, além de dar um maior período de descanso, trará mais qualidade de vida ao trabalhador. Esse tempo poderá ser utilizado para o convívio familiar, o lazer e cuidar da saúde.



“Não há preço que seja caro demais para a gente pagar enquanto poder público para um benefício social tão grande”, disse. “É sobre o futuro do nosso país, é sobre os seres humanos”.

“Eu vejo muitos cristãos falando da deterioração das famílias. É sobre isso que nós estamos falando aqui. Não é só sobre os trabalhadores, é sobre as crianças que nós estamos falando. O relatório não será contra ninguém, será a favor das pessoas e a favor do nosso futuro do nosso país”, afirmou.

Única mulher

Os integrantes da comissão elegeram ainda a deputada Daiana Santos (PCdoB-RS) como primeira vice-presidente. A deputada conduzirá os trabalhos na ausência do presidente.

“Eu sou a única mulher que compõe essa mesa. Pelas mulheres trabalhadoras desse país, que têm dupla, tripla, quádrupla jornada, coloco aqui a minha disposição para o trabalho, para que a gente possa fazer essa entrega para as mulheres trabalhadoras, para os trabalhadores e para o povo brasileiro”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

POLÍTICA - RELATOR PRETENDE APRESENTAR PARECER ATÉ 22 DE MAIO

Do Estadão Conteúdo

O relator da comissão especial sobre as propostas que dão fim à escala 6x1, deputado Leo Prates (Republicanos-BA), declarou que pretende apresentar o seu parecer ao colegiado entre os dias 20 e 22 de maio.

O relator disse que vai apresentar o seu plano de trabalhos ao presidente Hugo Motta (Republicanos-BA) na próxima segunda-feira 4. A votação do plano deve ter início na terça-feira, 5. “Eu posso apresentar o relatório na comissão especial entre 20 e 22 (de maio)”, declarou Prates. Segundo ele, a expectativa é de que a votação ocorra na semana seguinte.

Em entrevista à imprensa, Prates reiterou que produzirá um “texto médio do pensamento da Casa” e que trabalhará “com equilíbrio e conversando com setor produtivo”. “O que nós pudermos, dentro da meta, que é acabar com a escala 6x1, fazer para mitigar os efeitos econômicos, nós faremos, dentro de rearranjos econômicos”, disse.

Prates acrescentou: “Inclusive, eu já conversei com o presidente Alencar, com o presidente Hugo Motta, sobre algumas coisas que a gente voluntariamente possa fazer, que possa preparar o Brasil para a escala ideal, que é a 4x3”.

A expectativa é de que a comissão e o plenário realizem a votação até o fim de maio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - CAMINHONEIROS LIDERAM MORTES POR ACIDENTES DE TRABALHO NO BRASIL

Ministério do Trabalho aponta que foram 4.249 óbitos em dez anos; transporte de cargas também lidera entre atividades com mais mortes

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Os dados mais recentes divulgados pelo Ministério do Trabalho mostram que, em 2025, foram contabilizados 806.011 acidentes e 3.644 mortes, o maior patamar da série histórica

Um estudo técnico divulgado pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) aponta que os motoristas de caminhão lideraram o número de mortes por acidentes de trabalho no Brasil entre 2016 e 2025. Segundo o levantamento, foram registrados 4.249 óbitos nessa ocupação ao longo do período, o maior total entre todas as categorias analisadas.



O recorte por atividade econômica reforça o mesmo padrão. De acordo com os dados, o transporte rodoviário de carga acumulou 2.601 mortes em dez anos, também ocupando a primeira posição entre os setores com maior número de óbitos. Para o MTE, o resultado indica que, embora não concentre o maior volume de ocorrências, a atividade apresenta maior gravidade em comparação a outros segmentos.

As informações foram apresentadas em 28 de abril, data em que se celebra o Dia Mundial de Segurança e Saúde no Trabalho, e consolidam registros do Instituto Nacional do Seguro Social e do sistema eSocial. O estudo reúne, no total, 6,4 milhões de acidentes de trabalho e 27.486 mortes no país ao longo da última década.

Os dados mais recentes mostram que, em 2025, foram contabilizados 806.011 acidentes e 3.644 mortes, o maior patamar da série histórica. Segundo o ministério, o crescimento ocorre após a queda registrada em 2020, período marcado pela pandemia, e acompanha a retomada da atividade econômica e a ampliação do emprego formal.

No caso dos caminhoneiros, o volume de mortes ao longo dos anos equivale a uma média superior a um óbito por dia. O levantamento não detalha causas específicas, mas indica que a atividade reúne fatores de risco associados à exposição constante ao trânsito, longas jornadas, transporte de cargas e deslocamentos em rodovias de diferentes condições.

Enquanto o transporte rodoviário de carga lidera em número de mortes, outros setores concentram maior volume de acidentes. O estudo aponta que a área de saúde, especialmente atividades hospitalares e de pronto atendimento, registrou o maior número absoluto de ocorrências no período, com cerca de 633 mil casos. Entre as ocupações, os técnicos de enfermagem aparecem na primeira posição em número de acidentes.

O levantamento também traz recortes regionais. Estados como Mato Grosso, Tocantins e Maranhão apresentam taxas mais elevadas de letalidade. De acordo com o MTE, o Mato Grosso se destaca por combinar alta incidência e elevada gravidade, em um contexto associado à presença de atividades como agronegócio, transporte e construção.

No consolidado nacional, os 6,4 milhões de acidentes registrados entre 2016 e 2025 resultaram em mais de 106 milhões de dias de trabalho perdidos. O estudo também aponta cerca de 248,8 milhões de dias debitados, indicador que mede o impacto permanente das ocorrências, incluindo afastamentos prolongados e incapacidades.

A evolução dos dados ao longo da década mostra crescimento expressivo após o período mais crítico da pandemia. Entre 2020 e 2025, o número de acidentes aumentou 65,8%, passando de 486.303 para 806.011 registros. No mesmo intervalo, os óbitos cresceram 60,8%.

Apesar do aumento em termos absolutos, a taxa de incidência apresentou queda no período. Segundo o estudo, a taxa de Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) recuou de 29,39 em 2016 para 17,94 em 2025. O ministério atribui esse movimento ao crescimento do emprego formal, que amplia a base de trabalhadores e reduz a taxa proporcional.

O levantamento também indica mudanças no perfil das ocorrências. Os acidentes típicos seguem predominantes, representando 64,6% do total, mas os acidentes de trajeto ganharam maior participação, chegando a 19,3%. As doenças ocupacionais, por sua vez, tiveram um aumento expressivo em 2020, com mais de 35 mil registros, influenciadas por casos relacionados à Covid-19.

Participação feminina

Outro ponto destacado pelo estudo é o avanço da participação feminina. As mulheres passaram a representar 34,2% dos acidentes registrados, com crescimento de 48% no período. Em números absolutos, os registros passaram de 198.144 em 2016 para 293.204 em 2025, movimento associado à maior presença feminina em setores como saúde e serviços.

Segundo o diretor de Segurança e Saúde no Trabalho do MTE, Alexandre Scarpelli, os dados refletem tanto a ampliação da capacidade de registro quanto a necessidade de aprimorar políticas de prevenção. De acordo com ele, a consolidação das informações contribui para orientar ações de fiscalização e melhorar as condições de trabalho.

O estudo foi elaborado por auditores-fiscais do trabalho com base nas Comunicações de Acidentes de Trabalho registradas nos sistemas oficiais ao longo do período analisado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – SUSPENSÃO DE MULTAS NO FREE FLOW NÃO DEVE SER PRORROGADA, DIZ ADVOGADA

Medida de 200 dias pode pressionar fluxo de caixa e contratos de concessão se for estendida além do previsto

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Na leitura da advogada, embora o pedágio eletrônico tenha registrado problemas desde 2023, o modelo é tecnicamente e juridicamente viável e tende a se consolidar no Brasil

A suspensão temporária das multas por inadimplência no sistema de pedágio eletrônico (free flow) por 200 dias, anunciada pelo governo federal na terça- -feira, 28, como forma de regime de transição para a modalidade, pode ajudar a reorganizar a política pública e dar tempo para orientar o usuário, mas não pode ser prorrogada além do prazo anunciado, sob risco de pressionar

contratos de concessão, segundo a advogada e sócia do escritório Queiroz Maluf Reis, Juliana Menezes.

“Se as multas forem suspensas por muito tempo, isso vai começar a pressionar o fluxo de caixa das concessionárias. Seria prudente que não se prorrogasse muito, pensando no ponto de vista das concessionárias, principalmente as concessionárias estaduais”, afirmou à Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

A pressão mencionada pela advogada seria, acima de tudo, financeira: quando as multas ficam suspensas por um período prolongado, a concessionária tende a ficar mais exposta ao não pagamento do pedágio no curto prazo, o que reduz a previsibilidade de receitas e pode provocar um aperto de caixa.

Na prática, esse aperto pode afetar o ritmo de investimentos e despesas correntes (operação, manutenção, obras e serviços), exigindo reforço de capital de giro ou ajustes no cronograma.

Se a suspensão se estender além do previsto, a leitura é que o tema deixa de ser apenas operacional e passa a virar um potencial contencioso contratual: as concessionárias podem buscar recomposição por reequilíbrio econômico-financeiro junto aos Estados, transferindo para o poder concedente e, em última instância, para o orçamento estadual, o custo de uma prorrogação da medida.

Ainda assim, na leitura da advogada, embora o free flow tenha registrado problemas desde 2023, o modelo é tecnicamente e juridicamente viável e tende a se consolidar no Brasil. “A implementação do Free Flow no Brasil tem sido um sucesso, ainda mais para um país com as dimensões demográficas do Brasil.”



Para o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio, as medidas anunciadas pelo governo federal na terça-feira, 29, chegam para consolidar a implementação da modalidade de pedágios no Brasil.

“Essa é uma iniciativa que dialoga com a consolidação do free flow. De um lado a gente resolve esses passivos de pedágios que não foram pagos, do outro lado acabar com essa discussão de multa entre a sociedade com ajuste num prazo plausível”, disse à Broadcast.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – MINISTRO ENTREGA PASSARELA E LIBERA FAIXAS ADICIONAIS NA BR-116 NO RS

Obras somam R\$ 120 milhões e ampliam capacidade no trecho entre Porto Alegre e Novo Hamburgo

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro dos Transportes, George Santoro, entregou, nesta quarta-feira (29), a passarela de pedestres no bairro Scharlau, em São Leopoldo (RS). Também liberou 20 quilômetros de faixas adicionais entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, no trecho Norte da BR-116/RS. O segmento é um dos mais movimentados do estado e historicamente marcado por congestionamentos e alto índice de sinistros de trânsito.

Com investimento de R\$ 120 milhões, as intervenções ampliam a capacidade da rodovia e organizam o fluxo em horários de pico.

“O impacto é muito grande porque estamos falando da vida das pessoas. O trecho fica mais fluido e seguro, algo que faz toda a diferença em uma área urbana com tanto movimento de carros e pedestres”, disse o ministro.

Desde 2023, o Governo do Brasil entregou um conjunto de obras estruturantes na BR-116/RS, incluindo as novas pontes sobre o Rio dos Sinos e os complexos viários de Esteio e do próprio Scharlau. As intervenções melhoram pontos críticos da rodovia e beneficiam diretamente cerca de 4,2 milhões de moradores da Região Metropolitana de Porto Alegre.

No início de 2026, o Ministério dos Transportes também concluiu a nova ponte sobre o Rio Camaquã, com investimento de R\$ 88,3 milhões, que amplia a capacidade logística da via em outro segmento estratégico.

O ministro também anunciou a homologação da licitação dos remanescentes da ponte do Guaíba, na BR-116/290/RS.

“O projeto inclui quatro alças de acesso e um viaduto que conecta a Ilha Grande dos Marinheiros, uma demanda histórica da população. É uma obra fundamental para destravar o acesso a Porto Alegre e melhorar a mobilidade na região metropolitana”, afirmou o ministro George Santoro.

A agenda no estado continua nesta quinta-feira (30), com a entrega da duplicação de 14 quilômetros da BR-290/RS, em Pantano Grande, às 9h30, obra que vai melhorar a mobilidade e a segurança na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – PORTOS DO PARANÁ APRESENTA ROBÔ DE COMBATE A INCÊNDIO A EMPRESAS DO SETOR

Equipamento foi demonstrado durante reunião do PAM e integra estratégia de adoção de novas tecnologias em segurança

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O equipamento demonstrado, ainda pouco difundido no Brasil, pesa cerca de 850 quilos e pode arrastar até 450 quilos, conforme informações apresentadas pela autoridade portuária

A Portos do Paraná apresentou a integrantes do Plano de Ajuda Mútua (PAM) um robô voltado ao combate a incêndios durante assembleia geral realizada em 24 de abril. Segundo a autoridade portuária, a demonstração faz parte de uma estratégia

para ampliar o uso de tecnologias voltadas à segurança operacional.

De acordo com o assessor da Diretoria de Meio Ambiente da Portos do Paraná e coordenador do PAM, Felipe Zacharias, a apresentação teve como objetivo expor às empresas participantes soluções consideradas modernas para prevenção e combate a incêndios. A iniciativa, segundo ele, busca aproximar o setor de inovações disponíveis no mercado.

O equipamento demonstrado, ainda pouco difundido no Brasil, pesa cerca de 850 quilos e pode arrastar até 450 quilos, conforme informações apresentadas pela autoridade portuária. Representantes da empresa responsável pelo robô afirmaram que a tecnologia permite ampliar a vazão de água em comparação ao trabalho manual. Segundo Wantuil Silva, diretor da WTB Guoxing Brasil, enquanto um operador humano alcança até 16 galões por minuto e duas pessoas chegam a 24 GPM, o robô pode atingir até 1.260 GPM, com alcance entre 80 e 85 metros, a depender da bomba utilizada.

Ainda segundo a Portos do Paraná, o robô também dispõe de sensores de fumaça e gases, além de quatro câmeras com resolução 4K, o que permitiria identificar áreas de risco, focos críticos e possíveis vítimas. O equipamento passou de um sistema a diesel para operação totalmente elétrica, mudança que, de acordo com o fabricante, amplia a segurança em ambientes com risco de explosão.

A operação pode ser realizada de forma remota, a até 1 quilômetro de distância, com transmissão de dados técnicos em tempo real. Conforme a autoridade portuária, o uso do equipamento pode ser indicado em situações envolvendo materiais inflamáveis, gases tóxicos, baixa concentração de oxigênio ou presença intensa de fumaça, além de locais com risco estrutural, reduzindo a exposição direta de equipes humanas.

A Portos do Paraná informou que a tecnologia demonstrada despertou interesse entre os participantes do encontro e pode vir a ser incorporada, futuramente, ao conjunto de recursos disponíveis para resposta a emergências.

O Plano de Ajuda Mútua (PAM), segundo a autoridade portuária, é uma associação voluntária prevista na Norma Regulamentadora nº 29, que reúne empresas do setor e órgãos públicos com o objetivo de reforçar ações de prevenção e resposta a incidentes. As atividades são coordenadas por uma comissão de gerenciamento e contam com recursos previamente disponibilizados pelos participantes.

A Portos do Paraná também informou que, em 2025, promoveu a reestruturação do Centro de Prontidão e Resposta a Emergências (CPRE), com investimentos superiores a R\$ 27 milhões destinados à modernização da estrutura e aquisição de equipamentos. De acordo com a autoridade portuária, o centro atua em ocorrências como incêndios, vazamentos de óleo, combustíveis e produtos químicos, além de resgates.



Entre os equipamentos disponíveis, a autoridade portuária destacou um caminhão do tipo Auto Bomba Tanque, com capacidade para 11.600 litros de água e 400 litros de líquido gerador de espuma, utilizado em incêndios envolvendo líquidos inflamáveis. O veículo também possui canhão monitor com vazão de 3.785 litros por minuto e sistema para captação de água do mar.

O robô também dispõe de sensores de fumaça e gases, além de quatro câmeras com resolução 4K, o que permitiria identificar áreas de risco, focos críticos e possíveis vítimas

Segundo a Portos do Paraná, o CPRE conta ainda com barreiras de contenção, recolhedores de óleo, tanques de armazenamento, caminhão para emergências químicas, seis embarcações e outros veículos destinados ao atendimento de diferentes tipos de ocorrência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

TRANSPORTES – PORTOS - SOPESP E CENEP FORMAM PRIMEIRA TURMA DE MECÂNICOS PORTUÁRIOS EM SANTOS

Com duração de cinco meses, curso teve como objetivo atender demanda de terminais do Porto de Santos e certificou 31 alunos

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redebeneews.com.br



Dos 31 alunos que participaram do curso, 26 homens e cinco mulheres receberam a certificação. Dez já estão participando de processos seletivos em empresas do setor

O Sindicato dos Operadores Portuários de Santos (Sopesp), em conjunto com a Fundação Cenep (Centro de Excelência Portuária de Santos), promoveram nesta quarta-feira (29) a formatura da primeira turma do curso de Mecânica Portuária. Ao todo, 31 alunos receberam a certificação em cerimônia realizada na Associação Comercial de

Santos (ACS).

O curso, que teve início em dezembro do ano passado, foi criado para atender a uma demanda de operadores e terminais portuários instalados no Porto de Santos (SP) por profissionais qualificados em diversas áreas de trabalho.

“É a coroação dessa primeira iniciativa. O curso foi idealizado pelo Sopesp, em conjunto com os operadores, onde identificamos a necessidade de qualificação de mão de obra com a decisão pela formação de mecânico portuário. Vejo que essa foi uma iniciativa de grande sucesso, e com a divulgação da formatura, novas vagas no setor vão surgir, mais alunos serão contratados e a gente vai fomentar esse mercado deixando-o mais qualificado”, afirmou Bruno Stupello, vice-presidente do Sopesp.

Com cerca de cinco meses de duração, os alunos tiveram aulas teóricas com o corpo docente da Fundação Cenep. As aulas foram realizadas no período noturno, estruturado para permitir a

participação de trabalhadores e estudantes, combinando teoria, laboratório e vivência prática aos sábados, que incluiu visitas aos principais terminais portuários do complexo santista.

“A gente está diante de um apagão de mão de obra. Por isso, nos unimos justamente para conseguir finalizar um gargalo. O Cenep foi importante porque foi ouvir os terminais, saber quais as principais demandas, e diagnosticamos que o curso de mecânica portuária iria suprir uma situação de pleno apagão. O Cenep com sua equipe pedagógica estruturou todo o curso, montou as grades com o conteúdo, selecionou os professores e executou todo o curso em sua sede, junto com o apoio da Autoridade Portuária de Santos”, explicou André Bonini, presidente da Fundação Cenep.

Dos 31 alunos que participaram do curso, 26 homens e cinco mulheres receberam a certificação. As instituições destacaram que dez deles já estão participando de processos seletivos em importantes empresas do setor portuário. Com apoio da Prefeitura de Santos e da Universidade Santa Cecília, um dos principais objetivos é fomentar a mão de obra local para atender a demanda de trabalho qualificado dentro do setor.

“É uma valorização da nossa mão de obra local. Durante muito tempo o Brasil sofreu com a migração de mão de obra para projetos específicos. Hoje o que tentamos fazer é qualificar a mão de obra local, para que não sejamos refém de nenhum tipo de mudanças de cenários”, destacou Bruno Orlandi, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos.

O vice-presidente do Sopesp destacou que os sindicatos e operadores portuários estão buscando mão de obra qualificada de pessoas interessadas e que vivem em torno do Porto de Santos.

“É fundamental a gente fomentar, de fato, a mão de obra local. Existe mão de obra qualificada serra acima, mas acho que é papel das empresas, dos sindicatos, daqui fazerem esse movimento. A população está aqui, ela vive em torno do porto, nada mais justo que a gente fomente essa formação qualificada”, argumentou.

Futuro

Durante a solenidade, o Sopesp e a Fundação Cenep anunciaram que estão em tratativas avançadas para realizar o segundo curso para trabalhadores portuários, com cargos e maiores detalhes serão divulgados posteriormente.



As mulheres também foram homenageadas durante a cerimônia de formatura da turma de mecânicos portuários, realizada nas dependências da Associação Comercial de Santos

“A modelagem desse curso foi feita com grande êxito e serve como um projeto de boa referência. Obviamente estaremos ouvindo novamente os terminais, saber as principais demandas. Temos total potencial para oferecer um novo curso

no segundo semestre. Com certeza, vem novidade por aí”, disse Bonini.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO ITAQUI AMPLIA SISTEMA DE SEGURANÇA COM NOVA TECNOLOGIA DE INSPEÇÃO

Equipamentos incluem scanner dual view e camadas integradas de verificação para atender exigências regulatórias

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com a Empresa Maranhense de Administração Portuária, o sistema possibilita a visualização de conteúdo a partir de múltiplas perspectivas em uma única passagem

O Porto do Itaqui, no Maranhão, passará a operar com um conjunto integrado de tecnologias voltadas ao controle de acesso e à inspeção de pessoas e bagagens, segundo informações da Empresa Maranhense de Administração Portuária. Entre os equipamentos previstos está um scanner com tecnologia dual view, que permite a geração simultânea de imagens em diferentes ângulos durante o processo de inspeção.

De acordo com a autoridade portuária, o sistema possibilita a visualização de conteúdo a partir de múltiplas perspectivas em uma única passagem, o que tende a ampliar a capacidade de detecção e reduzir falhas associadas a pontos não visíveis em modelos convencionais. O gerente de segurança portuária, Marão Neto, afirmou que a principal diferença está na eliminação de áreas que não eram alcançadas por equipamentos tradicionais, o que, segundo ele, eleva o nível de confiabilidade das análises realizadas pelos operadores.

Além do scanner, o projeto prevê a instalação de torniquetes eletrônicos, detectores de metais e dispositivos de reconhecimento facial. Segundo a Emap, esses recursos funcionarão de forma integrada, criando camadas sucessivas de verificação nos pontos de entrada do terminal.

A adoção dos equipamentos atende a exigências regulatórias. Conforme a autoridade portuária, os sistemas estão alinhados aos padrões definidos pela Receita Federal do Brasil e pelo Conselho Nacional de Autoridades Portuárias, responsáveis por estabelecer requisitos mínimos de segurança em portos públicos. O cumprimento dessas normas é necessário para a manutenção e ampliação das operações alfandegárias.

O investimento ocorre em um contexto de aumento da relevância do Arco Norte, corredor logístico que reúne portos das regiões Norte e Nordeste e vem ampliando sua participação no escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. Nesse cenário, a Emap aponta que há uma demanda crescente por padrões mais elevados de rastreabilidade e controle nas operações.

Segundo a autoridade portuária, o Porto do Itaqui está entre os principais pontos de movimentação desse corredor logístico. A incorporação de tecnologias de inspeção mais avançadas, de acordo com a empresa, acompanha essa evolução e se insere em um movimento de adaptação a exigências operacionais e regulatórias mais rigorosas.

A presidente da Emap, Oquerlina Costa, afirmou que o investimento reflete uma mudança na forma como a segurança é tratada na gestão portuária. Segundo ela, a adoção de tecnologias mais avançadas está associada ao aumento da confiabilidade das operações e à relação com parceiros comerciais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ DEFINE DATA DE AUDIÊNCIA SOBRE TERMINAL NO PORTO DE FORTALEZA

Proposta envolve arrendamento da área MUC05 para movimentação de coque de petróleo e clínquer
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários definiu para o dia 8 de maio a realização de audiência pública sobre a proposta de atualização da Resolução nº 03/2026, que trata do arrendamento da área MUC05 no Porto de Fortaleza. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, como coque de petróleo e clínquer.

O evento será realizado às 10h, com transmissão pelo canal da agência no YouTube. Não será necessário se inscrever para assistir, mas os interessados em se manifestar deverão realizar cadastro prévio por meio do WhatsApp, no número (61) 2029-6940, entre 9h e 15h do dia 7 de maio.

Após a inscrição, os participantes receberão um link para acesso à sala virtual, que ocorrerá ao vivo pela plataforma Teams. De acordo com a Antaq, em caso de dificuldades técnicas, será feita uma nova tentativa de conexão ao final das apresentações. Se o problema persistir, as contribuições poderão ser encaminhadas pelo mesmo número utilizado no cadastro.

O período para envio de contribuições já está aberto e seguirá até as 23h59 do dia 11 de maio. Segundo a agência, serão consideradas apenas as manifestações relacionadas às minutas colocadas em consulta, que devem ser enviadas exclusivamente por meio de formulário eletrônico.

Os documentos técnicos e as minutas jurídicas estão disponíveis na página da Audiência Pública nº 03/2026. Imagens como mapas, plantas e fotografias poderão ser enviadas por e-mail, enquanto as contribuições em texto devem ser preenchidas diretamente no formulário, com identificação do participante.

A agência informou ainda que interessados sem acesso aos meios digitais poderão utilizar computadores disponíveis na Secretaria-Geral, em Brasília, ou nas unidades regionais da Antaq, cujos endereços estão disponíveis no site oficial (www.gov.br/antag).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - CUSTO BRASIL E COMPETITIVIDADE: MUDANÇAS NECESSÁRIAS NAS CONTRATAÇÕES PORTUÁRIAS



SÉRGIO PELCEMAN

Advogado, mestre em Direito pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP) e sócio da área trabalhista do escritório Almeida Prado & Hoffmann

GUSTAVO RODRIGUES VÉRAS

Advogado trabalhista da Almeida Prado & Hoffmann, doutorando em Direitos Difusos e Coletivos pela PUC/SP e mestre em Direitos Difusos e Coletivos pela PUC-SP
opinio@portalbenews.com.br

Historicamente, o trabalho portuário avulso foi marcado por instabilidades e pela complexa gestão de escalas sob a ótica laboral, cenário que mudou a partir de 1993 com a implementação do Órgão Gestor de Mão de Obra Portuária (Ogmo). Atuando como um gestor multifuncional, a entidade era responsável pela organização e rodízio de trabalhadores, mas também tinha como premissa garantir direitos sociais e promover qualificação técnica. Compreender a gênese e a função do Ogmo é, portanto, indispensável para o estudo das relações de trabalho que sustentam as trocas comerciais brasileiras com o mercado externo.

Concebido sob a premissa de proteção ao trabalhador avulso e de organização da oferta de trabalho em um ambiente de demanda variável, o Ogmo foi estruturado como entidade sem fins lucrativos responsável pela administração, capacitação, escalação e fornecimento de mão de obra aos operadores portuários.

Embora o desenho normativo tenha buscado conferir segurança social e previsibilidade na alocação de trabalhadores, o modelo evoluiu para um arranjo excessivamente rígido e oneroso sob a ótica operacional. A obrigatoriedade de intermediação, somada à padronização de escalas e à limitação de autonomia dos operadores, resultou em aumento relevante de custos de transação, perda de eficiência alocativa e dificuldade de adaptação a picos de demanda, fatores que impactam diretamente a competitividade dos portos brasileiros.



Tais condições são objetos de alteração legislativa com o Projeto de Lei nº 733/2025. De autoria do deputado Leur Lomanto Junior (União-BA), a proposta surge como resposta ao descompasso regulatório, prevendo alterações profundas na Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos) com a modernização da forma de contratação de mão de obra do setor portuário. O projeto de lei fundamenta-se na premissa de que a evolução do setor exige uma transição para vínculos empregatícios mais estáveis, capazes de mitigar o passivo trabalhista e a insegurança jurídica gerada pela responsabilidade solidária. Ao modernizar essas normas, o legislador visa criar um ambiente de negócios mais atraente ao investimento estrangeiro, simplificando as relações laborais, sem prescindir da qualificação técnica essencial à atividade.

Veja-se que a questão não se pauta unicamente nos entraves trabalhistas ou econômicos. A principal justificativa para a reformulação do regime jurídico do Ogmo na nova legislação portuária reside na necessidade de conferir maiores agilidade e competitividade aos portos organizados frente ao dinamismo do comércio global, fortalecendo o comércio exterior.

O modelo de exclusividade na escalação de trabalhadores avulsos, embora fundamental na década de 90, passou a ser visto como um fator de engessamento operacional e de elevação do “Custo Brasil”. Ao propor novas formas de contratação, o legislador busca estabelecer uma simetria competitiva entre os portos públicos e os Terminais de Uso Privado (TUPs), permitindo que os operadores portuários tenham autonomia para formar equipes próprias e fixas, mais adaptadas às demandas de alta produtividade e às especificidades técnicas de cada terminal, modernidade necessária para os dias atuais aplicável também às diretrizes trabalhistas do setor.

Sob a ótica da segurança jurídica, a alteração das competências do Ogmo justifica-se pela urgência em mitigar o elevado passivo trabalhista e as incertezas decorrentes da responsabilidade solidária entre o órgão e os operadores. Com a crescente automação dos processos de carga e descarga, o perfil da mão de obra exigida transicionou para competências técnicas de alta especialização, as quais encontram barreiras no sistema de rodízio e na impessoalidade do trabalho avulso tradicional. Assim, a nova legislação visa modernizar o marco regulatório para que o sistema de gestão de pessoal reflita a realidade tecnológica atual, promovendo um ambiente de negócios mais estável, previsível e atraente para novos investimentos em infraestrutura.

O novo texto prevê a possibilidade de vínculos empregatícios diretos e permanentes, o que retira do Ogmo a exclusividade na intermediação da contratação de trabalhadores dos portos públicos. Essa alteração rompe com o monopólio de intermediação até então vigente e permite que os agentes econômicos estruturarem suas operações com maior previsibilidade, eficiência e aderência às suas necessidades produtivas.

Há também no PL a proposta de criação da Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP), com competência concorrente à da Ogmo, mas sem uma determinação clara de como se daria sua criação, a quais órgãos estaria vinculada e como se daria seu financiamento. Ainda que alguns aspectos operacionais dessa figura demandem regulamentação mais detalhada, sua introdução sinaliza uma abertura relevante à concorrência e à inovação nos modelos de gestão laboral.

Sob a ótica econômica, o PL nº 733/2025 representa uma mudança de paradigma ao deslocar o eixo da regulação de um modelo centralizado e compulsório para um ambiente mais descentralizado e orientado por eficiência no setor portuário. A expectativa é de redução de custos operacionais, aumento de produtividade e maior atratividade do setor portuário para investimentos privados. Ao mitigar a centralidade do Ogmo e introduzir maior liberdade na contratação de mão de obra, o projeto corrige distorções históricas que limitaram a eficiência do setor.

A reforma proposta tende a alinhar o sistema portuário brasileiro às melhores práticas internacionais, promovendo ganhos de competitividade, redução de custos e maior capacidade de atração de investimentos. Nesse sentido, a revisão do papel do Ogmo não deve ser compreendida como supressão de garantias, mas etapa necessária de evolução institucional em direção a um modelo mais moderno, dinâmico e eficiente.

Sérgio Pelcerman, Gustavo Rodrigues Vêras e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

O PL Nº 733/2025 REPRESENTA UMA MUDANÇA DE PARADIGMA AO DESLOCAR O EIXO DA REGULAÇÃO DE UM MODELO CENTRALIZADO E COMPULSÓRIO PARA UM AMBIENTE MAIS DESCENTRALIZADO E ORIENTADO POR EFICIÊNCIA NO SETOR PORTUÁRIO. (...) AO MITIGAR A CENTRALIDADE DO OGMO E INTRODUIZIR MAIOR LIBERDADE NA CONTRATAÇÃO DE MÃO DE OBRA, O PROJETO CORRIGE DISTORÇÕES HISTÓRICAS QUE LIMITARAM A EFICIÊNCIA DO SETOR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/04/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - ABRA QUESTIONA OPERAÇÃO ENTRE AZUL E AMERICAN AIRLINES E PEDE INGRESSO NO CADE

Grupo alega possível aquisição coordenada de controle e levanta ocupações concorrenciais no mercado Brasil-EUA

Do Estadão Conteúdo



Embora notificada ao Cade como mera aquisição de participação societária minoritária sem controle, a operação não pode ser analisada como simples investimento financeiro passivo

Ao pedir habilitação como terceira interessada na operação envolvendo a Azul e a American Airlines, em análise na Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG-Cade), a Abra levanta dúvidas sobre questões de controle. O grupo, que

controla a Gol e a Avianca, diz que a operação não corresponde a um mero investimento passivo da companhia americana na brasileira.

“A verdade é que a operação deve ser analisada no contexto de uma aquisição coordenada de controle de um concorrente em rotas aéreas entre Brasil e Estados Unidos — a Azul — pelo líder histórico de tal mercado — a American Airlines — e por sua respectiva principal concorrente nos Estados — a United Airlines”, sustenta a Abra na petição apresentada ao Cade.

A Abra alega dano antitruste em relação à operação, em razão, especialmente, da criação de um Comitê Estratégico na governança da Azul, o que, segundo a empresa, evidencia que a operação não corresponde a uma mera participação societária minoritária sob a ótica antitruste. “Na verdade, a operação possibilitará — de fato e perenemente — controle, por parte da American Airlines — e, conjuntamente, também por parte da United Airlines, Inc. —, em discussões e matérias estratégicas e importantes na Azul, inclusive a respeito de decisões e questões comerciais, empresariais e de negócio”, diz o grupo latino-americano na petição.

Para a Abra, embora formalmente notificada ao Cade como uma mera aquisição de participação societária minoritária sem controle, a operação Azul- -American não pode ser analisada como um simples investimento financeiro passivo. “O fato é que a operação está inserida em contexto mais amplo e profundo de alinhamento e aproximação entre concorrentes relevantes em transporte aéreo entre Brasil e Estados Unidos”, prossegue.

Outro ponto apontado pela Abra é de que a operação junta três das cinco principais companhias aéreas atuantes no mercado, responsáveis, historicamente, por mais de 50% dele. Além disso, o grupo afirma que a operação compromete a contestabilidade do mercado ao dificultar, ou mesmo passar a impedir, acordos, como, por exemplo, de codeshare e interline, entre outras companhias

brasileiras, de um lado, e American Airlines, United Airlines e Delta Air Lines — já parceira da Latam —, do outro lado. “Tal cenário tende a gerar prejuízos concretos aos consumidores brasileiros, na medida em que pode reduzir a variedade de O&Ds (pares origens e destinos) disponíveis”, completa.

Entre os indícios apontados de integração prematura identificados pelo IPS estão a eleição de um executivo da American, Jeff Ogar, para o conselho de administração e o comitê estratégico da Azul; a assinatura de contrato de subscrição de warrants, que confere à American o direito de adquirir participação acionária; e declarações públicas de executivos da Azul indicando a participação prévia de American e United em decisões estratégicas durante o processo de recuperação judicial (Chapter 11) nos Estados Unidos. A Azul alega nos autos que a negociação com a American seria independente e incerta.

O IPSConsumo ainda pediu instauração de procedimento administrativo para apuração de ato de concentração (Apac), com aplicação de multa relativa ao período que a operação American-Azul foi anunciada ao mercado como consumada sem que tenha sido notificada e aprovada pelo Cade.

Ressalvas

Quando a operação da Azul com a United foi aprovada pelo tribunal do Cade, em fevereiro deste ano, o relator do caso, hoje presidente interino Diogo Thomson, apresentou algumas ressalvas envolvendo compromissos de governança e compliance.

Thomson sinalizou que se e quando ocorresse a entrada da American Airlines na Azul, o Cade faria uma análise concorrencial mais aprofundada, inclusive com avaliação da necessidade de adoção de medidas mitigadoras como condição para sua aprovação. “O cenário concorrencial poderá ser substancialmente alterado na hipótese de ingresso efetivo da American Airlines na estrutura societária da Azul”, pontuou.

Caso a Abra e o IPSConsumo sejam habilitados como partes interessadas, eles terão prazo de 15 dias para apresentar estudos, notas técnicas e/ou pareceres a respeito da operação, nas quais poderão expor com mais detalhes as preocupações concorrenciais que identificam.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

MINERAÇÃO – VALE TEM ALTA DE 36% NO LUCRO NO 1º TRI, COM IMPULSO DE METAIS BÁSICOS

EBITDA cresce 21% na comparação anual, enquanto cobre e níquel sustentam avanço de receita e margens

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



No caso do minério de ferro fino, o preço médio realizado foi de US\$ 95,8 por tonelada, o que representa uma alta de 5,5% na base anual e estabilidade frente ao trimestre anterior

A Vale apresentou na terça-feira (28) seus resultados operacionais e financeiros relativos ao primeiro trimestre de 2026, registrando um EBITDA proforma de US\$ 3,895 bilhões. O montante representa um avanço de 21% em relação ao mesmo período de 2025, mas uma retração de 19% frente ao trimestre anterior, movimento associado à sazonalidade característica entre o quarto e o primeiro trimestres.

O lucro líquido atribuível aos acionistas somou US\$ 1,893 bilhão, com crescimento de 36% na comparação anual. Já a receita líquida alcançou US\$ 9,258 bilhões, aumento de 14% ano contra ano,



impulsionado pelo maior volume comercializado e por preços realizados mais elevados, especialmente em cobre e níquel.

Segundo o CEO Gustavo Pimenta, o início do ano foi consistente em termos de execução e operação. Ele destacou disciplina operacional e avanços em projetos estratégicos, além do atingimento de recordes de produção em diversos ativos ao longo do trimestre.

As vendas evoluíram de forma equilibrada entre os principais produtos. O volume de minério de ferro comercializado cresceu 4%, equivalente a 3 milhões de toneladas adicionais. No cobre, houve expansão de 11%, ou cerca de 9 mil toneladas, enquanto o níquel apresentou alta de 15%, com incremento de 6 mil toneladas em relação ao primeiro trimestre de 2025.

No caso do minério de ferro fino, o preço médio realizado foi de US\$ 95,8 por tonelada, alta de 5,5% na base anual e estabilidade frente ao trimestre anterior. Já as pelotas tiveram preço médio de US\$ 133,8 por tonelada, queda de 5% na comparação anual, embora com recuperação de 2% frente ao trimestre anterior.

A divisão Vale Base Metals foi o principal destaque do período, com EBITDA de US\$ 1,2 bilhão, mais que o dobro do registrado um ano antes. O cobre foi comercializado a um preço médio de US\$ 13.143 por tonelada, avanço de 48% na comparação anual e de 19% frente ao trimestre anterior. O níquel alcançou US\$ 17.015 por tonelada, com elevação de 6% ano contra ano e 13% em relação ao trimestre imediatamente anterior.

No segmento de cobre, os custos all-in ficaram negativos em US\$ 642 por tonelada, influenciados pelo forte desempenho das receitas de subprodutos, com destaque para o ouro. O preço médio do metal subiu 69% na comparação anual, atingindo US\$ 4.975 por onça. A operação de Salobo respondeu por US\$ 697 milhões do EBITDA do segmento, enquanto Sossego contribuiu com US\$ 309 milhões, resultado que representa crescimento de 286% em relação ao mesmo período do ano anterior.

No negócio de níquel, o custo all-in caiu 48% ano contra ano, chegando a US\$ 8.184 por tonelada, favorecido pelo aumento das receitas de subprodutos e pela redução do custo dos produtos vendidos. As operações de Voisey's Bay e Long Harbour reverteram prejuízo e registraram EBITDA positivo de US\$ 66 milhões, ante perdas de US\$ 50 milhões no primeiro trimestre de 2025.

A companhia indicou que, considerando as projeções de mercado para 2026 — com câmbio médio de R\$ 5,25 por dólar e petróleo Brent a US\$ 90 por barril —, o custo caixa C1 anual deve se aproximar do teto da faixa previamente divulgada, entre US\$ 20 e US\$ 21,5 por tonelada, assim como o custo all-in, estimado entre US\$ 52 e US\$ 56 por tonelada.

Investimentos

Os investimentos totalizaram US\$ 1,089 bilhão no trimestre, em linha com a projeção anual de US\$ 5,4 bilhões a US\$ 5,7 bilhões para 2026. Os aportes em projetos de crescimento recuaram 42% na comparação anual, reflexo do estágio avançado do projeto Serra Sul +20, que atingiu 86% de execução física e tem início de operação previsto para o segundo semestre.

A dívida líquida expandida encerrou o período em US\$ 17,8 bilhões, aumento de US\$ 2,2 bilhões em relação ao trimestre anterior. A elevação está relacionada ao pagamento de US\$ 2,7 bilhões em dividendos e juros sobre capital próprio, parcialmente compensado pela geração de fluxo de caixa livre de US\$ 813 milhões, valor 61% superior ao registrado no primeiro trimestre de 2025.

Em relação à gestão de barragens, as estruturas Maravilhas II e Laranjeiras Norte tiveram seus níveis de emergência retirados após aprovação da Agência Nacional de Mineração. Desde 2020, um total de 28 barragens deixou essa condição, o que representa redução acumulada de 80%.

ENERGIA - CANDIOTA III: TCU SUSPENDE PARCELA BILIONÁRIA

Tribunal determina exclusão de reembolso da CDE em contrato da termelétrica. Valor pode chegar a R\$ 2,1 bilhões

Do Estadão Conteúdo



A suspensão da parcela em contrato da Usina Candiota III vale até a decisão do mérito, sob pena de incorporação indevida de subsídio

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que o Ministério de Minas e Energia (MME) deixe de considerar, na composição da receita fixa do novo contrato da Usina Termelétrica Candiota III, a parcela correspondente ao reembolso da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

A obrigação vale até a decisão de mérito do Tribunal, sob pena de incorporação “indevida de subsídio”. Essa parcela corresponde a R\$ 2,18 bilhões no prazo de 15 anos.

Uma medida cautelar sobre o tema foi referendada nesta quarta pelo plenário da Corte de Contas. A determinação também é direcionada à Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

O Ministério de Minas e Energia (MME) já publicou a portaria que aprovou a minuta para a recontração da Usina Termelétrica Candiota III, atualmente operada pela Âmbor Energia. A operação está prevista na Lei nº 15.269, publicada em novembro passado para promover a “modernização” do setor elétrico. Nesse texto foi incluído dispositivo para a prorrogação dos contratos das termelétricas a carvão.

Uma instrução inicial realizada pela Unidade de Auditoria Especializada em Energia Elétrica e Nuclear (AudElétrica) identificou possíveis indícios de irregularidade na celebração de Contratos de Compra de Energia de Reserva (CER) de usinas termelétricas a carvão, em especial do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda (CTJL) e da UTE Candiota III.

Inconsistências

Foram apontadas para eventuais inconsistências técnicas e metodológicas, com potencial sobrepreços da energia elétrica contratada e risco de dano aos consumidores de energia elétrica, em razão dos elevados montantes envolvidos.

No caso da Usina Candiota III, o valor estimado para a contratação é de R\$ 859,7 milhões ao ano, como receita fixa, considerando os cálculos com data-base de janeiro de 2026. Isso corresponde ao preço de contratação em R\$ 540,27 por megawatt-hora (MWh).

Uma parcela desse montante é referente ao chamado reembolso da CDE. O que o TCU está pedindo, exatamente, é a fundamentação técnica e jurídica para a inclusão dessa parcela na composição da receita para a Usina.

Sem esse componente, a receita anual contratada de R\$ 859,79 milhões passaria para aproximadamente R\$ 714,26 milhões, com redução estimada na ordem de R\$ 145,53 milhões por ano. Em 15 anos, isso representa R\$ 2,18 bilhões em valores de janeiro de 2026.

O ministro Walton Alencar Rodrigues, do TCU, disse que chegou a conversar com o Ministério de Minas e Energia (MME) sobre o tema. Ele alertou que não teria “nenhum problema em rever a cautelar uma vez que fosse apresentada a documentação comprovando a regularidade da atuação do Ministério”.

Acréscimo indevido

Em seu voto, o ministro da Corte de Contas afirmou ainda que há onerosidade excessiva com o “acréscimo indevido” do reembolso do CDE na composição da receita da UTE Candiota III. Ele também alertou que o valor unitário de geração proposto, de R\$ 540/MWh, está acima da média dos leilões das usinas a carvão, estimada em R\$ 347/MWh.

O MME já disse em nota, quando foram divulgados os números da contratação, que todos os parâmetros contratuais, incluindo prazos, montantes e metodologia de cálculo das receitas, foram estruturados seguindo as regras definidas pelo Congresso Nacional. A minuta do Contrato de Energia de Reserva (CER) foi formalizada após contribuições recebidas em consulta pública aberta no início do ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

ENERGIA - TRIBUNAL VÊ IMPACTO DE R\$ 13,5 BI PARA CONSUMIDORES

A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) verificou um impacto potencial de R\$ 13,5 bilhões no intervalo de 15 anos, a ser pago por todos os consumidores de energia elétrica, com eventual sobrepreço nas contratações do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda (CTJL) e da Usina Termelétrica (UTE) Candiota III.

O cálculo foi feito a partir das estimativa de possível sobrepreço mensal, de R\$ 60 milhões para o contrato da CTJL e de R\$ 14,9 milhões para a contratação de energia da UTE Candiota III. Nas análises iniciais, foram apontadas para possíveis inconsistências técnicas e metodológicas, com potencial risco de dano aos consumidores de energia elétrica, em razão dos elevados montantes envolvidos.

Ainda não há análise conclusiva da Corte de Contas, mas os elementos da fiscalização sugerem que os preços foram estabelecidos com base em metodologia incompatível com o “arcabouço legal aplicável”, não refletindo valores de mercado. No caso de Candiota III, o TCU suspendeu uma parcela da receita até decisão de mérito da Corte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO GLOBAL DE PETRÓLEO CRESCE

Segundo relatório da Opep, avanço foi de 2,24 milhões de barris por dia em 2025 na comparação com o ano anterior

Do Estadão Conteúdo



Os países-membros da Opep exportaram em média 19,85 milhões de bpd de petróleo bruto em 2025, um aumento de 850 mil bpd em relação a 2024

A produção mundial de petróleo bruto cresceu 2,24 milhões de barris por dia (bpd) em 2025 ante 2024, para uma média de 74,85 milhões de bpd, e a demanda global avançou 1,30 milhão de bpd, para 105,15 milhões de bpd.

Os dados constam do novo Boletim Estatístico Anual (ASB) divulgado pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep).

O documento reúne dados até o fim de 2025 sobre as atividades de petróleo e gás em cada um dos 12 países-membros do cartel: Argélia, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Irã, Iraque, Kuwait, Líbia, Nigéria, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Venezuela.



A produção de petróleo bruto dos países-membros da Opep e de produtores não-Opep aumentou em 1,22 milhão de bpd e 120 mil bpd na comparação anual, respectivamente, enquanto a produção de países não participantes da Declaração de Cooperação (DoC) subiu 900 mil bpd.

No caso da demanda, a média de 105,15 milhões de bpd de 2025 mostrou aceleração em relação aos 103,84 milhões de bpd de um ano antes. Os maiores ganhos foram registrados na China, na África, na América Latina, na Índia e no Oriente Médio.

A Opep também destacou que a capacidade mundial de refino aumentou ligeiramente em 2025, em 50 mil bpd, chegando a 103,66 milhões de bpd. Globalmente, a carga processada nas refinarias aumentou 1,17 milhão de bpd, atingindo 86,89 milhões de bpd no ano passado, impulsionada por maiores taxas de operação nas Américas (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, OCDE) e em regiões fora da OCDE, incluindo China, África, Índia e Oriente Médio.

O documento mostra ainda que os países-membros da Opep exportaram em média 19,85 milhões de bpd de petróleo bruto em 2025, um aumento de 850 mil bpd em comparação com 2024.

As reservas comprovadas mundiais da commodity ficaram em 1,5 trilhão de barris no fim de 2025, ligeiramente mais altas, em 7 3 bilhões de barris, em relação a 2024. As reservas comprovadas de petróleo bruto nos países-membros da Opep aumentaram 2,19 bilhões de barris, atingindo 1,2 trilhão de barris ao final de 2025.

De saída

A Rússia afirmou nesta quarta-feira (29) que res peita a decisão soberana dos Emirados Árabes Unidos de deixar a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e a aliança ampliada Opep+ a partir de 1º de maio, e disse esperar a continuidade da coordenação bilateral no setor de energia.

Em coletiva de imprensa, o porta-voz do Kremlin, Dmitry Peskov, afirmou que Moscou foi informada sobre a decisão e minimizou riscos imediatos de desestabilização no mercado. “Essa é uma decisão soberana dos Emirados Árabes Unidos. Nós a respeitamos”, disse.

Peskov acrescentou que a Rússia recebeu com satisfação a sinalização de Abu Dhabi de que continuará atuando de forma responsável nos mercados de energia. “Saudamos as declarações feitas por Abu Dhabi de que os Emirados continuarão adotando uma postura responsável nos mercados de energia e mantendo a coordenação em base bilateral”, afirmou.

O Kremlin também descartou a intenção da Rússia de deixar a Opep+.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS PROJETA BARRIL A US\$ 70 ATÉ O FINAL DO ANO

Segundo a presidente da estatal, Magda Chambriard, a projeção indica queda nos preços

Do Estadão Conteúdo

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 ela a jornalistas 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. “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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO SOBE MAIS DE 5% COM TENSÃO ENTRE EUA E IRÃ

Declarações de Trump sobre bloqueio naval e possível ação militar impulsionam preços do Brent e do WTI

Do Estadão Conteúdo



O petróleo WTI para junho, negociado na Nymex, fechou em alta de 6,95%, a US\$ 106 88 o barril. Já o Brent para julho, negociado na ICE, subiu 5,78%, a US\$ 110,44 o barril

O petróleo saltou mais de 5% nesta quarta-feira, 29, em meio à paralisação das negociações EUA-Irã para encerrar o conflito no Oriente Médio. O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse que manterá o bloqueio naval americano contra o país persa até que eles concordem com um acordo nuclear, ameaçando retomar os ataques ao país.

O petróleo WTI para junho, negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), fechou em alta de 6,95% (US\$ 6,95), a US\$106 88 o barril.

Já o Brent para julho, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), subiu 5,78% (US\$ 6,04), a US\$ 110,44 o barril.

O petróleo acelerou o movimento de alta após Trump sinalizar nova ação militar dos EUA, ao afirmar que não será mais “bonzinho”. Segundo a Axios, o Comando Central dos EUA (CENTCOM) preparou um plano para uma onda de ataques contra o Irã, com o intuito de fazer o país negociar um acordo nuclear.

O Irã, por sua vez, promete resposta às ações dos EUA e autoridades do país continuam afirmando publicamente que Washington precisa reduzir suas exigências antes que Teerã encerre seu bloqueio no Estreito de Ormuz. O presidente do Parlamento do Irã, Mohammad Ghalibaf, afirmou hoje que o bloqueio naval dos EUA visa fomentar divisões dentro do país persa.

Enquanto isso, a primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi, afirmou hoje que um navio de origem japonesa atravessou com segurança o Estreito de Ormuz e saiu do Golfo Pérsico, considerando isso um “desenvolvimento positivo” em meio às preocupações com a segurança marítima.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - OPINIÃO - GESTÃO - COMO EVENTOS REGIONAIS TRANSFORMAM A LOGÍSTICA GLOBAL



BAYARD UMBUZEIRO NETO
CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

No comércio exterior, eventos em uma determinada região podem alterar toda logística global, como estamos acompanhando no caso do Estreito de Hormuz. As mudanças impostas podem criar novas rotas, práticas e normas. Um exemplo é o que aconteceu em 2001, depois dos ataques terroristas nos Estados Unidos. Antes, a principal preocupação das alfândegas ao redor do mundo era o controle fiscal e o combate ao contrabando. Depois, veio o medo que um container pudesse ser utilizado para transportar armas de destruição em massa ou terroristas.

Em novembro daquele mesmo ano, os EUA criaram o C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism). O Governo propôs um acordo às empresas: se elas provassem que os processos eram extremamente seguros, teriam prioridade e rapidez na entrada de cargas. A medida evitava congestionamentos e lentidão, já que não haveria capacidade de fiscalizar toda a carga recebida.

Com o sistema americano funcionando, a Organização Mundial das Aduanas (OMA) estabeleceu, em 2005, critérios mundiais para que um país pudesse certificar suas empresas como parceiras seguras. Essa padronização veio através do Authorized Economic Operator (AEO em inglês), ou Operador Econômico Autorizado (OEA em português).

A lógica é simples. Se a Receita Federal confia na sua empresa, ela pode focar efetivo e tecnologia nas cargas de empresas desconhecidas ou de alto risco, afinal a OEA atesta que você é um parceiro seguro e confiável. O que vale tanto para a alfândega do próprio país, como para as demais autoridades aduaneiras ao redor do mundo, graças aos Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM).

O processo para a certificação exige um alto nível de maturidade operacional, com critérios que incluem tempo de atuação, regularidade fiscal, histórico de conformidade e solvência financeira, por exemplo.

A Transbrasa possui o certificado OEA desde 2021, o que tem nos posicionado como um interveniente de baixo risco e conferido à nossa operação um selo de confiabilidade que repercute em toda a estrutura de custos e processos dos nossos parceiros. Uma das maiores vantagens é a agilidade do desembaraço, com prioridade na conferência e liberação de cargas.

Mas é preciso que avancemos para um modelo de colaboração sistêmica, em que os próprios clientes também possuam o selo OEA. A certificação conjunta, que inclui o exportador, o transportador, o terminal portuário e o importador, potencializa os benefícios individuais e gera benefícios sistêmicos para todos os envolvidos e pode transformar o Porto de Santos e a logística brasileira em um exemplo global de agilidade e segurança.

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

A LÓGICA É SIMPLES. SE A RECEITA FEDERAL CONFIA NA SUA EMPRESA, ELA PODE FOCAR EFETIVO E TECNOLOGIA NAS CARGAS DE EMPRESAS DESCONHECIDAS OU DE ALTO RISCO, AFINAL A OEA ATESTA QUE VOCÊ É UM PARCEIRO SEGURO E CONFIÁVEL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

FINANÇAS - BC REDUZ SELIC DE 14,75% PARA 14,50%

Esse é o segundo corte seguido na taxa de juros. Antes de março, a Selic estava em 15% ao ano desde junho de 2025

Do Estadão Conteúdo



O Banco Central afirmou que os passos futuros do processo de calibração da Selic podem incorporar novas informações sobre os conflitos no Oriente Médio

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central decidiu nesta quarta-feira, 29, reduzir a taxa Selic em 0,25 ponto porcentual, de 14,75% para 14,50% ao ano, como previam 33 de 37 casas consultadas pelo Projeções Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. A decisão do colegiado foi unânime.

Foi o segundo corte seguido da taxa. Na reunião anterior, de março, o Copom reduziu a Selic de 15% para 14,75% ao ano, a primeira diminuição dos juros em quase dois anos. Apesar do corte, na ocasião, o colegiado alertou para o aumento das incertezas no cenário, em função dos conflitos no Oriente Médio.

Uma semana depois, em 26 de março, o presidente do BC, Gabriel Galípolo, disse em entrevista coletiva, que o “conservadorismo” da autoridade monetária durante 2025 compraria tempo para analisar o cenário e entender os efeitos da alta do petróleo, em razão do conflito, sobre os preços domésticos. “Estamos entendendo e vamos aprender mais daqui até a próxima reunião do Copom”, afirmou.

No fim da tarde desta quarta, a curva de juros indicava cerca de 100% de chance de um corte de 0,25 ponto porcentual na taxa Selic.

Antes de março, a Selic estava em 15% ao ano desde junho de 2025. O período de estabilidade ocorreu depois de o BC aumentar a taxa em 4,50 pontos a partir de setembro de 2024. Esse foi o segundo maior ciclo de alta dos juros nos últimos 20 anos, perdendo apenas para a alta de 11,75 pontos entre março de 2021 e agosto de 2022, que ocorreu após o fim da pandemia.

Futuro

O Copom também afirmou que os passos futuros do processo de calibração da taxa Selic podem incorporar novas informações sobre os conflitos no Oriente Médio. Também reafirmou serenidade e cautela na condução da política monetária.

“No cenário atual, caracterizado por forte aumento da incerteza, o Comitê reafirma serenidade e cautela na condução da política monetária, de forma que os passos futuros do processo de calibração da taxa básica de juros possam incorporar novas informações que aumentem a clareza sobre a profundidade e a extensão dos conflitos no Oriente Médio, assim como seus efeitos diretos e indiretos sobre o nível de preços ao longo do tempo”, apontou.

O Copom também afirmou que a decisão de cortar os juros é compatível com a estratégia de convergência da inflação para ao redor da meta ao longo do horizonte relevante. “Sem prejuízo de seu objetivo fundamental de assegurar a estabilidade de preços, essa decisão também implica suavização das flutuações do nível de atividade econômica e fomento do pleno emprego”, complementou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

FINANÇAS - PROJEÇÃO DO IPCA DE 2027 PASSA DE 3,3% PARA 3,5%

Do Estadão Conteúdo

O Comitê de Política Monetária (Copom) revisou sua projeção para a inflação acumulada em 12 meses até o fim de 2027, de 3,3% para 3,5%. Na reunião desta quarta-feira, 29, esse se tornou o horizonte relevante da política monetária.

A projeção segue ligeiramente acima do centro da meta, de 3%. Isso indica que a trajetória de juros embutida no relatório Focus é insuficiente para fazer a inflação convergir ao alvo no período de seis trimestres observado pelo BC.

Nesta quarta, as medianas indicaram que a Selic estará em 13% no fim deste ano e vai cair a 11% no fim de 2027.

O Copom explicou que o ambiente externo permanece incerto. Com relação ao cenário doméstico, destacou que “o conjunto de indicadores segue apresentando trajetória de moderação no crescimento da atividade econômica, enquanto o mercado de trabalho ainda mostra sinais de resiliência”.

A cotação do dólar usada pelo comitê nas suas projeções diminuiu de R\$ 5,20 para R\$ 5,00. A mediana do Focus para o IPCA de 2026 passou de 4,10% na reunião anterior para 4,86% agora. Para 2027, passou de 3,80% para 4,00%.

A projeção do Copom para o IPCA acumulado em 2026 passou de 3,9% para 4,6%, acima do teto da meta de inflação, que é 4,5%. Também nesse cenário de referência, o Copom ajustou as suas projeções para a inflação de preços livres em 2026 (3,7% para 4,5%) e previu um índice de 3,5% para 2027. A projeção para os preços administrados passou de 4,3% para 4,8% este ano e de 3,4% para 3,6% no horizonte relevante.

Todas as estimativas levam em conta a evolução da taxa de câmbio conforme a paridade do poder de compra (PPC), a trajetória da Selic embutida no relatório Focus e o preço do petróleo seguindo a curva futura por aproximadamente seis meses, passando a aumentar 2% ao ano posteriormente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

FINANÇAS - DESENROLA 2: LIMITE DE USO DO FGTS É DE 20%

Governo estabelece teto sobre o saldo disponível no Fundo de Garantia para o correntista usar na quitação de dívidas

Do Estadão Conteúdo



Segundo o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, trabalhadores endividados com renda de até cinco salários mínimos podem usar o FGTS

O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, adiantou nesta quarta-feira, 29, que o uso de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para o pagamento de dívidas no âmbito do programa Desenrola 2 será limitado a 20% do total que o correntista tiver.

Marinho confirmou que o fundo entrará compondo esse processo de quitação das dívidas para trabalhadores endividados com renda de até cinco salários mínimos (R\$ 8.105). No caso de trabalhadores que não sejam correntistas do FGTS, haverá o parcelamento da dívida de outra forma.

“A Caixa vai liberar o recurso, na medida que um trabalhador for de uma instituição devedora, fez o seu pacto lá e a instituição que deu o crédito para esse trabalhador, faça o ajuste de desconto. E, a partir desse ajuste de desconto, a Caixa faz a transferência liquidando o seu crédito, mediante a autorização do trabalhador, evidentemente”, explicou.

Segundo ele, o valor será “carimbado” para o pagamento da dívida. Questionado sobre trabalhadores com várias dívidas, ele disse que os débitos poderão ser juntados, mas disse que esses detalhes estão sendo ajustados dentro do governo para que estejam compatibilizados quando for feito o anúncio do novo programa.

O mínimo de desconto da dívida a ser dado pela instituição financeira, continuou o ministro, será de 40%, podendo chegar a 90%, a depender da característica da dívida. “O mínimo é de 40%, abaixo disso não estará autorizado”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/04/2026

FINANÇAS - IBOVESPA CAI 2%; DÓLAR SOBE 0,39%

Enquanto índice da B3 recuou pela sexta vez seguida, divisa avançou, cotada a R\$ 5,0138

Do Estadão Conteúdo



O Ibovespa fechou aos 184.750,42 pontos, em baixa de 2,05%, no menor nível desde 30 de março

Mais inclinado a perdas do que a ganhos desde a abertura, o Ibovespa estendeu nesta quarta-feira, 29, a série negativa pela sexta sessão, em que flutuou mais de 4 mil pontos entre os extremos do dia, da mínima (184.504,18) à máxima (188.709,96).

No meio da tarde, a correção se acentuou com a decisão sobre juros do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano) e a entrevista do presidente da instituição, Jerome

Powell, em que ressaltou o fortalecimento da perspectiva para a inflação no curto prazo.

Assim, o Ibovespa, que já operava em baixa desde cedo, aprofundou perdas antes de outra aguardada decisão e comunicação, a do Copom sobre a Selic, no período da noite. Ao fim, o índice da B3 marcava 184.750,42 pontos, em baixa de 2,05%, agora no menor nível desde 30 de março.

Considerando a mais recente máxima histórica intradia e de fechamento do Ibovespa em 14 de abril, houve apenas um ganho posterior (alta de 0,20% em 20 de abril) na sequência de 10 sessões, o que inclui a de ontem.

Desde o último pico histórico, há 15 dias, o índice recua quase 14 mil pontos, considerando níveis de fechamento. O giro da sessão foi a R\$ 28,5 bilhões. Na semana, o Ibovespa cai 3,14% e, no mês, cede 1,45%, moderando o ganho do ano a 14,66%.

Já o dólar fechou em alta de 0,39%, a R\$ 5,0018 nesta quarta-feira. Oscilou de R\$ 4,9795 a R\$ 5,0138, enquanto o índice DXY - que mede a divisa norte-americana contra uma cesta de pares fortes - avançava 0,21%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/04/2026

JUSTIÇA - MORAES FAZ BALANÇO SOBRE O 8/1 E DEFENDE JUÍZES

Ministro do STF falou sobre as investigações dos atos antidemocráticos e aproveitou para sair em defesa do Judiciário e do inquérito das fake News

Do Estadão Conteúdo

O gabinete do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), divulgou nesta quarta-feira, 29, novo balanço sobre as investigações dos atos antidemocráticos de 8 de janeiro de 2023. No relatório, ele aproveitou para defender que o inquérito das fake news permaneça aberto como ferramenta de combate às ameaças à democracia.

“A sociedade, o Poder Judiciário e as instituições brasileiras mostraram sua força e resiliência, em que pese a lamentável manutenção de uma nociva, radical e violenta polarização política alimentada por grupos extremistas que persistem nas práticas criminosas, inclusive por meio de suas “milícias digitais”, e que permanecerão a ser investigados no âmbito do INQ 4781 e responsabilizados pelos ataques frontais ao Poder Judiciário, em especial ao Supremo Tribunal Federal, que continuará defendendo a independência judicial consagrada constitucionalmente e o Estado Democrático de Direito”, diz o documento.



Moraes disse que a desinformação pelas redes sociais tornou-se o maior, mais moderno e nocivo instrumento de ataque à independência dos juízes

O inquérito foi instaurado em 2019. Parte dos ministros do STF tem interesse em encerrar a apuração como forma de sinalizar à política um interesse pela despolarização do País. O presidente da Corte, Edson Fachin, está no grupo que tenta concluir o caso.

Moraes também fez uma defesa do Judiciário no texto. “A massiva desinformação, com a produção e divulgação de notícias fraudulentas contra o Judiciário e seus membros (“fake News”), principalmente pelas redes sociais, tornou-se o maior, mais moderno e nocivo instrumento de ataque à independência dos juízes, com a finalidade de desacreditar os magistrados”, anotou.

Ainda segundo o documento, o “movimento populista extremista digital, sempre sob a chefia de um líder populista antidemocrático, constatou que a independência do Judiciário constitui um forte obstáculo para suas pretensões autocráticas e conseqüentemente, passou a direcionar suas “milícias digitais” contra os magistrados, com a estruturação de ataques organizados”.

Segundo o balanço, foram registradas até agora 1.878 denúncias, das quais 1.160 foram apresentadas contra incitadores; 628, contra executores; e 31, contra integrantes dos núcleos principais das investigações. O relatório aponta ainda 177 investigações em andamento, 67 denúncias em fase de recebimento e 144 arquivamentos por ausência de justa causa.

1402 réus

O gabinete também contabilizou que todos os 1.402 réus foram penalmente responsabilizados pelos crimes referentes à tentativa de golpe de Estado. Desse total, 29 integram os núcleos principais da organização criminosa, 402 respondem por crimes graves e 419 por crimes de menor gravidade. Outros 552 casos foram resolvidos por meio de acordos de não persecução penal (ANPPs), firmados a partir da confissão dos investigados.

As decisões já proferidas resultaram em diferentes penalidades. Foram aplicadas 431 penas privativas de liberdade, acompanhadas de multa e indenização por danos morais coletivos que somam R\$ 30 milhões. Em outros 419 casos, as penas de prisão foram substituídas por medidas restritivas de direitos, como prestação de serviços à comunidade, além de multas e indenizações fixadas em R\$ 5 milhões. Os 552 acordos de não persecução penal também preveem medidas alternativas, como prestação de serviços e pagamento de multa, e correspondem a 39,4% do total de casos.

431 presos

Ainda segundo o balanço, as penas aplicadas variam conforme a gravidade das condutas, podendo alcançar a 27 anos e três meses de reclusão, especialmente nos casos relacionados à tentativa de golpe de Estado e à atuação em organização criminosa. Hoje, 431 condenados cumprem penas privativas de liberdade, enquanto 419 estão submetidos a penas restritivas de direitos - entre elas, o uso da tornozeleira eletrônica.

O levantamento indica que 190 pessoas permanecem presas, o equivalente a 10% do total de réus. Desse grupo, 169 cumprem prisão definitiva e 21 estão em prisão processual. Entre as prisões

definitivas, predomina o regime fechado, com 111 casos, além de condenados em regime semiaberto (3) e em prisões domiciliares (55).

Nos processos sobre os núcleos centrais da organização investigada, foram registradas 29 condenações penais por crimes como tentativa de abolição do Estado Democrático de Direito, golpe de Estado e organização criminosa. Ao todo, foram julgados nesse núcleo 31 réus, sendo 25 condenações totais, duas condenações parciais, duas desclassificações e duas absolvições, após a realização de 21 sessões de julgamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

INTERNACIONAL - GUERRA NO IRÃ JÁ CUSTOU US\$ 25 BI AOS EUA

Os dados foram apresentados pelo Pentágono ao Congresso americano. Governo Trump está sob pressão

Do Estadão Conteúdo



O governo de Trump vem sendo criticado pela oposição democrata devido à falta de informações sobre o conflito

O Pentágono apresentou sua primeira estimativa pública do custo da guerra iniciada pelos Estados Unidos contra o Irã, até o momento. O valor: US\$ 25 bilhões (mais de R\$ 125 bilhões). Os dados foram divulgados durante o depoimento do Secretário de Defesa Pete Hegseth e do General Dan Caine no Congresso americano sobre o conflito no Oriente Médio.

A sabatina de Hegseth ocorre em um momento em que as negociações de paz com Teerã chegaram a um impasse. O secretário de Defesa, que é criticado pela oposição democrata devido à falta de informações fornecidas sobre o conflito, responde a perguntas de membros da Comissão de Serviços Armados da Câmara.

Os democratas pressionaram Hegseth sobre a guerra, questionando o que ela alcançou. O secretário atacou os críticos do governo Trump, dizendo que o “maior adversário” das forças armadas americanas são as “palavras ineficazes e derrotistas” dos democratas e de alguns republicanos no Congresso.

O pedido orçamentário do Pentágono, de US\$ 1,45 trilhão - aumento de aproximadamente 40% em relação ao orçamento deste ano é também tema da audiência. Hegseth insistiu que o gasto era necessário para colocar a base industrial do Pentágono em “estado de guerra”.

Em reunião com executivos da indústria petrolífera, o presidente Donald Trump disse que considera manter o bloqueio naval aos portos iranianos por meses, se for necessário.

Durante um jantar de Estado na Casa Branca na terça, 28, Trump afirmou ao rei Charles III que Teerã havia sido “derrotada militarmente”. O porta-voz das Forças Armadas iranianas, Amir Akraminia, no entanto, declarou à televisão estatal momentos depois que a República Islâmica não considera “a guerra encerrada” e que Teerã “não confia nos Estados Unidos”.

A proposta mais recente de Teerã, transmitida pelo mediador Paquistão e discutida por Trump e seus assessores em uma reunião na segunda, 27, estabelece pontos inegociáveis, as chamadas “linhas vermelhas”, que incluem o programa nuclear iraniano e o Estreito de Ormuz, segundo a agência de notícias Fars.



Informações indicam que o plano também exigiria que Teerã reduzisse o controle sobre o canal marítimo e que Washington suspendesse o bloqueio aos portos iranianos enquanto as negociações mais amplas continuam.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026

INTERNACIONAL - PUTIN PROPÕE CESSAR-FOGO NA UCRÂNIA

Intenção selar uma trégua no 'Dia da Vitória', celebração referente ao triunfo na 2ª Guerra
Do Estadão Conteúdo

O presidente russo, Vladimir Putin, propôs um cessar-fogo na Ucrânia para o "Dia da Vitória", celebrado em 9 de maio, data em que a Rússia celebra a vitória soviética sobre a Alemanha nazista em 1945, durante a Segunda Guerra Mundial.

A proposta, segundo Putin, foi aprovada pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, com quem ele conversou nesta quarta, 29, por telefone.

Putin disse estar preparado "para declarar um cessar-fogo durante as comemorações do Dia da Vitória", declarou seu assessor diplomático, Yuri Ushakov, a jornalistas. Ele acrescentou que Trump "apoiou ativamente esta iniciativa" para um dia que "comemora nossa vitória comum".

O Dia da Vitória é um raro evento histórico reverenciado por todos os atores políticos russos no período pós-soviético. As celebrações anuais contam com enormes desfiles militares na Praça Vermelha, em Moscou, e nas principais cidades do país, apresentando os mais recentes armamentos, tanques, jatos de combate e mísseis balísticos intercontinentais.

Este ano, porém, a celebração será reduzida por motivos de segurança, devido à ameaça de ataques ucranianos. Desde 2023, a Ucrânia se afastou da tradição russa e passou a celebrar a vitória de 1945 em 8 de maio, assim como os países ocidentais.

Ucrânia

Na semana passada, a União Europeia aprovou um pacote de empréstimo substancial para ajudar a Ucrânia a atender suas necessidades econômicas e militares pelos próximos dois anos por conta da guerra. A UE também aprovou uma nova série de sanções contra a Rússia por sua guerra na Ucrânia.

A Ucrânia precisa desesperadamente dos 90 bilhões de euros (US\$ 106 bilhões) da UE para sustentar sua economia devastada pela guerra e ajudar a manter as forças russas sob controle.

A aprovação política para o pacote veio depois que o petróleo russo voltou a fluir para a Eslováquia através do oleoduto Druzhba, que atravessa a Ucrânia. O primeiro-ministro eslovaco, Robert Fico, saudou o desenvolvimento, chamando-o de "boa notícia".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/04/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

GUERRA NO IRÃ PRESSIONA INFLAÇÃO NO BRASIL, MAS FORTALECE REAL E MANTÉM PERSPECTIVA DE CORTES DE JUROS, DIZ BRADESCO

Com impactos ainda considerados transitórios, economia brasileira deve sentir alta de combustíveis, enquanto fluxo global favorece ativos emergentes

Por Roberto Malfacini Jr. — Rio



Alta nos preços da commodity em meio ao conflito no Oriente Médio pressiona a inflação e influencia o cenário econômico global — Foto: André Motta de Souza/Petrobras

A guerra no Irã segue como principal fator de risco para a economia global, mas seus efeitos sobre o Brasil tendem a ser, em grande parte, temporários.

A avaliação faz parte de um relatório de cenário econômico divulgado pelo Bradesco nesta quinta-feira, que destaca impactos mistos: de um lado, pressão inflacionária, especialmente via combustíveis; de outro, valorização do real diante do aumento do fluxo de capital para mercados emergentes.

Segundo a análise, a expectativa base ainda é de encerramento do conflito no segundo trimestre, embora a incerteza permaneça elevada. Nesse contexto, houve revisão para cima das projeções de inflação: a estimativa para 2026 passou de 4,3% para 4,7%, refletindo principalmente o encarecimento de combustíveis e outros derivados de petróleo.

Os efeitos já começam a aparecer nos preços, destaca o texto. A gasolina acumulou alta de cerca de 7% desde o início da guerra, sendo responsável por uma parcela relevante da inflação recente. Além disso, o estudo aponta que a elevação dos preços de fertilizantes e do querosene de aviação deve pressionar alimentos e passagens aéreas nos próximos meses.

Queda do dólar ameniza cenário

Por outro lado, o Bradesco destaca que o Brasil tem sido beneficiado pelo cenário externo. O país voltou ao radar de investidores internacionais, impulsionando a valorização do real. A projeção da instituição é de que o câmbio permaneça ao redor de R\$ 5 por dólar até o próximo ano, considerando a hipótese de que a moeda americana não se fortaleça globalmente. Esse fator seria um atenuante da pressão inflacionária.

No campo da política monetária, o documento indica que o Banco Central (BC) deve manter uma postura gradualista. A expectativa é de que o Comitê de Política Monetária (Copom) siga com cortes de 0,25 ponto percentual na Selic nas suas próximas reuniões, podendo acelerar o ritmo apenas no segundo semestre, caso os impactos inflacionários permaneçam restritos aos efeitos iniciais do choque.

A taxa básica de juros (Selic), que ontem foi reduzida a 14,5% ao ano pelo BC, deve encerrar o ano em 12,75%, na previsão do Bradesco.

A atividade econômica, por sua vez, mostra sinais de resiliência. De acordo com os economistas, indicadores apontam para aceleração do PIB no primeiro trimestre, puxada por setores menos sensíveis ao ciclo econômico, como agropecuária e indústria extrativa. Para o ano, a projeção de crescimento foi levemente revisada para cima, a 1,6%.

No cenário internacional, o material observa que a guerra segue pressionando o mercado de energia, com o fechamento do Estreito de Ormuz e restrições à navegação elevando os preços do petróleo. Ainda assim, o surgimento de canais diplomáticos entre Irã e Estados Unidos reduz o risco de um prolongamento indefinido do conflito, na visão dos analistas do Bradesco.

Duração do conflito é variável-chave

O principal risco destacado no relatório continua sendo a duração da guerra. Um conflito mais longo pode ampliar os efeitos sobre cadeias produtivas globais, deixando de impactar apenas preços e passando a afetar também a disponibilidade física de insumos.

Mesmo nesse ambiente, o Bradesco registra que economias emergentes têm se beneficiado do redirecionamento de fluxos globais de investimento. Esse movimento, aliado à resiliência da economia americana diante da turbulência, ajuda a sustentar os mercados — mas mantém a inflação e a política monetária no centro das atenções, escreveram os analistas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/04/2026

STF DECIDE MANTER REONERAÇÃO GRADUAL DA FOLHA DE PAGAMENTOS ATÉ 2027

Medida atinge 17 setores intensivos em mão de obra

Por Pepita Ortega — Brasília



Plenário do STF durante sessão de julgamento — Foto: Rosinei Coutinho/STF

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta quinta-feira manter as regras atuais da desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia intensivos em mão de obra e de municípios, segundo as quais o processo de reoneração gradual ocorrerá entre 2025 e 2027.

A partir de 2028, as empresas de 17 setores voltarão a pagar a contribuição sobre a folha de salários de 20%, valor cobrado atualmente das demais empresas não beneficiadas pela desoneração. Essa regra de transição foi definida em um acordo entre o Congresso e o governo.

A desoneração permite que empresas substituam a contribuição previdenciária por uma alíquota sobre a receita bruta do empreendimento, que varia de 1% a 4,5%, de acordo com o setor e serviço prestado, para fomentar empregos.

Criada em 2011, a desoneração foi prorrogada em 2023 pelo Congresso Nacional. Na sequência, o relator, ministro Cristiano Zanin, concedeu liminar suspendendo trechos da lei e fixou prazo para negociação entre os poderes. Foi fixado um acordo entre os Poderes, o que levou a uma nova lei estabelecendo a reoneração gradual até 2027.

Apesar do arranjo, o tema seguiu o STF. Zanin votou por declarar a lei que prorrogou a desoneração inconstitucional, mas não a declarou nula, por conta do acordo. Acompanharam o ministro os colegas Luís Roberto Barroso (aposentado), Alexandre de Moraes, Flávio Dino, Kassio Nunes Marques, André Mendonça, Edson Fachin, Cármen Lúcia, Dias Toffoli e Gilmar Mendes. O ministro Luiz Fux votou por rejeitar a ação e validar a norma aprovada pelo Congresso.

A Corte também fixou a tese segundo a qual o Congresso não pode aprovar legislação que reduza a receita da União sem que apresente estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/04/2026

COPOM PODE REPETIR CORTE DE 0,25 PONTO PERCENTUAL NA REUNIÃO DE JUNHO, AVALIA ECONOMISTA DO SANTANDER

Por Ana Carolina Diniz

No comunicado do Banco Central sobre a decisão que reduziu os juros na quarta-feira, Marco Antonio Caruso, economista do Santander, considera que o Copom “implicitamente” indicou que o cenário-

base para a reunião de junho é mais um corte de 0,25 ponto percentual, ganhando assim mais tempo para avaliar o cenário de incerteza na economia por conta da guerra no Oriente Médio.



O Banco Central vinha monitorando o Master desde o primeiro semestre de 2024, levantando uma série de problemas na instituição de Daniel Vercaro — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

Caruso explica que, antes do conflito, o banco projetava uma inflação de 3% e, atualmente, trabalha com um percentual próximo de 5%. Mesmo assim, ainda não alterou a expectativa de que a taxa de juros, hoje em 14,50%, termine o ano em 12,5%, ressaltando que choques externos persistentes ou uma deterioração adicional das expectativas

podem levar o Copom a adotar um ciclo ainda mais tímido.



Marco Caruso, economista do Santander — Foto: divulgação

1) O Copom reduziu os juros em 0,25pp como esperado. O que chamou atenção no comunicado? O que esperar para as próximas reuniões?

A decisão veio dentro do esperado, mas o que chamou atenção foi o tom mais cauteloso do comunicado. O Copom reconheceu efeitos secundários do choque do petróleo nas expectativas de inflação longa, assim como atividade mais

forte no primeiro trimestre de 2026.

Ao chamar a atenção para a revisão da "extensão", o Comitê reduz a importância relativa do "ritmo" do corte, sugerindo implicitamente que mais uma redução de 0,25pp na reunião de junho é cenário-base. Com isso, ganha mais tempo.

2) O senhor acredita que o cenário seria diferente se não fosse o impacto do preço do petróleo por conta da guerra no Oriente Médio? Haveria espaço para um corte maior?

O choque recente no preço do petróleo torna o trabalho do Copom mais complexo. Esse fator afeta tanto a inflação corrente quanto as expectativas e exige uma postura mais prudente. Antes desse choque externo, tínhamos uma inflação próxima de 3% por uma sequência de meses e um conforto maior do Comitê. O Copom volta a ficar mais preocupado com a convergência da inflação para a meta e com a credibilidade do processo.

3) O senhor aponta outros riscos para alta da inflação nos próximos meses que possa afetar a projeção do Santander para o IPCA em 4,5%?

Além do petróleo no mercado internacional, vemos alguns riscos relevantes no curto e médio prazo. Entre eles, destacamos eventuais reajustes nos preços dos combustíveis nas refinarias, que podem afetar a inflação de forma direta e indireta. Também entram no radar possíveis medidas compensatórias por parte do governo, cujo desenho pode alterar a dinâmica de preços relativos.

Outro ponto importante é a evolução dos riscos associados a El Niño, com impactos potenciais sobre preços de alimentos e energia. Nesse contexto, novas mudanças na bandeira tarifária da energia elétrica também podem pressionar a inflação. Por fim, uma valorização adicional do câmbio pode limitar o processo de desinflação, sobretudo nos bens tradables. Hoje o nosso tracker já aponta para um IPCA mais próximo a 5% este ano.

4) A decisão pode alterar o cenário do Santander para a Selic deste ano a 12,50%?

Neste momento, não. A decisão está alinhada com o nosso cenário e mantemos a projeção de Selic em 12,50% ao final do ano. No entanto, é claro que o balanço de riscos ficou mais desafiador.

Choques externos persistentes ou deterioração adicional das expectativas podem levar o Copom a adotar um ciclo ainda mais tímido.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/04/2026

DÍVIDA PÚBLICA VAI A 80,1% DO PIB, MAIOR PATAMAR DESDE A PANDEMIA

Passivo que abrange governo federal, INSS e governos estaduais e municipais está em R\$ 10,4 trilhões

Por Bernardo Lima — Brasília



O Congresso Nacional e a Esplanada dos Ministérios — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

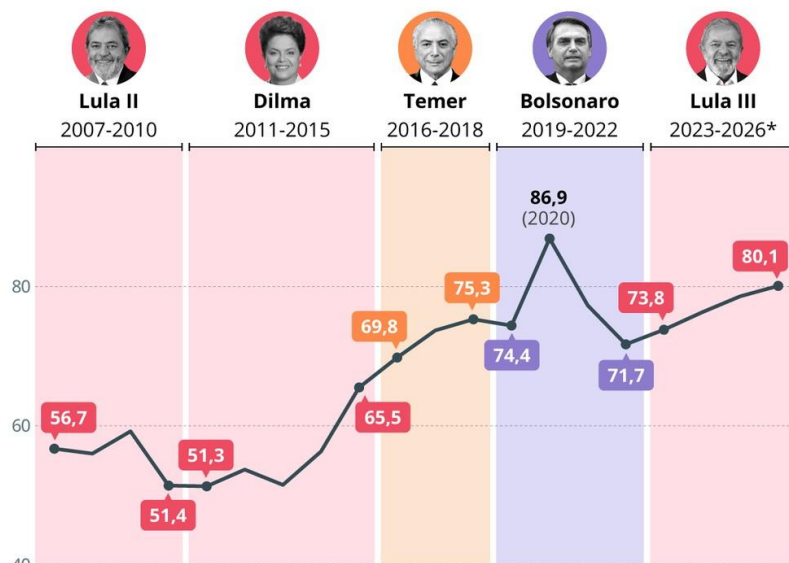
A dívida bruta do Brasil em março voltou a subir e atingiu R\$ 10,4 trilhões, o que equivale a 80,1% do PIB, segundo dados do Banco Central (BC) divulgados nesta quinta-feira. Com um crescimento de 0,9 ponto percentual em relação ao mês anterior, a dívida pública chegou ao maior nível desde julho de 2021, na pandemia, quando o indicador alcançou 80,3% do PIB.

O cálculo leva em conta o governo federal, INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) e governos estaduais e municipais.

Este é um dos principais indicadores econômicos observados pelos investidores na avaliação da saúde das contas públicas. O pagamento da dívida está entre as maiores despesas obrigatórias do governo federal, e sua expansão reduz o espaço para gastos discricionários, os não obrigatórios, como recursos para investimento e custeio. Hoje, essas despesas de livre gasto representam menos de 10% do orçamento federal.

A expansão do passivo segue uma tendência observada também no ano passado. Em 2025, a dívida pública federal cresceu 18%, a maior alta desde 2015, superando o endividamento adquirido em 2020 (alta de 17,9%), na pandemia.

Dívida pública (% do PIB)



*Até março de 2026

Fonte: Compilação do Goldman Sachs com base em dados do Tesouro Nacional

— Foto: Arte O GLOBO



Relatório do Goldman Sachs aponta para uma trajetória crescente da dívida nos próximos meses, frente a um cenário com desafios fiscais para o governo.

"A falta de controle dos gastos minou gravemente a credibilidade das metas fiscais e contribuiu para uma economia superaquecida e sobreendividada. Além disso, uma âncora fiscal frágil aumentou os riscos fiscais, levando a expectativas de inflação de curto e médio prazo sem ancoragem", diz o texto.

Segundo o BC, a variação mensal da dívida bruta foi puxada para cima pelos juros nominais apropriados (alta de 0,9 ponto percentual), das emissões líquidas da dívida (alta de 0,4 ponto percentual) e pelas variações do PIB nominal, que teve redução de 1,2 ponto percentual.

Ao se considerar o critério nominal, que engloba as despesas com juros da dívida pública, houve déficit de R\$ 199,5 bilhões em março. No acumulado de doze meses, houve déficit nominal de R\$1.217,5 bilhões (9,41% do PIB).

Dívida líquida

Enquanto isso, a dívida líquida, que desconsidera os ativos do governo, subiu a 66,8% do PIB em março, chegando a R\$ 8,6 trilhões, um crescimento de 1,3 ponto percentual em comparação com o mês anterior.

Déficit do setor público

O BC ainda divulgou o resultado fiscal do setor público consolidado, que registrou um déficit primário (quando se desconta o pagamento dos juros da dívida) de R\$ 80,7 bilhões em março deste ano. No mesmo período do ano passado, o resultado foi de superávit de R\$ 3,6 bilhões.

Em nota, a XP Macro ressalta a influência do resultado primário negativo na dinâmica de crescimento da dívida, que deve se manter no cenário de altos juros nos próximos meses.

"Assim, a tendência de alta da dívida deve se manter nos próximos meses, dado que o resultado primário está muito aquém do necessário para sua estabilização. Esse deve ser o principal ponto de atenção nas contas públicas neste ano", escreve.

O superávit acontece quando as receitas do governo com tributos e impostos são maiores que suas despesas. O mesmo acontece nos casos das empresas estatais, mas com suas receitas de serviços e produtos.

Os dados do setor público consolidado levam em conta os resultados fiscais de União, estados, municípios e empresas estatais (exceto setor financeiro e Petrobras).

Neste mês, o resultado foi composto pelos déficits de R\$ 74,8 bilhões do governo central, R\$ 5,4 bilhões dos governos regionais, e R\$ 0,5 bilhão das empresas estatais. Em doze meses, o setor público consolidado acumulou déficit de R\$137,1 bilhões, equivalente a 1,06% do PIB, 0,65 p.p. do PIB.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/04/2026

PETRÓLEO CHEGA AO MAIOR PATAMAR EM 4 ANOS, MAS PERDE FÔLEGO

Investidores temem que bloqueio do Estreito de Ormuz dure mais tempo, após declarações de Trump de que essa estratégia é mais eficaz que bombardeio para derrotar o Irã

O preço do petróleo voltou a subir na manhã desta quinta-feira e chegou ao maior patamar em quatro anos. O barril do tipo Brent, referência internacional, foi cotado a US\$ 126 no mercado asiático, com receio de que o fechamento do Estreito de Ormuz se prolongue. Por volta das 8h, porém, a cotação já havia perdido fôlego, com o barril negociado a US\$ 116,52, recuo de 1,28%.



Petróleo sobe ao maior nível desde o 1º ano da guerra na Ucrânia — Foto: Eric Thayer/Bloomberg

A escalada no preço do petróleo ocorreu após o site de notícias Axios divulgar, na quarta-feira, que o presidente dos EUA, Donald Trump, manterá o bloqueio naval no Estreito de Ormuz até que o Irã concorde com termos de um acordo para acabar com a guerra, o que incluiria um acerto sobre questões nucleares.

— O bloqueio é mais eficaz do que os bombardeios. Eles estão sendo sufocados — disse Trump ao Axios.

Além disso, segundo um alto funcionário da Casa Branca, o presidente americano teria mencionado a líderes da indústria petrolífera uma possível extensão "por vários meses" do bloqueio imposto por Washington aos portos iranianos.

O salto de quase 7% do Brent no mercado asiático hoje levou a commodity ao maior nível desde o primeiro ano da guerra na Ucrânia, quando o mercado de energia sofreu forte abalo.

O barril do West Texas Intermediate (WTI), referência nos EUA, subiu menos. Chegou a US\$ 110,09 na véspera, mas também cedia nesta quinta-feira. Era cotado a US\$ 106,45, com recuo de 0,39% por volta de 8h.

— O contexto geopolítico não mostra sinais de calma... A capacidade de armazenamento está saturada (no Golfo), as exportações são limitadas e o risco não se restringe mais a uma simples perda de oferta, abrange um declínio duradouro na produção — alertou Stephen Innes, da SPI Asset Management.

Os mercados de ações asiáticos também sofreram, com perdas significativas em Tóquio (-1,2%) e Hong Kong (-1,2%) e leves ganhos em Xangai e Cingapura.

(Com AFP e Bloomberg)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/04/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARCELORMITTAL BRASIL MANTÉM EM 2025 LIDERANÇA NA PRODUÇÃO NACIONAL DO AÇO

Da Redação Economia 30/04/2026 - 18:25

O relatório com resultados financeiros e operacionais da ArcelorMittal Brasil em 2025, divulgado nesta quinta-feira (30), revela que ela se manteve como líder no Brasil em produção nacional de aço bruto, com 42% do total no país. O volume produzido foi de 15,14 milhões de toneladas, 1,3% a menos que em 2024.

A produção de minério de ferro atingiu 2,34 milhões de toneladas, com queda de 18,3% em relação a 2024. A empresa informou que o resultado foi impactado pela transição da Mina de Serra Azul, que concluiu a implantação de uma planta de produção de pellet feed que ainda não atingiu a capacidade de produção esperada.

O volume de vendas de aço atingiu 14,9 milhões de toneladas, com queda de 1,9% em relação a 2024. Desse total, 8,4 milhões de toneladas, correspondentes a 57%, foram destinadas ao mercado interno e 6,4 milhões de toneladas, equivalentes a 43%, a exportações.

Segundo o relatório, a receita líquida consolidada somou R\$ 61,76 bilhões, com recuo de 7,2% em relação ao ano anterior. Já o Ebitda consolidado atingiu R\$ 8,08 bilhões em 2025, 12% inferior ao de 2024. A empresa incluiu no resultado financeiro o fechamento de acordo relativo à aquisição da Votorantim Siderurgia, no valor de R\$ 2,9 bilhões. Com isso, o resultado final da ArcelorMittal Brasil foi negativo em R\$ 2,2 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS CRESCEM NO 1º TRIMESTRE E INFLUENCIAM NA ALTA DOS FRETES, INFORMA CONAB

Da Redação Portos e logística 30/04/2026 - 17:57



As exportações de soja avançaram no último mês nas principais rotas de escoamento brasileiras. Com aproximadamente 88,1% da área colhida para a oleaginosa, os volumes embarcados no acumulado do primeiro trimestre de 2026 já superam em cerca de 5,92% o total janeiro a março de 2025. O cenário é semelhante para o milho, que registrou acumulado 15,25% acima do verificado para as exportações no mesmo período do ano anterior. Para a primeira safra do cereal, a colheita já ultrapassou metade da área plantada, segundo dados do Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab),

divulgado na última quarta-feira (29).

O levantamento mostra que as regiões Centro-Oeste e Sul foram as que mais enviaram grãos para o mercado externo, com predomínio do estado de Mato Grosso. No caso da soja, os embarques pelo Arco Norte chegaram a 39% no trimestre, seguido pelo Porto de Santos, em São Paulo, com 36,2%, e pelo Porto de Paranaguá, no Paraná, com 18,3%.

O Arco Norte foi também o principal em embarques de milho, com volume correspondente a 34,9% do total do cereal exportado no trimestre. Em segundo, ficou o terminal santista, com 29,1%, seguido pelo Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com 16%. De acordo com a Conab, o aumento dos volumes de grãos movimentados teve impacto na elevação dos fretes nas principais rotas monitoradas por ela. No Centro-Oeste, os preços mais altos foram verificados em Goiás, de até 35% mais caros em comparação com o mês anterior, nas rotas saindo de Cristalina, no leste do estado.

No Mato Grosso, com o avanço da colheita da soja no Vale do Araguaia, o preço pelo transporte ficou até 10% mais caro, percentual registrado também no Mato Grosso do Sul. Já no Distrito Federal, a alta chegou a 12%, acompanhando a movimentação sazonal com a colheita da soja na maior região produtora do país.

De acordo com análise da Conab, os custos dos combustíveis e os gargalos operacionais impactaram os fretes no Paraná, que subiram até 11% na região de Ponta Grossa. Já no Sudeste, São Paulo registrou os preços mais altos, com elevação de até 30%, em Minas Gerais também foi verificada tendência de aumento dos fretes, mas abaixo de 10%. No caso específico do café, os preços voltaram a ficar aquecidos para as rotas com destino ao sul do estado.

No Nordeste, com destaque para a região produtora de soja no oeste da Bahia, foi registrada alta de até 19% nos preços cobradas pelo transporte. Na região, o Maranhão foi o estado com maior aumento

apurado, de até 23%, principalmente para escoamento da soja no sul do estado, enquanto no Piauí a maior elevação ficou em 8%.

Segundo o Boletim Logístico da Conab, as importações de fertilizantes cresceram no primeiro trimestre de 2026 cerca de 9,13% em comparação com o mesmo período do ano anterior, chegando a 8,61 milhões de toneladas. De acordo com a companhia, esse resultado assegura estabilidade para os próximos plantios de grãos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

FONTE NUCLEAR SERÁ ALTERNATIVA DE PROPULSÃO PARA NAVIOS MERCANTES E ABASTECIMENTO A PLATAFORMAS, DIZ PETRÔNIO

Por Nelson Moreira Indústria naval 30/04/2026 - 16:11



Secretário de segurança nuclear da Marinha do Brasil destaca estudos com microrreatores que buscam criação de modelos de porte compatível, em tamanho, que futuramente possam ser instalados em navios, plataformas e em outras aplicações

O uso de microrreatores nucleares embarcados será em médio prazo, em torno de um década, alternativa para que embarcações e plataformas de exploração de petróleo e gás no mar alcancem eficiência energética e cumpram as determinações da Organização Marítima Internacional (IMO) para zerar as emissões de gases do

efeito estufa (GEE). A previsão é do almirante Petronio Aguiar, secretário naval de segurança nuclear da Marinha do Brasil, que observa a tecnologia, que já é usada em navios militares há cerca de 80 anos, agora podendo ser desenvolvida para aplicação também em navios mercantes.

Segundo Petrônio Aguiar, já existe em desenvolvimento em diferentes países, inclusive no Brasil, projetos para a criação de Small Modular Reactors (SMB), os pequenos reatores modulares, que poderão ser usados tanto em navios como em plataformas. Além disso, países com economia mais forte estão inclinados a usar a energia nuclear em embarcações. Os estudos, informou o almirante, buscam a criação de modelos de porte compatível, em tamanho, para que possam ser instalados em navios, em plataformas e em outras aplicações. “Acreditamos muito que esses reatores existirão como produtos e serão usados no cenário marítimo e fluvial”, afirmou.

O oficial avalia que, por causa da necessidade de avançar em projetos de transição energética e de descarbonização, a tendência é de aceleração das pesquisas para que em breve os reatores estejam no mercado para serem opções para estaleiros, armadores e operadores de plataformas. “O mundo precisa passar por um processo de transição energética, e o uso da energia nuclear é uma opção”, comentou Petrônio, em entrevista à Portos e Navios.

A previsão do secretário é compartilhada pelo presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Atividades Nucleares (Abdan), Celso Cunha, que lembra que o uso de microrreatores em embarcações já é antigo, mas apenas em navios militares. “A novidade é o uso em embarcações civis”, disse. Ele acrescentou que a Rússia já conta com navios quebra-gelo movidos à propulsão nuclear.

Cunha informou à reportagem que, além dos projetos para a criação de reatores de tamanho pequeno para serem instalados em navios e usados em sistemas de propulsão, há projetos em desenvolvimento de embarcações de apoio que serão usadas para fornecer energia a plataformas de exploração de petróleo e gás em alto-mar. Além disso, explicou, há previsão de que embarcações com reatores nucleares poderão ser usadas como espécies de usinas para gerar eletricidades para cidades

em regiões com obstáculos para instalar as redes convencionais de distribuição, como as mais remotas da Amazônia.

No Brasil, um passo para a criação de microrreatores está sendo dado em Santa Catarina, onde a empresa Diamante Energia, em parceria com a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e um consórcio formado por universidades e outras instituições científicas, tecnológicas e de inovação, desenvolve o Microrreator Nuclear Brasileiro (MRB), projeto no qual estão sendo investidos R\$ 50 milhões e cujo prazo de conclusão é de cerca de três anos. O equipamento, segundo informações da companhia, será capaz de gerar cinco megawatts (MW), poderá ser instalado em contêineres de 40 pés e terá autonomia de até 10 anos sem necessidade de reabastecimento.

Além disso, a Diamante explica que ele poderá ser fabricado em linhas de produção contínua, e a previsão é de estar disponível no mercado em prazo de oito a 10 anos. A expectativa da empresa é de que o microrreator seja capaz de abastecer cidades pequenas inteiras e regiões de cidades maiores, além de plataformas e outras estruturas, servindo ainda para estabilizar o fornecimento de energia a vários segmentos, como indústrias e usinas eólicas.

No caso brasileiro, para uso em plataformas no mar e embarcações, a instalação dependerá ainda de regulação, que deverá ser feita pela Marinha, que é órgão regulador de todas as atividades no mar e em rios, como ressaltou o almirante Petrônio. “A autoridade marítima é a Marinha e todos os assuntos ligados ao uso de energia nuclear em águas no Brasil é atribuição dela”, frisou.

O secretário explicou que essa regulação precisa levar em consideração todas as questões de segurança envolvida e, diferentemente de uma usina nuclear em terra, em que o foco é basicamente o reator, em plataformas e navios é preciso considerar todas as atividades, seja a exploração de petróleo e gás seja o transporte de mercadorias. Ele lembrou que navios e plataformas são estruturas móveis em ambientes instáveis e operadas por pessoas que não são especializadas no uso da energia nuclear e que a regulação precisa garantir segurança para todas as etapas da operação, incluindo a proteção ao meio ambiente.

O almirante ressaltou ainda que o uso de propulsão nuclear em navios que fazem rotas de longo curso demandará ainda regulação internacional e também dos países por cujas águas territoriais navegarão. Ele informou, no entanto, que a Agência Internacional de Energia Nuclear já se prepara para implementar regras para o segmento marítimo e que, desde o início do ano, a Organização Marítima Internacional (IMO) estuda atualizações do código nuclear, cujas normas mais recentes são de 1981. “Estamos acompanhando porque, quando a tecnologia estiver sendo usada, demandará padronização para muitos países”, projetou.

Petronio Aguiar vê o uso da energia como uma tendência não só para embarcações militares, como já acontece hoje, mas para garantir a transição e o abastecimento de energia a vários segmentos da economia, inclusive a partir de embarcações, como plataformas marítimas. Ele citou que na Rússia essas estruturas já são usadas para gerar eletricidade para algumas partes do país e, como Celso Cunha, presidente da Abdan, acredita que elas poderão servir para esse fim também no Brasil.

Ele também mencionou que a China é um dos países mais avançados no desenvolvimento de SMBs e que, por isso, há expectativa de que os equipamentos possam ser incorporados a novas embarcações construídas em estaleiros chineses. Além disso, disse que, no Brasil, a Petrobras já desenvolve estudos para ter plataformas produzidas no exterior com reatores nucleares para gerar eletricidade para plataformas de exploração de petróleo e gás.

O secretário naval de segurança nuclear da Marinha do Brasil afirmou que, com medidas de segurança adequadas, o uso da propulsão nuclear deve ser o melhor caminho para garantir que o setor marítimo avance para cumprir as exigências da IMO em relação à redução de emissões de gases de efeito estufa e à descarbonização. “A energia nuclear é a mais limpa e, normatizada, é muito segura”, garantiu Petrônio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

SINAVAL SUGERE 'REFIS ESTADUAL' PARA ESTALEIROS DO RJ VOLTAREM ÀS LICITAÇÕES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 29/04/2026 - 22:08



Sindicato propõe modelo de renegociação semelhante ao adotado em Niterói, na região metropolitana, para que estaleiros consigam certidão de débito para participar de disputas por novas encomendas

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que a adoção de um mecanismo de renegociação de dívidas é um caminho para que os estaleiros do estado Rio de Janeiro consigam voltar a participar da disputa por novas encomendas de projetos de construções de embarcações, em especial do Sistema Petrobras. Nas

últimas concorrências, as obras foram contratadas em polos navais de estados como Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

O Sinaval sugere que seja adotado um Refis semelhante ao que permitiu o refinanciamento de dívidas de estaleiros de Niterói, na região metropolitana do Rio. “Pretendemos conseguir de novo que o estado do Rio possa participar das licitações. Temos que colocar o estado de novo no trilho das licitações nacionais, mais especificamente Transpetro e Petrobras. Sem as certidões negativas de débito, não conseguimos fazer isso”, afirmou o vice-presidente jurídico e de governança do Sinaval, Anderson Fajardo, na última terça-feira (28), durante seminário sobre reforma tributária, promovido pelo Sinaval e pela Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar), no Rio de Janeiro (RJ).

Fajardo contou que, recentemente, representantes do Sinaval entregaram uma carta à deputada estadual Célia Jordão (PSD-RJ) com esse pleito para criação de um parcelamento maior a ser inserido em uma espécie de “Refis estadual”. No evento, a parlamentar ressaltou que o Refis aprovado pela Assembleia do Rio de Janeiro (Alerj) já contempla até 90 parcelas — quantidade máxima permitida pelo Conselho Nacional de Política Fazendária. “O estado do Rio de Janeiro não poderia adotar um número de parcelas que não fosse pactuado no Confaz”, ponderou Célia.

Desde o final de 2020, também tramita na Alerj um projeto de lei complementar (32/2020) denominado ‘transação tributária’, de autoria da parlamentar e do deputado Rosenverg Reis (MDB-RJ). A proposta estabelece requisitos e as condições para que o estado do Rio de Janeiro e os devedores realizem transação resolutiva de litígio. Esse PL prevê uma quantidade maior, de até 120 parcelas.

O VP jurídico do Sinaval frisou que, neste pleito, é importante seguir o exemplo de Niterói. “A indústria naval, infelizmente, passou por percalços. Mas é resiliente porque ela não se abala e sempre dá a volta por cima. A maioria dos problemas passados lá atrás não foi causada pelos estaleiros. É fundamental que resolvamos isso para dar o próximo passo”, defendeu Fajardo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2026

NAVIO 'LOG-IN PANTANAL' É VENDIDO PARA SUBSIDIÁRIA DA MSC

Por Danilo Oliveira Navegação 29/04/2026 - 19:53

Operação de alienação do porta-contêineres, no valor de US\$ 17,5 milhões, garante continuidade da posse e do uso operacional da embarcação pela empresa brasileira de navegação

A Log-In Logística Integrada informou ao mercado sobre uma operação de alienação do porta-contêineres Log-In Pantanal, que seguirá incorporado à sua frota. A transação, no valor de US\$ 17,5



milhões, data da última segunda-feira (27) e envolve a venda da embarcação pela subsidiária Log-In International GmbH para a Evolene Oceanway Limited, subsidiária da MSC. A Mediterranean Shipping Company controla a SAS Shipping Agencies Services Sàrl que, por sua vez, é acionista controladora direta da Log-In.

A operação garante a continuidade da posse e do uso operacional da embarcação pela Log-In, afretada por intermédio de sua subsidiária. De acordo com um comunicado desta quarta-feira (29), o pagamento foi feito à vista e prevê o pagamento mensal de taxa diária (hire). Segundo a Log-In, a negociação comercial foi realizada de forma independente entre os administradores da companhia e os administradores da Evolene.

A Log-In destacou que o valor de alienação da embarcação foi apurado com base em laudos de avaliação elaborados por duas empresas independentes, que atestaram que os US\$ 17,5 milhões refletem valores praticados pelo mercado internacional para embarcações de características equivalentes. Segundo o comunicado, o contrato de afretamento assegura que a companhia manterá a posse e o uso da embarcação, sem interrupção dos serviços prestados.

A operação foi aprovada pelo conselho de administração da Log-In, após recomendação do comitê estratégico e financeiro e anuência do comitê de auditoria da companhia. “Assessores jurídicos confirmaram a regularidade societária, regulatória e a ausência de descumprimento de covenants financeiros, e a controladoria da companhia validou a estrutura contábil e tributária da operação. A companhia entende que a operação foi realizada em condições comutativas e no seu melhor interesse”, pontuou o vice-presidente financeiro e de relações com investidores, Pascoal Cunha Gomes, no comunicado.

Atualmente, a empresa possui uma frota de nove navios porta-contêineres, com capacidade total de 24.366 TEUs e que oferecem serviços de navegação com rotas regulares integrando os principais portos do país à Argentina, Paraguai e Uruguai. A Log-In também administra e opera o Terminal de Vila Velha (TVV), no Espírito Santo, além de um terminal intermodal em Itajaí (SC) com operações dedicadas.

Durante a 30ª Intermodal, há duas semanas, o presidente da Log-In, Marcus Voloch, lembrou que a empresa incorporou dois navios à frota em 2024 e disse que não havia previsão para mudanças em 2026. “Não temos plano de mudar frota para esse ano, mas estamos analisando em breve alguma mudança. Estamos fazendo contas, mas esperamos crescer em capacidade nos próximos anos”, comentou em entrevista à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/04/2026

ANP DISTRIBUI R\$ 4,9 BILHÕES EM ROYALTIES DA PRODUÇÃO DE FEVEREIRO **Da Redação Offshore 29/04/2026 - 18:36**



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) anunciou ontem que encerrou, nesta quarta-feira (29), as transferências a estados e municípios dos valores de royalties da exploração do petróleo referentes à produção de fevereiro de 2026, para os contratos de partilha de produção. A três estados, foram repassados R\$ 563.450.493,01, e a 531 municípios, R\$ 743.740.049,93.

Segundo a agência reguladora, no dia anterior já haviam sido feitos os repasses dos montantes relativos à produção



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 072/2026
Página 61 de 61
Data: 30/04/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

dos contratos de concessão e cessão onerosa. Com isso, o volume total de royalties da produção de fevereiro repassados, incluindo a parcela da União, foi de R\$ 4,88 bilhões.

A ANP é responsável por calcular, apurar e distribuir os royalties à União, aos estados e aos municípios. De acordo com a autarquia, os repasses são feitos com base em critérios estabelecidos em leis e, mesmo que a legislação não estabeleça prazo para o pagamento, procura fazê-lo no menor tempo possível.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2026



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 30/04/2026