

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 037/2026
Data: 02/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS RECEBE SETE NAVIOS DE CRUZEIROS EM MARÇO; VEJA LISTA COMPLETA.....	4
TCU TEM PAPEL FISCALIZADOR EM LEILÕES E CONCESSÕES	5
GESTÃO GOVERNADA OU DESGOVERNADA?	7
PORTO DE SANTOS E ÁSIA VÃO TER NOVA CONEXÃO; SAIBA MAIS	10
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	11
CABOTAGEM NO NE ATINGE 60,7 MI DE TONELADAS COM CONCENTRAÇÃO EM 4 ESTADOS.....	11
PARAÍBA CONSOLIDA RITMO DE CRESCIMENTO E DESCOLA DO DESEMPENHO NACIONAL	12
SOLAR CRESCE 17% E ALAGOAS INVESTE R\$ 4,8 MI EM ESTUDO PARA ATRAIR PROJETOS	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	16
SUDESTE MOVIMENTA QUASE 700 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025 E AMPLIA PROTAGONISMO LOGÍSTICO	16
PROGRAMA DE BOLSAS PARA MECÂNICOS DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA RECEBE QUASE 2 MIL INSCRIÇÕES.....	17
LEILÃO DO TERMINAL MCP01, NO PORTO DE SANTANA (AP), GARANTE R\$ 150 MILHÕES EM INVESTIMENTOS	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	19
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVO TRECHO DA DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL, EM JUNQUEIRO.....	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	21
EDITORIAL – A MIRAGEM NUCLEAR E A REALIDADE DO PODER	21
INSIGHT – LOGÍSTICA - ENTRE A SKYNET E WALL STREET.....	22
POLÍTICA - FLÁVIO DIZ QUE SEU PAI SUBIRÁ A RAMPA DO PLANALTO EM 2027	24
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	25
<i>O apoio de Flávio.....</i>	<i>25</i>
<i>As explicações do senador.....</i>	<i>25</i>
<i>Entre “o horror” e a justificaitva.....</i>	<i>25</i>
<i>O “sim” de Haddad.....</i>	<i>25</i>
<i>A estratégia.....</i>	<i>25</i>
POLÍTICA - RONALDO CAIADO PROMETE ANISTIA PLENA, GERAL E IRRESTRITA	25
POLÍTICA - USP/CEBRAP ESTIMA 20,4 MIL PESSOAS NO ATO EM SP E 4,1 MIL NO RIO.....	26
POLÍTICA - O BRASIL ACORDOU HÁ MAIS DE TRÊS ANOS DO PESADELO, DIZ GLEISI	27
OPINIÃO – PLANEJAMENTO - PRECISA-SE DE URBANISTAS.....	27
TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DO SUL MOVIMENTAM QUASE 200 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	29
TRANSPORTES – PORTOS – OPINIÃO – DIREITO - NOVA ESTRUTURA TARIFÁRIA DO PORTO DO RIO GRANDE: REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E IMPLICAÇÕES COMPETITIVAS	30
TRANSPORTES – FERROVIAS - TRECHO SALGUEIRO–SUAPE DA TRANSNORDESTINA AVANÇA COM NOVOS EDITAIS	32
TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO ENTREGA 6 KM DUPLICADOS DA BR-101 EM ALAGOAS.....	33
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - BRASIL E PERU ELIMINAM LIMITE DE VOOS EM NOVO ACORDO AÉREO	34
PETRÓLEO E GÁS - SOB IMPACTO DA GUERRA, OPEP+ AUMENTA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO	35
PETRÓLEO E GÁS - RÚSSIA AINDA TEME POR DESEQUILÍBRIO NO MERCADO PETROLÍFERO MUNDIAL	36
FINANÇAS - MAIORES BANCOS DEVEM BANCAR R\$ 30 BI PARA RECOMPOR FGC.....	36
BE JOB – OPINIÃO – GESTÃO - SUA EMPRESA CRESCE ATÉ ONDE SUA RESTRIÇÃO PERMITE	38
JUSTIÇA - MORAES AUTORIZA BOLSONARO A RECEBER ESTÍMULO ELÉTRICO	40
JUSTIÇA - JUSTIÇA BLOQUEIA AÇÕES DO BRB LIGADAS AO BANCO MASTER.....	41
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ - APÓS MORTE DO LÍDER SUPREMO, IRÃ TEM NOVO COMANDO	42
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ - TRUMP DIZ QUE CONCORDA CONVERSAR COM NOVA LIDERANÇA IRANIANA	43
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ - BOMBARDEIO A TEERÃ TAMBÉM MATOU EX-PRESIDENTE CRANIANO	44
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ – IRÃ AMEAÇA ATINGIR BASES AMERICANAS EM PAÍSES VIZINHOS	45
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ – DERRUBAR IRÃ É PRETEXTO PARA DETER CHINA, DIZEM ANALISTAS	45
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ – PAPA PEDE FIM DA DESTRUIÇÃO, DA DOR E DA MORTE NO ORIENTE MÉDIO	47
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ – VOOS DO BRASIL PARA PAÍSES DO ORIENTE MÉDIO SÃO SUSPENSOS.....	47
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ – GOVERNO CONDENA CONFLITO E FAZ APELO PELO FIM DOS ATAQUES	48
INTERNACIONAL - EUA x IRÃ – CHANCELER FALA EM VIOLAÇÃO GRAVE, MAS QUER REDUZIR TENSÃO	48



JORNAL O GLOBO – RJ.....	49
COM A ALTA DO PETRÓLEO, DEFASAGEM NO PREÇO DA GASOLINA JÁ CHEGA A 17% E NO DIESEL A 23% NAS REFINARIAS DA PETROBRAS	49
NO MAIOR CAOS AÉREO DESDE A PANDEMIA, MAIS DE 7 MIL VOOS SÃO CANCELADOS EM 3 DIAS; AÇÕES DE AÉREAS DESPENCAM	50
PENDURICALHOS: MP DO RIO DIZ QUE PAGAMENTOS QUESTIONADOS POR GILMAR SÃO 'DIREITOS PREVIAMENTE INSTITUÍDOS'	52
PETROBRAS DESCARTA RISCO IMEDIATO ÀS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES DE PETRÓLEO APÓS TENSÃO NO ORIENTE MÉDIO.....	53
PRESIDENTE DA CPI DO INSS SE REÚNE COM PF E COBRA ENVIO DE DOCUMENTOS DE VORCARO	54
PETRÓLEO: RISCO É QUE ALTA TEMPORÁRIA SE TORNE ESTRUTURAL COM ESCALADA DE ATAQUES A ÁREAS DE PRODUÇÃO, SEGUNDO ESPECIALISTAS	55
ONDE FICA O ESTREITO DE ORMUZ É POR QUE ELE É TÃO IMPORTANTE PARA O CONSUMO GLOBAL DE PETRÓLEO?	56
GUERRA NO IRÃ JÁ PROVOCA ENGARRAFAMENTO NO ESTREITO DE ORMUZ, COM 150 PETROLEIROS PARADOS	58
GUERRA NO IRÃ JÁ PROVOCA ENGARRAFAMENTO NO ESTREITO DE ORMUZ, COM 150 PETROLEIROS PARADOS	59
ACIONISTAS E CREDORES ESBARRAM EM PROPOSTAS DISTINTAS PARA EVITAR RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA RAÍZEN	60
TRÁFEGO DE NAVIOS DESPENCA NO ESTREITO DE ORMUZ, E TRÊS EMBARCAÇÕES SÃO ALVOS DE ATAQUES	62
MSC, MAIOR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DO MUNDO, ORDENA QUE SEUS NAVIOS NO GOLFO SE COLOQUEM EM SEGURANÇA..	64
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	65
CONFRONTO EUA-IRÃ ENCARECE PETRÓLEO, FAVORECE AÇÕES DA PETROBRAS, MAS A PRESSIONA A REVER PREÇOS	65
BRB PEDE SOCORRO URGENTE E GOVERNO IBANEIS TENTARÁ APROVAR APOORTE NA TERÇA, MAS VOTAÇÃO FICA INCERTA ..	67
CASO MASTER: LIQUIDANTE DIZ QUE PAI E IRMÃ DE VORCARO COMPRARAM MANSÃO NOS EUA COM DINHEIRO DESVIADO	69
TARIFAS DE TRUMP: TRIBUNAL DE APELAÇÕES ABRE CAMINHO PARA REEMBOLSOS APÓS DECISÃO DA SUPREMA CORTE	70
PRESSÃO DE REAJUSTE DO DIESEL SOBRE PETROBRAS DEVE AUMENTAR COM DISPARADA DO PETRÓLEO, DIZ ENTIDADE	71
O AUMENTO DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO TERÁ EFEITO NO BOLSO DO CONSUMIDOR?	72
OPINIÃO - FIM DA ESCALA 6X1: A FATURA COM OS CUSTOS DA MEDIDA PODE IR PARA AS CONTAS PÚBLICAS	73
VALOR ECONÔMICO (SP).....	74
HIDROVIAS DO BRASIL TEM PREJUÍZO DE R\$ 361 MILHÕES NO 4º TRI, QUEDA DE 11%.....	74
CONFLITO COM O IRÃ INTERROMPE NAVEGAÇÃO GLOBAL; PETROLEIROS FICAM RETIDOS E DANIFICADOS	75
TRANSTORNOS NOS AEROPORTOS GLOBAIS SEGUEM NESTA SEGUNDA-FEIRA COM CONFLITOS NO ORIENTE MÉDIO	77
GUERRA PODE AFETAR CADEIA DE SUPRIMENTOS	79
IRÃ DIZ QUE ESTREITO DE ORMUZ ESTÁ FECHADO E ATACARÁ NAVIOS QUE TENTAREM CRUZÁ-LO	80
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	81
FROTA DE APOIO MARÍTIMO INICIA 2026 COM 477 EMBARCAÇÕES.....	81
CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO NÃO AFETOU ROTAS QUE PASSAM POR SANTOS, AFIRMA APS.....	82
PORTOS DO SUDESTE MOVIMENTARAM 699,8 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	83
ATAQUE A PETROLEIRO AMERICANO NO PORTO DE BAHREIN MATA UM TRABALHADOR PORTUÁRIO E FERE DOIS	84
MAERSK E CMA CGM SUSPENDEM ROTAS QUE OPERAM VIA ORIENTE MÉDIO POR QUESTÃO DE SEGURANÇA	84
ARTIGO - HIDROVIAS, DRAGAGEM E ESTADO DE DIREITO: O CUSTO INSTITUCIONAL DE ENCERRAR O DEBATE ANTES DE ELE COMEÇAR	85
SECRETÁRIO-GERAL DA IMO CONDENA ATAQUES A NAVIOS COMERCIAIS E PEDE RESPEITO À LIBERDADE DE TRÁFEGO	88
HAPAG-LLOYD SUSPENDE TRÂNSITOS PELO ESTREITO DE ORMUZ.....	88
PETROLEIROS REFAZEM ROTAS NA REGIÃO DO ESTREITO DE ORMUZ.....	89
HOUTHIS SINALIZAM NOVOS ATAQUES A NAVIOS NO MAR VERMELHO.....	89
IRÃ TENTA INTIMIDAR NAVEGAÇÃO COM ATAQUES NO ESTREITO DE ORMUZ	90
MAERSK SUSPENDE TODAS AS TRAVESSIAS DO ESTREITO DE ORMUZ E DO ESTREITO DE SUEZ.....	91
CMN ALTERA REGRAS DO PROEX E FLEXIBILIZA EMBARQUES DE EXPORTAÇÕES	91
CMA CGM ESTABELECE SOBRETAXA DE EMERGÊNCIA PARA CONFLITOS	92
MAERSK ALTERA ESCALAS EM ROTAS FLUVIAIS NA AMÉRICA DO SUL POR CAUSA DO NÍVEL BAIXO NO RIO PARAGUAI.....	92
CMA CGM AJUSTA SERVIÇO SAFRAN, QUE LIGA O NORTE DA EUROPA À COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL, E SUSPENDE ESCALA EM LONDRES	93
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO REGISTRA EM JANEIRO SUA MAIOR MOVIMENTAÇÃO PARA O PRIMEIRO MÊS DO ANO E PREVÊ RECORDE EM 2026.....	93
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL AMPLIA PARTICIPAÇÃO NA IMPORTAÇÃO NACIONAL DE FERTILIZANTES.....	94
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	94
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	94



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS RECEBE SETE NAVIOS DE CRUZEIROS EM MARÇO; VEJA LISTA COMPLETA

Terminal Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, movimentará mais de 125 mil passageiros no mês

Por Bárbara Farias 1 de março de 2026



MSC Seaview, que encerrou ontem a programação de fevereiro, é um dos sete navios que farão escalas em março; desde o início da temporada, terminal recebeu 369.896 pessoas (Alexsander Ferraz/AT)

Os cruzeiros deverão trazer mais de 125,3 mil pessoas para o Porto de Santos neste mês, o penúltimo da temporada 2025/2026. Sete navios têm atracações previstas no Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais. Neste domingo (1º), estão previstas as chegadas do Costa Diadema e do MSC Preziosa. A programação seguirá até o dia 29, com 22 escalas.

Segundo o Concais, dos sete transatlânticos programados, quatro são regulares, MSC Seaview, MSC Sinfonia, MSC Preziosa e Costa Diadema, e três em trânsito — MSC Armonia, MS Marina e Celebrity Equinox. Navios em trânsito só estão de passagem, tendo outro porto como ponto de início e fim da viagem.

Mais números

A expectativa do Concais é de que ocorram 54.519 embarques, 53.661 desembarques de passageiros, além de outros 17.084 turistas em trânsito.

De acordo com a administração do terminal, haverá escalas simultâneas de navios nos cinco domingos do mês, sendo dois navios hoje, nos dias 8 e 29 (MSC Preziosa e Costa Diadema) e três nos dias 15 (MSC Preziosa, Costa Diadema e MSC Armonia) e 22 (MSC Preziosa, Costa Diadema e Celebrity Equinox).

Para o gerente de Operações do Concais, Javier Carnevale, a expectativa é muito positiva. “O volume de passageiros é considerado satisfatório para a temporada 2025/2026, alcançando cerca de 55 mil embarques. Esse movimento impacta diretamente a economia local, beneficiando setores como hotelaria, comércio, transporte e lazer”, destacou Carnevale.

Temporada 2025/2026

Desde o início da temporada, em 26 de outubro de 2025, o terminal já recebeu 369.896 passageiros, entre 281.821 embarques, 269.870 desembarques e 58.205 em trânsito, de acordo com a empresa arrendatária do terminal.

A temporada terminará no dia 19 de abril e deve alcançar 133 escalas em 95 dias de operação. A expectativa é de aproximadamente 320 mil embarques pelo Porto de Santos.

Programação

Dia - Navio - Chegada - Saída
- Dia 1 - MSC Preziosa 8h - 17h
- Dia 1 - Costa Diadema 8h - 17h
- Dia 3 - MSC Sinfonia 8h - 16h

- Dia 6 - MSC Sinfonia 8h - 16h
- Dia 7 - MSC Seaview 8h - 17h
- Dia 8 - MSC Preziosa 8h - 17h
- Dia 8 - Costa Diadema 8h - 17h
- Dia 10 - MSC Sinfonia 8h - 16h
- Dia 12 - MS Marina - Oceania Cruises 9h30 - 19h
- Dia 13 - MSC Sinfonia 8h - 16h
- Dia 14 - MSC Seaview 8h - 17h
- Dia 15 - MSC Armonia 7h - 14h
- Dia 15 - Costa Diadema 8h - 17h
- Dia 15 - MSC Preziosa 8h - 17h
- Dia 17 - MSC Sinfonia 8h - 18h
- Dia 21 - MSC Seaview 8h - 17h
- Dia 22 - MSC Preziosa 8h - 17h
- Dia 22 - Costa Diadema 8h - 17h
- Dia 22 - Celebrity Equinox - Celebrity Cruises 6h - 17h
- Dia 28 - MSC Seaview 8h - 17h
- Dia 29 - Costa Diadema 8h - 16h30
- Dia 29 - MSC Preziosa 8h - 17h

** Programação sujeita a alterações. Fonte: Concais*

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/03/2026

TCU TEM PAPEL FISCALIZADOR EM LEILÕES E CONCESSÕES

Evento do Grupo Tribuna reúne ministros da Corte para debater tema no próximo dia 10

Da ATribuna.com.br 1 de março de 2026



Decisões importantes para o setor portuário brasileiro passam pelo crivo dos ministros do Tribunal de Contas da União, com sede em Brasília (TCU/Divulgação)

O Tribunal de Contas da União (TCU) é órgão autônomo que exerce o controle externo do Governo Federal, auxiliando o Congresso Nacional na missão de acompanhar a execução orçamentária e financeira dos recursos federais. Grandes projetos passam pela Corte de Contas, como é o caso dos leilões portuários e concessões.

“A principal função é fiscalizar como o dinheiro público federal é utilizado, verificando se os recursos foram, verificando se os recursos foram aplicados de forma legal, eficiente e em benefício da sociedade”, explica o presidente do TCU, Vital do Rêgo Filho.

Ele é uma das presenças confirmadas no Summit TCU, evento que o Grupo Tribuna promove de forma inédita no dia 10 de março, a partir das 14 horas, na sede da Corte de Contas, em Brasília. As inscrições para as últimas vagas restantes podem ser garantidas no link.

O encontro reunirá ainda os ministros Antônio Anastasia e Benjamin Zymler. Além disso, contará com a participação de outras autoridades, especialistas no setor, empresários e integrantes de associações portuárias (veja os participantes confirmados no destaque ao lado).

O evento contará com palestras e dois painéis de debates. O primeiro abordará o papel institucional do TCU nas demandas portuárias e marítimas no Brasil, enquanto o segundo terá como tema as demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo.



O ministro do TCU Benjamin Zymler acredita que o evento desempenha um papel fundamental na aproximação e na humanização da imagem do TCU perante a sociedade e os agentes de mercado. “Ao participar ativamente de debates públicos, o Tribunal demonstra que, embora esteja no centro das decisões finais sobre grandes empreendimentos, é uma instituição permeável ao diálogo e atenta às consequências práticas de suas deliberações”, cita.

Aprimoramento

Para Zymler, essa postura rompe com a visão de um órgão de controle distante, revelando uma face mais colaborativa que busca entender as preocupações do setor regulado para aprimorar a atuação do poder público na verificação da execução contratual e na fiscalização das políticas públicas.

“Essa humanização é evidenciada pela disposição do Tribunal em adotar mecanismos modernos de resolução de conflitos, como as Solicitações de Solução Consensual (SSC), que privilegiam o acordo e a eficiência em detrimento de litígios intermináveis”.

O ministro destaca que o Summit TCU permitirá debater essa nova cultura do consensualismo, mostrando que o rigor técnico na análise de editais e contratos pode coexistir com a sensibilidade necessária para destravar investimentos urgentes.

“Ao explicar como atua para melhorar os estudos técnicos e jurídicos antes das contratações, como no caso complexo do Tecon Santos 10 (megaterminal de contêineres que será leiloado no Porto de Santos), onde se discutiu verticalização e concentração de mercado, o TCU esclarece que seus objetivos finais são a segurança jurídica e a modicidade tarifária para o usuário”, pontua o ministro.

Programação

14 horas

Boas-vindas

Gilmara Temóteo, diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)

14h30

Abertura oficial

Vital do Rêgo Filho, presidente do Tribunal de Contas da União (TCU)

14h50

PAINEL 1 - O papel institucional do TCU nas demandas portuárias e marítimas no Brasil

Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)

Frederico Dias, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Gesner Oliveira, economista e ex-presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade)

Tomé Franca, secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

Carlos Rafael Simões, auditor-chefe da AudPortoFerrovia do TCU

15h50

Coffee break

16h10

PAINEL 2 - As demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo Alber Vasconcelos, diretor da Antaq Keyla Boaventura, secretária de Infraestrutura do TCU Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) Daniel Pedreira Dorea, CFO da Santos Brasil

17h15

Considerações finais Antônio Anastasia, ministro do TCU

17h30

Encerramento

Benjamin Zymler, ministro do TCU

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 01/03/2026

GESTÃO GOVERNADA OU DESGOVERNADA?

Os investimentos em infraestrutura no Porto de Santos impactam diretamente no custo logístico do Brasil

Por Maxwell Rodrigues 1 de março de 2026



(Imagem gerada por IA)

Diferentemente de seus antecessores imediatos, Silvio Costa Filho assumiu o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com a missão de destravar o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e dar uma face mais “social e política” aos investimentos, mantendo a interlocução com o setor privado. Fazer uma comparação entre Costa Filho e o ex-ministro da Infraestrutura e atual governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) revela visões de mundo distintas sobre o papel do Estado na infraestrutura nacional.

Na gestão de Tarcísio, o foco era na desestatização total e ele acreditava que a Autoridade Portuária (a “dona” do porto) deveria ser privada para atrair capital. Priorizou a venda da Companhia

Docas do Espírito Santo (Codesa), o primeiro porto privatizado do Brasil. Era considerado um “trator” da infraestrutura, focando em leilões rápidos e redução drástica do papel regulador do Estado. Deixou engatilhada a privatização de Santos, que foi freada pela atual gestão.

Na gestão de Costa Filho, o foco ficou por conta da parceria público-privada, defendendo que o Estado deve manter o controle estratégico (Autoridade Portuária), enquanto o privado opera os terminais. Fortaleceu o Porto de Santos como autoridade pública, mas com recordes de movimentação de carga e leilões de áreas específicas. Mediador político, conseguiu pacificar a relação com o governador Tarcísio de Freitas para tentar viabilizar o túnel imerso Santos-Guarujá, superando barreiras ideológicas.

Costa Filho possui muito diálogo institucional e manteve um corpo técnico qualificado no ministério. Recebe críticas e desafios de investidores e o setor ainda reclama da lentidão em processos de licenciamento ambiental e regulação. Tarcísio focou na saída do Estado como solução para a eficiência, o atual ministro foca na coordenação estatal para atrair o privado.

A gestão de Costa Filho tem se concentrado em “entregar o possível”, mas ainda está refém de anúncios sem concretização, como o túnel Santos-Guarujá, que era uma promessa de 100 anos, mas ainda precisa provar que o modelo de Autoridade Portuária pública conseguirá manter a agilidade necessária para competir globalmente.

Existe a promessa de um novo megaterminal (STS10), com investimento privado previsto de R\$ 3 bilhões. Importante destacar que, assim como em outros investimentos anunciados, esse valor é do contrato para construção do terminal e não investimentos que venham a transformar a relação do porto com a cidade em obras de mobilidade urbana e portuária. Cria-se uma falsa impressão generalizada de que investimentos anunciados venham a beneficiar as cidades nas quais os projetos estão instalados. De certa forma, pode ser verdade com a geração de empregos, mas é importante entender que esse investimento será no próprio negócio que será gerido pelo privado.

Gosto da frase de que não existe almoço de graça e com isso não podemos tratar contratos firmados como promoção política nem ao menos entender que isso venha a destravar os problemas crônicos de infraestrutura que temos pelos portos. É sabido que o Porto de Santos já enfrenta seu esgotamento e que além de licitar novos projetos é importante sanear os problemas de acessos aos portos. Esse

anúncio não é feito e tampouco tratado na agenda do ministério. Virou moda bater martelo na B3 e publicar nas mídias sociais, no entanto inexistente a preocupação com a mobilidade urbana e portuária.

O Capex do STS10 (investimento em capital) estimado é de R\$ 3,28 bilhões, divididos em obras civis e de infraestrutura, como novos berços de atracação, dragagem de aprofundamento dos berços, reforço estrutural que correspondem a 45% do Capex. Equipamentos de movimentação como portêineres, RTGs e terminal tractor, além de automação dos gates e sistemas que correspondem a 35% do Capex. Investimentos em ferrovia, que corresponderão em 10% do Capex orçado; edificações, 5%; e sustentabilidade e descarbonização, 5%. Perceba que nesse projeto os investimentos anunciados estão ligados diretamente ao megaterminal e isso é importante esclarecer à sociedade para que não se crie uma falsa impressão de que esses investimentos serão revertidos para a população na sua totalidade.

Os anúncios de investimentos são no próprio negócio e não devemos passar a impressão para a sociedade de que esses valores serão revertidos automaticamente para o bem comum. O investimento será no próprio negócio diante da oportunidade exposta. Não devemos confundir valor de contrato com anúncio de investimento. É evidente que qualquer contrato celebrado entre duas partes demandará investimento de um lado ou do outro.

De volta às gestões, Tarcísio entregou eficiência financeira e saneou a estatal, mas o grande volume de investimento ficou represado no projeto de privatização que não ocorreu. Costa Filho está entregando a viabilização orçamentária de obras que estavam no papel há décadas (como o túnel), mas enfrenta o desafio de executar esses bilhões com a burocracia do setor público, sem o "atalho" da gestão privada. Tarcísio não entregou e Silvio possivelmente não entregará o STS10.

Os investimentos em infraestrutura no Porto de Santos impactam diretamente no custo logístico do Brasil. Devemos entender que investimentos são aqueles que irão beneficiar o todo, como as obras de acesso ao Porto de Santos, mas margens Direita e Esquerda. Isso sim contribuiria com a mitigação dos gargalos existentes. Devemos mudar a narrativa dos investimentos atuais onde anunciamos rotineiramente valores de contratos entre o público e privado ao invés de anunciarmos obras que realmente irão mudar o curso do Porto de Santos e dos demais complexos do Brasil.

A gestão do ministro Silvio Costa Filho tem enfrentado críticas devido ao descompasso entre o cronograma de anúncios e a execução real de projetos estruturantes, exemplificado pelo adiamento sucessivo do leilão do terminal STS10, agora previsto para 2026. Relatos indicam que impasses no Governo Federal e pressões sobre o modelo do edital, somados à inércia na execução orçamentária de programas como o Navegue Simples, evidenciam uma lacuna entre promessas e resultados concretos.

Para uma análise crítica e baseada em fatos sobre a eficiência da gestão de Silvio Costa Filho (que assumiu em setembro de 2023), é necessário observar o gap entre o anúncio político e a execução orçamentária, especialmente no contexto do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O principal argumento de ineficiência reside na baixa execução orçamentária em comparação com o volume de anúncios. O ministro anunciou uma carteira de investimentos de R\$ 12,6 bilhões apenas para o setor portuário no Novo PAC. No entanto, os dados do Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (Siop) mostram um ritmo de execução lento.

O problema: até meados de 2024, a execução financeira (o dinheiro efetivamente pago nas obras) de novos projetos do PAC sob o Ministério de Portos e Aeroportos estava abaixo do esperado.

A prova: grande parte dos anúncios de Silvio Costa Filho refere-se a investimentos contratados ou planejados para o futuro, e não a obras em fase de conclusão. O ministério tem focado em assinar termos de compromisso, mas o início físico das obras depende de licenciamentos que não avançaram na velocidade prometida.

Analistas do setor de infraestrutura apontam que a gestão Silvio Costa Filho tem um perfil mais comunicacional do que operacional por três motivos técnicos, que listo a seguir.

Repactuação: muitos investimentos anunciados como “novos” são, na verdade, renovações de contratos já existentes ou investimentos que as concessionárias já eram obrigadas a fazer por contrato (legado de gestões anteriores).

Dependência do Orçamento da União: ao cancelar a privatização do Porto de Santos, o ministro amarró os grandes investimentos (como o túnel) ao Orçamento da União e ao caixa da APS. Em um cenário de contingenciamento fiscal (déficit zero), esses recursos correm risco de não serem liberados, tornando o anúncio uma “promessa vazia” de curto prazo.

Lentidão nos leilões: embora o Ministro de Portos e Aeroportos prometa um “calendário robusto” de leilões na B3, o ritmo de batidas de martelo para novas áreas portuárias em 2024, por exemplo, foi considerado tímido se comparado ao apetite do mercado e à urgência de expansão logística.

Se medirmos eficiência pela entrega física e batida de martelo, os dados mostram que Tarcísio de Freitas focou em transferir o ativo. Uma vez leilado, o investimento virava obrigação da empresa privada. A “concretização” era o contrato assinado e o bônus de outorga no caixa da União.

Silvio Costa Filho foca na gestão pública subsidiada. A “concretização” depende de fluxo de caixa do governo e de processos licitatórios mais lentos. A ineficiência aqui é sistêmica: o Estado brasileiro demora, em média, de cinco a dez anos para entregar uma obra de grande porte que o ministro anuncia como se fosse para “amanhã”.

A prova da ineficiência relativa não está na “má vontade”, mas na distância entre o anúncio político e o cronograma de engenharia. Enquanto o ministro anuncia bilhões em investimentos para Santos, o Porto opera próximo do limite, e as obras estruturantes (túnel e STS10) ainda enfrentam burocracia governamental e revisões de projeto, sem data de inauguração concreta nesta gestão.

Outra prova da ineficiência não é a falta de intenção, mas a perda de timing. Ao optar por manter as Autoridades Portuárias sob controle estatal (cancelando as privatizações da era Tarcísio), o ministro Silvio Costa Filho trouxe para si a responsabilidade de executar obras via orçamento público ou PPPs complexas.

O resultado prático tem sido uma “gestão de protocolos de intenção”: muitos eventos de assinatura, mas pouca movimentação de terra ou batida de martelo de novos ativos. A gestão Tarcísio, por outro lado, focava na venda rápida do ativo para que o privado fizesse a obra, o que gerava uma concretização contratual mais célere, ainda que sob críticas de perda de soberania estatal. Sendo assim, algo chama muita atenção nesse contexto para o Porto de Santos. Enquanto Santos patina em revisões de projeto, os portos catarinenses apresentam crescimento acelerado na movimentação de contêineres.

Em Santa Catarina, complexos como o Porto de Itapoá e a Portonave (Navegantes) vêm batendo recordes sucessivos, absorvendo cargas que historicamente saíam por Santos, mas que agora buscam Santa Catarina devido à menor fila de espera e tarifas mais previsíveis. Em Santos, a ocupação dos terminais de contêineres em Santos já opera próxima de 90%. Na logística portuária, qualquer índice acima de 80% indica gargalo, resultando em aumento de custo de frete e atrasos nas exportações.

A ineficiência em Santos reflete a diferença entre os modelos de gestão defendidos por Silvio Costa Filho e o modelo de Santa Catarina? Agilidade em terras catarinenses: os terminais privados catarinenses investem em novos guindastes (portêineres) e automação de pátio sem precisar de autorização ministerial ou PAC.

Gargalo em Santos: o STS10, que traria R\$ 3 bilhões em investimento e capacidade para 2 milhões de TEU (unidade de medida de contêiner), está travado na burocracia. A mudança do projeto para incluir o terminal de passageiros (Concais) gerou um “vazio” de investimentos que durará pelo menos mais 3 anos. A ineficiência em concretizar o STS10 está “empurrando” o PIB logístico para o Sul.

Se a gestão de Silvio Costa Filho não acelerar a entrega física desses projetos, Santos deixará de ser o hub dominante da América Latina para se tornar um porto saturado, enquanto Santa Catarina consolida-se como o novo eixo de eficiência do comércio exterior brasileiro.

Por fim, cabem reflexão, comparação e posicionamento da sociedade se estamos navegando de forma governada ou desgovernada e entendermos quem de fato deve ser o capitão desse navio.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/03/2026

PORTO DE SANTOS E ÁSIA VÃO TER NOVA CONEXÃO; SAIBA MAIS

Santos Brasil fez parceria com armadora sul-coreana

Por A Tribuna.com.br 28 de fevereiro de 2026



Segundo a Santos Brasil, serão usadas 11 embarcações com capacidade para 6 mil TEU na nova linha (Alexsander Ferraz - AT)

A Santos Brasil firmou parceria com a armadora sul-coreana Hyundai Merchant Marine (HMM) para uma nova conexão regular do Tecon Santos, que fica na Margem Esquerda do cais santista, com o continente asiático. O serviço, chamado de FIL2, conecta a Ásia à Costa Leste da América do Sul e será operado em conjunto pela HMM e a armadora Ocean Network Express (ONE).

Segundo a Santos Brasil, serão usadas 11 embarcações com capacidade para 6 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). A rota completa tem duração de 77 dias, com estimativa de movimentação semanal de até 2,7 mil TEU por escala, totalizando cerca de 140 mil TEU por

ano.

Com o novo serviço, a Santos Brasil passa a atender os dez maiores armadores globais no Tecon Santos, o maior terminal de contêineres da América do Sul.

Para o diretor comercial de operações da empresa, Danilo Ramos, a chegada da Hyundai consolida mais uma conexão regular na malha do Tecon Santos, ampliando a oferta de capacidade e a previsibilidade logística para os clientes. “É mais um importante resultado decorrente dos pesados investimentos realizados pela companhia nos últimos anos”.

Modernização

Em janeiro, o terminal recebeu dois novos portêi-neres (guindastes de cais) e mais oito RTGs elétricos (guindastes de pátio), totalizando 16 unidades desse modelo. Os equipamentos são de última geração e operados remotamente, tecnologia implantada de forma pioneira pela Santos Brasil no País no fim de 2024. Os investimentos com os dez guindastes somam R\$ 300 milhões.

O projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos começou em 2019 e prevê investimentos da ordem de R\$ 3 bilhões até 2031, dos quais aproximadamente R\$ 2 bilhões já foram aplicados. A meta da Santos Brasil é alcançar 3 milhões de TEU de capacidade até o final deste ano.

Investimento

A Santos Brasil prevê a aquisição de mais 30 RTGs elétricos nos próximos anos, substituindo gradualmente os modelos a diesel. Cada equipamento convencional trocado por um elétrico evita a emissão de cerca de 20 toneladas de CO2 por mês. O projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos começou em 2019 e prevê investimentos da ordem de R\$ 3 bilhões até 2031.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/02/2026

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

CABOTAGEM NO NE ATINGE 60,7 MI DE TONELADAS COM CONCENTRAÇÃO EM 4 ESTADOS

BA, MA, CE e PE movimentaram 55,6 mi t em cabotagem em 2025 — 91,6% do volume nordestino. Terminais privados e o Porto de Suape puxaram o desempenho regional

De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



O Porto de Suape, em Ipojuca, respondeu por 9,9 milhões de toneladas em cabotagem registrada em Pernambuco. Foto: Divulgação

Bahia, Maranhão, Ceará e Pernambuco movimentaram 55,6 milhões de toneladas por cabotagem em 2025 — 91,6% de tudo que passou pelos portos nordestinos no modal marítimo costeiro. O dado, extraído do levantamento anual da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), expõe a concentração geográfica do setor na região: de um total de 60,7 milhões de toneladas transportadas entre janeiro e

dezembro, os outros cinco estados nordestinos dividiram os 5,1 milhões de toneladas restantes. O volume regional superou os 60,3 milhões de toneladas registrados em 2024, mas o crescimento não alterou a distribuição da carga entre os estados.

A Bahia liderou com 15,3 milhões de toneladas. O Terminal Aquaviário de Madre de Deus, em Madre de Deus, respondeu por 9,6 milhões de toneladas em cabotagem — exclusivamente granel líquido, com petróleo bruto e derivados como cargas dominantes, e alta de 9,62% em relação a 2024. O Porto de Salvador registrou 1,8 milhão de toneladas em cabotagem, com perfil predominantemente containerizado. O Porto de Aratu movimentou 0,304 milhão de toneladas em cabotagem, operando principalmente com graneis líquidos e produtos químicos associados ao Polo Petroquímico de Camaçari. Os 3,6 milhões de toneladas restantes estão distribuídos por terminais privados não detalhados nos painéis públicos da Antaq.

O Maranhão registrou 14,6 milhões de toneladas, sustentadas pelo Terminal Portuário Privativo do Alumar, em São Luís, que respondeu por 10,1 milhões de toneladas em cabotagem — o maior volume individual entre todos os terminais nordestinos analisados. A carga é composta predominantemente por bauxita, redistribuída por cabotagem para plantas industriais em outras regiões do país. O Porto do Itaqui, também em São Luís, movimentou 36,8 milhões de toneladas no total, mas apenas 2,5 milhões por cabotagem — opera predominantemente em longo curso, com soja, fertilizantes e milho como principais cargas.

O Ceará movimentou 12,9 milhões de toneladas por cabotagem, com o Terminal Portuário do Pecém, em São Gonçalo do Amarante, como principal terminal — 7,8 milhões de toneladas em cabotagem de um total de 20,5 milhões movimentados, com contêineres (8,1 milhões de toneladas), minério de ferro, ferro e aço e carvão mineral entre as principais cargas. O Porto de Fortaleza registrou 2,2 milhões de toneladas em cabotagem, volume equivalente ao longo curso no mesmo terminal, com petróleo e derivados, trigo e contêineres como cargas principais.

Pernambuco fechou o grupo dos quatro com 12,8 milhões de toneladas. O Porto de Suape, em Ipojuca, respondeu por 9,9 milhões de toneladas em cabotagem — 77% do total estadual —, com granel líquido dominante (14,7 milhões de toneladas no total do terminal) associado ao fluxo de petróleo bruto e derivados da Refinaria Abreu e Lima. Contêineres somaram 7,6 milhões de toneladas na movimentação total do complexo. O Porto do Recife registrou 0,046 milhão de toneladas em



cabotagem, operando predominantemente em longo curso com açúcar, produtos químicos e fertilizantes.

Marco legal e mecanismos de expansão

A Lei nº 14.301/2022, que instituiu o Programa BR do Mar, estabelece isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para cargas com origem ou destino em portos do Norte e Nordeste, reduzindo diretamente o custo do frete marítimo na região. A mesma lei autorizou operadoras a afretar embarcações estrangeiras a casco nu — até 50% da tonelage da frota própria —, dispositivo que ampliou a disponibilidade de navios sem exigir construção imediata em estaleiro brasileiro e viabilizou a expansão de rotas nos portos regionais.

A lei prevê ainda estímulo específico a operações em cargas, rotas ou mercados ainda não consolidados na cabotagem brasileira — base legal sob a qual o crescimento de contêineres no Terminal Portuário do Pecém e no Porto de Suape opera, com os dois terminais registrando 7,8 milhões e 7,6 milhões de toneladas em carga containerizada, respectivamente.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler, a estabilidade regulatória do programa foi determinante: “Ao garantir estabilidade regulatória, fortalecemos a cabotagem como alternativa estratégica na matriz de transportes e ampliamos sua contribuição para o desenvolvimento regional.”

Os cinco estados fora do núcleo

Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, Piauí e Sergipe dividiram os 5,1 milhões de toneladas restantes. O Porto de Maceió movimentou 2,5 milhões de toneladas no total, com cabotagem de 0,371 milhão de toneladas — 80% da movimentação do terminal ocorre em longo curso, com açúcar, fertilizantes e petróleo bruto como principais cargas.

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, registrou 1,2 milhão de toneladas no total e 0,531 milhão em cabotagem, com petróleo e derivados, coque de petróleo, trigo e malte como cargas principais — e queda de 14,42% na movimentação total em relação a 2024.

O Porto de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, movimentou 3,4 milhões de toneladas, com cabotagem de 1,4 milhão e carga praticamente exclusiva de sal distribuído pelo mercado interno via modal marítimo costeiro.

Previsão para a cabotagem nordestina em 2026

O Ministério de Portos e Aeroportos não divulgou metas de volume para 2026. O cronograma do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê ampliações em terminais nordestinos que, uma vez concluídas, elevam a capacidade de atracação nos complexos da região — condição para que estados hoje fora do núcleo de movimentação passem a capturar parcelas relevantes da cabotagem nacional.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/03/2026

PARAÍBA CONSOLIDA RITMO DE CRESCIMENTO E DESCOLA DO DESEMPENHO NACIONAL

O equilíbrio rigoroso das contas públicas e a expansão exponencial do setor de serviços blindam a Paraíba contra a volatilidade externa e garantem projeções de PIB muito acima da média brasileira

Por Edward Pena

A Paraíba desenha em 2026 um cenário de resiliência que desafia a gravidade dos juros altos no Brasil. Enquanto Brasília lida com a volatilidade das metas fiscais, o estado nordestino ancora sua

estabilidade com responsabilidade nas contas públicas e um setor de serviços que representa cerca de 80% do PIB estadual. Com uma projeção de crescimento de 3,5% para este ano, segundo resenha recente do Banco do Brasil, o desempenho paraibano supera com folga a média nacional de 2,0%, colocando o estado no restrito pelotão de elite das economias mais dinâmicas do país.



O turismo paraibano deixou de ser uma atividade sazonal para se tornar uma engrenagem permanente de ocupação hoteleira e demanda por infraestrutura urbana. Foto: Hugo Fabricio/Unsplash

Esse fôlego financeiro não é um fenômeno de safra isolada, mas o resultado de uma trajetória estrutural que vem se desenhando desde a década passada. De acordo com a Federação do Comércio de Bens, Serviços e

Turismo (Fecomércio-PB), a massa salarial local se mantém aquecida, alimentada por um mercado de trabalho formal que atingiu o patamar de 545.915 empregos em dezembro de 2025.

O vigor econômico é sustentado por uma dominância esmagadora do setor terciário, que hoje representa a maior fatia do Valor Adicionado Bruto estadual. O avanço no PIB per capita, que saltou para R\$ 24.395 com alta nominal superior a 12%, sinaliza que a geração de riqueza está finalmente encontrando o bolso do cidadão.

Para os investidores, a Paraíba deixou de ser apenas uma promessa regional para se tornar um porto seguro de previsibilidade institucional e retorno de capital. A arquitetura dessa estabilidade passa pela gestão pública.

De acordo com Gilmar Martins, secretário de Planejamento, Orçamento e Gestão da Paraíba, o estado alcançou em 2023 um PIB de R\$ 96,96 bilhões, com crescimento real de 3,0%. Ele destaca que a economia é puxada principalmente pelo setor de serviços, que responde por 80,7% do valor adicionado.

“A ampliação de obras estruturantes de infraestrutura e a atração de novos empreendimentos, especialmente em energias renováveis, construção civil e logística, criam um ambiente favorável à expansão produtiva”, afirma o secretário.

Segundo dados recentes da Pesquisa Mensal de Serviços do IBGE, a Paraíba encerrou 2025 com a 2ª maior taxa de crescimento do País. De acordo com o levantamento, o estado apresentou alta de 5,7% no setor, o dobro do crescimento do país (2,8%).



Segundo a Fecomércio-PB, o setor de serviços influencia nos outros setores, potencializando a gastronomia, hotelaria, restaurantes, transporte, e gerando demanda para empresas de turismo e comércio. Foto: Secom Paraíba/Divulgação

O motor da hospitalidade da Paraíba

O recente salto no volume de visitantes em João Pessoa e no litoral mudou a cara do setor de serviços. O turismo deixou de ser uma atividade sazonal para se tornar uma engrenagem permanente de ocupação hoteleira e demanda por infraestrutura urbana.

José Marconi Medeiros, presidente da Fecomércio-PB, observa que esse movimento atua como um multiplicador. “O setor turístico gera maior demanda em vários setores, a exemplo de hotéis, restaurantes, transporte, empresas de turismo e comércio. Não vejo esse movimento apenas como um ciclo de curto prazo, mas como um motor essencial das projeções otimistas”, explica o dirigente.

A infraestrutura dedicada a esse segmento recebeu aportes pesados, como o Polo Turístico Cabo Branco e novos centros de convenções em João Pessoa e Campina Grande. Esses ativos elevam o

teto de gastos do visitante e garantem que o fluxo de capital permaneça circulando dentro do estado por mais tempo.

“A Pesquisa Anual do Desempenho do Turismo na Região Metropolitana de João Pessoa, realizada pelo Instituto de Planejamento, Estatística e Desenvolvimento da Paraíba (INDEP), aponta que mais de 98% dos visitantes manifestam o desejo de retornar à região. Assim, o setor turístico gera maior demanda em vários setores”, explica José Marconi.



Construção vem ganhando impulso na capital paraibana, favorecendo toda uma cadeia produtiva geradora de empregos. Foto: Hugo Fabricio/Unsplash

Segurança jurídica e o apetite privado

O empresariado local parece ter encontrado o ambiente de baixa turbulência que tanto buscava. O otimismo para 2026 está calcado em parcerias que garantem incentivos concretos e uma clareza nas regras do jogo.

Marconi Medeiros ressalta que o equilíbrio nas contas públicas gera um ambiente de segurança tanto para a população quanto para quem decide empreender. “O otimismo dos empresários do setor terciário se apoia em um ambiente de negócios estável e com incentivos concretos. Esse quadro consolida segurança jurídica e condições mais favoráveis para empreender e gerar empregos no setor”, argumenta o presidente da Fecomércio.

Ele explica que a integração entre o setor público e o privado tem sido o diferencial para manter o estado como um canteiro de obras e novos negócios. “O setor de comércio, serviços e turismo é atualmente responsável por cerca de 70% das vagas formais criadas no estado, conforme dados do Novo Caged”, ressalta.

Energia e futuro sustentável

As energias renováveis surgiram como uma nova fronteira de investimentos, aproveitando o potencial natural do estado para o desenvolvimento de parques eólicos e solares. Gilmar Martins aponta que a indústria, com 14,5% de participação, é impulsionada justamente por essas fontes limpas e pela construção civil.

“A diversificação produtiva, os investimentos em energia, o dinamismo imobiliário e a modernização do campo explicam as projeções positivas e o fortalecimento da economia paraibana nos últimos anos”, detalha o secretário.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/03/2026

SOLAR CRESCE 17% E ALAGOAS INVESTE R\$ 4,8 MI EM ESTUDO PARA ATRAIR PROJETOS

Estudo coordenado por governo, FIEA e SENAI quer ampliar competitividade e posicionar Alagoas na rota da nova economia verde

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

Alagoas vive um momento de consolidação na transição energética e registra crescimento aproximado de 17% nas instalações de energia solar, acompanhando o avanço nacional da fonte fotovoltaica. Ao mesmo tempo em que o mercado amadurece, com abertura de novas empresas e maior profissionalização da cadeia produtiva, o governo estadual e a Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA) anunciaram investimento de R\$ 4,8 milhões para a elaboração do Novo Atlas Solar e Eólico para orientar a atração de projetos de maior escala e posicionar o estado na rota dos investimentos em energia limpa.



Instalação de placas de energia solar tem aumentado em Alagoas, reforçando potencial de geração de energia limpa. Foto: Divulgação

Segundo dados do último Atlas Solar e Eólico, mais de 80% da produção primária de energia em Alagoas já provém de fontes renováveis, praticamente o dobro da média brasileira. O desafio do poder público é transformar potencial técnico em planejamento estruturado, oferecendo segurança jurídica, previsibilidade e informações detalhadas para investidores nacionais e internacionais.

Um estudo do Sebrae aponta que em 2024 a energia solar liderou o crescimento da matriz elétrica brasileira, com aumento superior a 20 terawatts-hora, superando outras fontes. Na micro e na minigeração distribuída, o crescimento foi de aproximadamente 36,5% no país, com 97% desse volume proveniente da fonte solar.

Com base nos dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para 2025, Alagoas soma 12.083 unidades de geração distribuída (GD) conectadas, distribuídas em 102 municípios. A potência instalada alcança 129.777,11 kW, com 16.506 unidades consumidoras recebendo créditos de energia no sistema.

Em Alagoas, o crescimento impulsionou a abertura de empresas na cadeia fotovoltaica, especialmente nos segmentos de instalação, manutenção, consultoria e comercialização de sistemas. O pico de novos empreendimentos ocorreu em 2024, marcando um período de forte expansão. Em 2025, o ritmo desacelerou, mas o saldo permanece positivo, indicando que o setor começa a sair da euforia inicial e entra em uma fase de consolidação mais racional.

Os dados também revelam desafios estruturais. A taxa de mortalidade empresarial no setor solar no estado chega a 27,2%, indicando que o crescimento acelerado exige qualificação técnica e gestão eficiente. Entre as empresas acompanhadas pelo Sebrae, no entanto, a taxa cai para 5,1%, evidenciando a importância do suporte institucional para garantir sustentabilidade e longevidade aos negócios.

Para o Sebrae Alagoas, o momento exige profissionalização. “A energia solar é estratégica para o desenvolvimento do estado. Não basta estimular a abertura de empresas, é preciso garantir que esses negócios sejam competitivos, estruturados e preparados para crescer de forma consistente”, afirma Rodrigo Granja.

A instituição trabalha a energia sob duas perspectivas complementares: como insumo estratégico, capaz de reduzir custos operacionais e ampliar a competitividade das empresas, e como oportunidade de negócio, estruturando uma cadeia produtiva local alinhada à transição energética.



Federação das Indústrias e Governo de Alagoas farão novo estudo para reposicionar mercado de energia renovável. Foto: Thiago Sampaio

Estudo de R\$ 4,8 mi quer posicionar Alagoas na rota dos investimentos

Se o crescimento da energia solar mostra dinamismo na base do mercado, o Novo Atlas Solar e Eólico pretende transformar potencial técnico em planejamento estruturado para projetos

de maior escala.

O governo de Alagoas e a Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA) assinaram contrato no valor de R\$ 4,8 milhões para a elaboração do estudo, que atualizará o último Atlas lançado em 2008. Coordenado pela Secretaria de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Sedics), em

parceria com a FIEA e o Senai, o levantamento será responsável por mapear com precisão os melhores pontos para implantação de projetos solares, eólicos e sistemas híbridos integrados ao chamado corredor azul do gás natural.

Para o presidente da FIEA, José Carlos Lyra de Andrade, o Atlas é instrumento de competitividade. “Vivemos uma fase marcada pela transição energética e pela valorização de territórios que oferecem segurança jurídica, infraestrutura e planejamento de longo prazo. Energia é infraestrutura estratégica. Sem segurança energética não há indústria forte, não há crescimento sustentável”, afirmou.

O governador Paulo Dantas reforçou que o investimento tem caráter estruturante. “Precisamos trabalhar com diagnóstico técnico e mostrar ao mundo que o estado oferece segurança para o empresário investir. O valor aplicado é pequeno diante do retorno que esse mapa vai trazer para o desenvolvimento de Alagoas”, declarou.

Elaborado pelo Senai Alagoas, com apoio do Instituto Senai de Inovação em Energias Renováveis do Rio Grande do Norte, referência nacional na área, o Atlas deverá indicar áreas prioritárias, condições técnicas, incidência solar, regime de ventos e viabilidade ambiental, criando base científica para a atração de novos empreendimentos industriais ligados às energias renováveis.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 02/03/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SUDESTE MOVIMENTA QUASE 700 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025 E AMPLIA PROTAGONISMO LOGÍSTICO

Altas de 7,5% na movimentação e de 10% nas exportações consolidam região como principal plataforma do comércio exterior brasileiro



Sudeste abriga três dos cinco portos com maior movimentação do país em 2025 - Foto: Vosmar Rosa/MPor

Os portos públicos e privados da região Sudeste movimentaram 699,8 milhões de toneladas em 2025, um crescimento de 7,52% em relação ao ano anterior, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos. O desempenho foi impulsionado principalmente pela alta das exportações, que avançaram

10,15%.

Segundo o levantamento, o resultado combina expansão da movimentação de graneis sólidos, que somaram 366,4 milhões de toneladas (+8,25%), e de graneis líquidos, com 226,1 milhões de toneladas (+9,22%). As cargas em contêineres alcançaram 72,4 milhões de toneladas (+1,53%).

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números refletem a consolidação de um ambiente favorável ao investimento e à expansão da infraestrutura portuária. “O Sudeste concentra cadeias produtivas estratégicas para o Brasil, como mineração, energia e agronegócio. Quando ampliamos a eficiência dos portos, fortalecemos as exportações, geramos empregos e aumentamos a competitividade do país no mercado internacional”, afirmou.

“Quando ampliamos a eficiência dos portos, fortalecemos as exportações, geramos empregos e aumentamos a competitividade do país”

Silvio Costa Filho

Já o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, afirmou que o desempenho regional é resultado de planejamento e previsibilidade regulatória. “O Sudeste reúne ativos maduros, infraestrutura consolidada e forte participação da iniciativa privada. O crescimento equilibrado dos portos demonstra a confiança do mercado e a capacidade de resposta do setor à demanda produtiva do país”, destacou.

Crescimento em todos os portos

Além de abrigar três dos cinco portos com maior movimentação do país em 2025, o Sudeste registrou crescimento em todos os seus terminais. Entre os públicos, o Porto de Santos (SP), maior complexo portuário do país, movimentou 142,8 milhões de toneladas (+2,98%), com destaque para contêineres, soja, açúcar e milho. Já o Porto de Itaguaí (RJ) alcançou 62,8 milhões de toneladas no ano (+3,55%), com minério de ferro respondendo por 92,2% desse total.

Entre os terminais privados, o de Tubarão (ES) movimentou 87,4 milhões de toneladas (+12,9%), impulsionado pelo minério de ferro (92,3% do total). O Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ) movimentou 70,4 milhões de toneladas (+12,28%), enquanto o de Açú (RJ) registrou o maior crescimento percentual da região, com alta de 20,31% e 60,4 milhões de toneladas movimentadas, ambos exclusivamente com petróleo e derivados.

Quanto aos principais tipos de carga movimentadas na região, o minério de ferro liderou, com 239,1 milhões de toneladas, seguido por petróleo e derivados, que somaram 217,1 milhões. A soja também teve participação relevante, com 39,6 milhões de toneladas movimentadas ao longo do ano. O avanço desses segmentos confirma o Sudeste como base do escoamento mineral e energético brasileiro, além de corredor estratégico para a produção agroindustrial.

Conexão internacional

Dos quase 700 milhões de toneladas movimentadas na região, 531,2 milhões foram por meio do chamado transporte de longo curso (entre portos de diferentes países), o que evidencia a forte integração da região com os mercados internacionais. Já a navegação de cabotagem (entre portos do Brasil) também avançou (+5,91%), alcançando 137,4 milhões de toneladas, reforçando a importância do transporte marítimo na integração da costa brasileira.

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

Data: 02/03/2026

PROGRAMA DE BOLSAS PARA MECÂNICOS DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA RECEBE QUASE 2 MIL INSCRIÇÕES

Matrículas começam nesta segunda-feira (2). Ao todo, 74 candidatos foram contemplados



É HORA DE COMEMORAR!

Divulgado o resultado do programa de bolsas para **Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA)**. Acesse o edital e confira se você é um dos contemplados.

ATENÇÃO AO PRAZO
Matrículas de 2 a 6 de Março

Não deixe passar: o seu futuro na aviação pode começar agora!

SEST SENAT **ANAC** **MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS** **GOVERNO DO BRASIL**

Confira os aprovados para o curso de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica (MMA). - Foto: divulgação/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Sest/Senat publicaram, na última sexta-feira (27), o resultado do processo seletivo do programa de bolsas de estudo para a formação de mecânicos de

manutenção aeronáutica. Ao todo, 74 candidatos foram contemplados com bolsas integrais para o curso, em uma iniciativa estratégica para fortalecer a qualificação profissional e atender à crescente demanda do setor de aviação civil brasileira.

ACESSE A LISTA DOS APROVADOS

<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/formacao-e-capacitacao/bolsa-mecanico>

Os candidatos aprovados devem realizar a matrícula a partir desta segunda-feira (2) e seguem até a sexta-feira (6), na unidade do Sest/Senat de Samambaia (DF), onde serão ministradas as aulas. A documentação obrigatória pode ser consultada na página especial do programa. Conforme o edital, serão três turmas, uma no período matutino e duas no noturno. As aulas terão início na segunda-feira (9).

O secretário de Aviação Civil, Daniel Longo, comemorou a conclusão do processo seletivo que marca um momento histórico para o setor e para o governo. “É uma grande alegria ver concretizado o primeiro programa de bolsas voltado à formação de mecânicos de manutenção aeronáutica. Estamos investindo em pessoas, abrindo portas para novos profissionais e, ao mesmo tempo, fortalecendo a base técnica que sustenta a segurança e o crescimento da aviação no Brasil.” enfatizou.

Carreira

O primeiro programa de fomento à novos profissionais de manutenção oferecido pelo MPor, recebeu um número expressivo de inscrições. Ao todo, foram 1.916 candidatos, sendo 21,9% de inscrições de mulheres, indicador que demonstra o interesse feminino nas carreiras do setor aéreo. Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) apontam que dos 18.570 mecânicos habilitados, apenas 2% são mulheres.

O programa de incentivo a formação profissional é resultado do programa Asas para Todos, capitaneado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), em cooperação com o MPor, Ministério do Turismo (MTur), Ministério da Educação (MEC), Ministério das Mulheres (MMulheres), Ministério da Igualdade Racial (MIR) e Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania (MDHC).

As oportunidades reforçam a estratégia do Governo Federal de estimular a formação de mão de obra especializada, ampliar a empregabilidade e garantir que o crescimento do transporte aéreo seja acompanhado por profissionais qualificados.

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

Data: 02/03/2026

LEILÃO DO TERMINAL MCP01, NO PORTO DE SANTANA (AP), GARANTE R\$ 150 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

Maior valor entre os terminais leiloados, projeto prevê capacidade de 1,2 milhão de toneladas anuais e prepara o terminal para receber embarcações de grande porte



Terminal MCP01 foi arrematado pela empresa CS Infra S.A. - Foto: Jonilton Lima/MPor

Arrematado no leilão do 1º bloco de arrendamentos portuários de 2025, realizado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na quinta-feira (26), o terminal MCP01, no Porto de Santana (AP), é o que receberá os maiores investimentos. Ao todo, serão cerca de R\$ 150 milhões ao longo de 25 anos de contrato com a empresa CS Infra S.A.



Com área de 30.546 m² e capacidade dinâmica anual estimada em 1,2 milhão de toneladas, o MCP01 passará por obras de pavimentação, drenagem, sistema de combate a incêndios, edificações e revitalização da sinalização aquaviária. Além disso, também será feita a aquisição de novos equipamentos, reforço do píer e instalação de shiploader (carregador de navios) com capacidade de 1.500 toneladas por hora, permitindo receber embarcações maiores. Essas intervenções irão ampliar a movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, como soja e milho, reforçando a logística do Arco Norte.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o resultado consolida o avanço da agenda de concessões no setor. “O Porto de Santana tem papel estratégico para o Norte do país e para o escoamento da produção agrícola brasileira. Com esse novo arrendamento, ampliamos a capacidade logística, atraímos investimento privado e fortalecemos a competitividade do Brasil no comércio exterior”, afirmou.

“Com esse novo arrendamento, ampliamos a capacidade logística, atraímos investimento privado e fortalecemos a competitividade do Brasil no comércio exterior”

Silvio Costa Filho

Para o presidente da CS Infra, Fernando Quintas, “o foco é atuar com metas claras, transparência, disciplina e execução para que o Porto de Santana avance com mais eficiência, logística, mais competitividade e contribua para o desenvolvimento regional e progresso da sociedade”.

Porto estratégico do Arco Norte

Localizado às margens do Rio Amazonas e com acesso facilitado ao Oceano Atlântico, o Porto de Santana é considerado um dos principais corredores logísticos do Amapá e da região do Arco Norte. A proximidade com os mercados da América do Norte, Europa e África reduz prazos e custos logísticos, tornando o terminal estratégico para as exportações brasileiras.

Em 2025, o porto movimentou 3,6 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 17,3% frente ao ano anterior, segundo dados da Antaq. Toda esta movimentação esteve concentrada em grãos sólidos, como soja, milho, cavaco de madeira e manganês.

As exportações, por meio do porto, registaram um aumento de 7,28% em 2025, e a navegação de longo curso somou 2,4 milhões de toneladas (alta de 5,14%), consolidando definitivamente o perfil internacional do complexo amapaense.

Sinergia com o terminal MCP03

O leilão do MCP01 vem reforçar uma série de investimentos que o governo federal tem direcionado para o Amapá. Este novo projeto soma-se ao terminal MCP03, cujo contrato de arrendamento foi assinado oficialmente em fevereiro de 2025, com a presença do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Com a incorporação conjunta das operações do MCP01 e do MCP03, o Porto de Santana amplia significativamente sua capacidade operacional e consolida sua posição como o eixo logístico central do agronegócio na região Norte do país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 02/03/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVO TRECHO DA DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL, EM JUNQUEIRO

Intervenção integra o Lote 6 da duplicação e recebeu R\$ 20 milhões em investimentos assegurados pelo Novo PAC



Obras na BR-101 ampliam a segurança viária e melhoram a mobilidade para os alagoanos. - Foto: Felipe Brasil/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, entregou nesta sexta-feira (27) seis quilômetros de duplicação da BR-101/AL, no município de Junqueiro. O trecho, entre os km 187,9 e 194,6, faz parte do Lote 6 da rodovia e recebeu R\$ 20 milhões em investimentos do Governo do Brasil, assegurados pelo Novo PAC.

“Não existe nenhum trecho da BR-101 em Alagoas sem obras. Estamos entregando a variante de Junqueiro para uma população que esperou durante muito tempo que essa intervenção fosse concluída”, afirmou Renan Filho.

A duplicação amplia a capacidade de tráfego em um dos principais corredores rodoviários do estado e beneficia diretamente moradores dos povoados Retiro, Olho d'Água e Cinzeiro, além de motoristas que utilizam a estrada para deslocamentos urbanos e de longa distância. Com a adequação da via ao volume atual de veículos, a obra reduz conflitos entre caminhões e carros de passeio e contribui para diminuir sinistros de trânsito.



Para quem vive próximo à BR-101/AL, a mudança é sentida no dia a dia. Morador de Junqueiro há 53 anos, Sandro Rogério dos Santos acompanhou a entrega da duplicação e destaca o impacto da obra na segurança.

Lote 6 da duplicação

O Lote 6 da duplicação da BR-101/AL abrange o trecho entre Teotônio Vilela e São Sebastião, do km 171,5 ao km 212,6. Ainda estão previstos serviços

complementares, como execução de muros de contenção, drenagem superficial e construção de passarelas e passagens inferiores.

Os recursos foram assegurados pelo Novo PAC, dentro de uma mobilização do Governo do Brasil iniciada em 2024 para acelerar a conclusão das obras no município.



“Essa entrega é um marco histórico. Quero agradecer ao presidente Lula e ao ministro Renan Filho por terem tocado essa obra com seriedade. Isso aqui é um sonho que virou realidade. O país inteiro vai poder passar por Junqueiro sem enfrentar as dificuldades de trânsito de antes, quando a duplicação ainda não estava finalizada”, disse o prefeito de Junqueiro, Cícero Leandro Pereira da Silva.

Corredor estratégico

A BR-101 é a segunda rodovia mais extensa do país e um dos principais eixos logísticos de Alagoas. A estrada conecta cidades estratégicas, facilita o escoamento da produção para portos do Nordeste e garante acesso aos principais centros consumidores do Brasil. Também é rota de turistas que visitam o litoral nordestino.



“Outro anúncio importante é que vamos entregar todos os trechos da BR-101 em Alagoas em 2026. Ainda no mês de março, vamos inaugurar o trecho de São Miguel dos Campos da rodovia”, acrescentou o ministro.

Investimentos em alta

Os investimentos do Ministério dos Transportes em Alagoas cresceram nos últimos anos. Os aportes passaram de R\$ 130,4 milhões em 2022 para R\$ 773,6 milhões em 2026.

De acordo com o último Índice de Condição da Manutenção (ICM), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 82% das rodovias federais em Alagoas estão classificadas como boas, ante 75% em 2022.

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

Data: 02/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A MIRAGEM NUCLEAR E A REALIDADE DO PODER

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A segunda ofensiva militar deflagrada pelos Estados Unidos e Israel contra o Irã, em um curto intervalo de oito meses, expõe uma ferida aberta na diplomacia global: a utilização de pretextos de segurança para mascarar objetivos de hegemonia geoeconômica. Enquanto o discurso oficial em Washington e Tel Aviv insiste na narrativa do “ataque preventivo” para conter uma suposta ameaça nuclear, os fatos recentes e a análise de especialistas apontam para uma realidade muito mais pragmática. O que está em jogo não é apenas o controle de centrífugas de urânio, mas o redesenho forçado do equilíbrio de poder no Oriente Médio e a contenção direta da expansão global da China.

A contundência da análise geopolítica reside no desmonte da tese da “contenção nuclear”. O revelador depoimento do ministro das Relações Exteriores de Omã, Badr bin Hamad Albusaidi — mediador das negociações —, de que Teerã estava prestes a aceitar a eliminação de seus estoques de urânio enriquecido, retira o tapete de sustentação dos agressores. Se a diplomacia estava ao alcance da mão, a escolha pelas bombas revela que o objetivo real é a “troca de regime”. Para os estrategistas americanos, um Irã enfraquecido é a oportunidade de ouro para instalar um governo alinhado, eliminando um dos pilares de resistência à hegemonia de Israel na região.

No tabuleiro da “Guerra Comercial” do século XXI, o Irã é o coração pulsante do projeto chinês na Eurásia. Como quinto maior produtor de petróleo do planeta e peça-chave na rota comercial construída por Pequim e Moscou, o país tornou-se um alvo estratégico para os EUA. Atacar Teerã é, por tabela, desferir um golpe na segurança energética da China, que depende do petróleo iraniano que flui pelo Estreito de Ormuz. É a geopolítica do petróleo fundindo-se à disputa pela supremacia da economia global: ao tentar retirar o Irã do mapa da influência russa e chinesa, Washington utiliza a força militar para resolver uma disputa que está perdendo no campo comercial.

A persistência de Israel e EUA em subjugar o Irã, mesmo após a inconclusiva guerra de 2025, mostra que a supremacia estratégica regional é a única meta aceitável para esses aliados. Contudo, essa política de força ignora os riscos de uma escalada imprevisível em um território que une Europa e Ásia. O mundo assiste, atônito, à substituição de acordos internacionais por mísseis, em um momento em que a estabilidade global é mais frágil do que nunca.

O Brasil e a comunidade internacional devem olhar para esse conflito com o devido ceticismo. Quando o avanço diplomático é trocado pela agressão militar sob justificativas desmentidas pelos próprios mediadores, fica claro que a paz nunca foi a prioridade. O Oriente Médio não pode ser tratado como um tabuleiro de xadrez onde vidas e soberanias são sacrificadas em nome de uma “troca de regime” - independente do quanto esse regime e suas ações possam ser criticados - que visa apenas garantir

mercados e isolar competidores. A verdadeira ameaça à segurança global não reside apenas nos estoques de urânio, mas na disposição de potências em atropelar o direito internacional para sustentar uma hegemonia que o tempo e a economia insistem em desafiar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INSIGHT – LOGÍSTICA - ENTRE A SKYNET E WALL STREET



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

O relatório que expõe o risco de uma recessão causada por excesso de inteligência.

Na franquia The Terminator, dirigida por James Cameron e estrelada por Arnold Schwarzenegger, a humanidade cria um sistema de defesa destinado a eliminar ineficiências humanas. A Skynet, desenvolvida pela Cyberdyne Systems, surge como promessa de precisão e segurança estratégica. Mas, ao tornar-se autoconsciente, passa a enxergar seus próprios criadores como variável de risco. O que começa como um projeto de otimização termina em ruptura. A máquina não odeia os humanos; apenas conclui que eles são o elo mais instável da equação — e age de forma coerente com essa conclusão.

Quase quatro décadas depois, não vivemos um apocalipse nuclear. Ainda assim, uma inquietação semelhante começa a aparecer no debate econômico global. Um relatório da Citrini Research, assinado por James van Geelen, intitulado “A Crise Global de Inteligência de 2028”, propõe um exercício incômodo: e se a inteligência artificial funcionar exatamente como se espera, ou mesmo, melhor do que se imagina?

É importante reforçar que se trata de um experimento teórico, não de uma previsão econométrica tradicional. Mesmo assim, a repercussão mostrou que o mercado estava mais sensível ao tema do que parecia.

A hipótese central não fala em falha tecnológica, mas em sucesso absoluto. À medida que agentes autônomos se tornam mais baratos e eficientes, empresas substituem trabalhadores — sobretudo os de “colarinho branco” — para ampliar margens e defender competitividade. A massa salarial encolhe. O consumo perde fôlego. Receitas passam a sofrer pressão. A reação das companhias tende a ser previsível: mais automação para cortar custos fixos. E assim se forma a espiral. Substitui-se mão de obra, a demanda cai, substitui-se novamente.

O cenário projetado para 2028 é forte o suficiente para provocar desconforto: desemprego de 10,2% nos Estados Unidos e queda acumulada de 38% no S&P 500 em relação ao pico. Surge então a ideia de “PIB fantasma”. A produtividade avança, os indicadores registram eficiência recorde, mas a renda não circula na mesma proporção. O valor se concentra no capital e na infraestrutura computacional. Máquinas produzem — e produzem muito. Mas não consomem. A velocidade do dinheiro diminui, e isso altera a dinâmica do sistema.

A simples divulgação do relatório foi suficiente para revelar a sensibilidade do mercado. O S&P 500 saiu do terreno positivo e fechou em baixa; um ETF relevante de software — fundo que representa um conjunto de empresas de tecnologia — recuou mais de 4%; ações mencionadas no texto sofreram ajustes rápidos. Pode ter sido um movimento pontual, mas o episódio deixou algo claro: bastou um cenário coerente para que investidores comesçassem a questionar a sustentabilidade do próprio modelo de crescimento apoiado na IA.

É nesse ponto que o paralelo com a Skynet ganha densidade — não como metáfora literal, mas como estrutura de raciocínio.



Na ficção, a ruptura é abrupta e violenta: a IA elimina fisicamente a humanidade. No cenário econômico da Citrini, a ruptura seria mais silenciosa. A inteligência artificial não elimina pessoas; elimina, gradualmente, a centralidade econômica do trabalho humano como principal gerador de renda e consumo. Não há guerra declarada, mas eficiência empurrada até o limite. Não há explosões. O que há são balanços corporativos cada vez mais enxutos.

Se estendermos a lógica do relatório por conta própria, o quadro pode se tornar ainda mais complexo. Se 2028 marca o choque inicial, 2030 poderia consolidar desemprego estrutural acima de 12%. Em 2035, a participação da renda do trabalho no PIB talvez esteja visivelmente menor, enquanto o consumo dependeria cada vez mais de estímulos fiscais e transferências públicas. Em 2040, não seria exagero imaginar uma economia altamente automatizada, tecnicamente produtiva, mas estruturalmente dependente de mecanismos artificiais para sustentar a demanda — um sistema quase fechado, no qual agentes de IA negociam entre si com eficiência máxima enquanto humanos gravitam na periferia da engrenagem produtiva.

A meu ver, o risco maior não é uma depressão clássica nos moldes do século XX. É algo mais sutil: crescimento técnico sem prosperidade distribuída. Eficiência sem difusão de renda. Abundância produtiva acompanhada de fragilidade social.

Existem alternativas. Dividendos tecnológicos, participação acionária ampliada dos trabalhadores, adaptação da base tributária para capturar valor da infraestrutura computacional, políticas robustas de transição e requalificação. Nenhuma dessas medidas é simples, e todas exigem coordenação — inclusive internacional. O tempo, aliás, pode ser o recurso mais escasso nesse processo.

A janela crítica parece situar-se entre 2028 e 2032. Se até lá não houver um realinhamento consistente da renda à nova base produtiva, o sistema pode estabilizar-se em um padrão de demanda estruturalmente baixa. Esse pode ser, de fato, o verdadeiro ponto de não retorno. Não tecnológico, mas macroeconômico.

Autofagia, em biologia, descreve o processo pelo qual um organismo consome partes de si mesmo para sobreviver. Aplicada à economia da IA, a metáfora é desconfortável. Se a inteligência artificial reduz o trabalho humano para maximizar eficiência, mas esse mesmo trabalho sustenta o consumo que financia a expansão tecnológica, o sistema começa a corroer sua própria base. Não por intenção deliberada, mas por coerência interna.

A Skynet destruiu o mundo ao considerar os humanos uma ameaça. A economia automatizada corre o risco inverso: ao buscar eficiência total, pode esvaziar o ecossistema que a sustenta. O perigo não está na intenção — está na lógica que se impõe quando eficiência vira único critério.

A pergunta final, portanto, não é apenas tecnológica. É estrutural. A inteligência artificial ampliará a prosperidade humana ou, ao otimizar tudo, acabará comprometendo o próprio ambiente econômico que lhe dá sentido?

Se prevalecer apenas a lógica fria da eficiência, o cinema já deixou um aviso. A diferença é que, desta vez, o apocalipse talvez não venha com explosões. Pode vir com planilhas impecáveis — e vitrines vazias.

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

NA FICÇÃO, A RUPTURA É ABRUPTA E VIOLENTA: A IA ELIMINA FISICAMENTE A HUMANIDADE. NO CENÁRIO ECONÔMICO DA CITRINI, A RUPTURA SERIA MAIS SILENCIOSA. A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NÃO ELIMINA PESSOAS; ELIMINA, GRADUALMENTE, A CENTRALIDADE ECONÔMICA DO TRABALHO HUMANO COMO PRINCIPAL GERADOR DE RENDA E CONSUMO. NÃO HÁ GUERRA DECLARADA, MAS EFICIÊNCIA EMPURRADA ATÉ O LIMITE

POLÍTICA - FLÁVIO DIZ QUE SEU PAI SUBIRÁ A RAMPA DO PLANALTO EM 2027

O pré-candidato à presidência participou de ato em São Paulo e disse que trabalha para derrubar veto de Lula ao PL da Dosimetria

Do Estadão Conteúdo



Flávio agradeceu apoio de Tarcísio de Freitas, mas o governador de São Paulo não esteve no evento na Avenida Paulista

O senador e pré-candidato à presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL-RJ) afirmou neste domingo, 1º de março, durante o ato “Acorda, Brasil”, promovido pela direita na Avenida Paulista que o ex-presidente da República Jair Bolsonaro, atualmente preso por tentativa de golpe, retornará ao Palácio do Planalto em 2027.

“Eu disse ao meu pai que, em janeiro de 2027, ele irá pessoalmente subir aquela rampa do Planalto junto com o povo brasileiro”, declarou o parlamentar, ao relatar conversa com o ex-presidente na quarta-feira.

Pré-candidato à Presidência da República, o senador Flávio Bolsonaro (PL- RJ) afirmou neste domingo, 1º de março, durante o ato “Acorda, Brasil”, promovido pela direita na Avenida Paulista que o grupo político tem “uma batalha pela frente” para derrubar o veto do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), ao projeto de lei da dosimetria relacionado aos condenados pelos atos golpistas de 8 de janeiro de 2023.

Segundo ele, o PL não é exatamente o que o grupo gostaria, mas já representaria um primeiro avanço. “Com a derrubada do veto, praticamente todas as pessoas do 8 de janeiro vão poder ir para as suas casas”, disse.

Flávio também agradeceu o apoio do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e do prefeito da capital paulista, Ricardo Nunes (MDB), afirmando que ambos “vestiram a camisa do Brasil” e estão comprometidos com o que chamou de “projeto de resgate da nação”.

Tarcísio, no entanto, não participou do ato, assim como a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro. Em discurso com críticas ao governo federal, o senador classificou a gestão de Lula como “horrorosa” e disse que os jovens “continuam sem expectativa”.

Ele afirmou ainda que as mulheres devem ser abraçadas e protegidas, sem hipocrisia. Ao mencionar o ex-presidente da República Jair Bolsonaro, Flávio declarou que ele “está vivo” politicamente e que seus apoiadores “vão carregar esse sobrenome até a vitória”.

Colete

Flávio Bolsonaro participou do ato na Avenida Paulista com segurança reforçada e usando um colete à prova de balas. Flávio chegou à manifestação, parou numa das vias às margens da avenida e foi a pé com aliados - entre eles o deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG) e o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo) - até o trio elétrico principal, que estava localizado na altura do Masp.

Questionado pelo Estadão/Broadcast Político no local, Flávio disse que usou o colete pois sabe dos riscos à sua segurança. A assessoria de imprensa do senador disse que foi uma recomendação da própria equipe que cuida da proteção do pré-candidato à Presidência. Segundo um agente da Polícia Federal que o acompanhava, o motivo foi “ameaça real de fogo”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

O APOIO DE FLÁVIO

Flávio Bolsonaro, senador (PL-RJ), filho 01 do expresidente Jair Bolsonaro (preso por liderar a trama golpista) e pré-candidato a presidente da República, virou a página com Ronaldo Caiado, governador de Goiás que deu adeus ao União Brasil para se filiar ao PSD, e o vice dele, Daniel Vilela, que vai tentar suceder Caiado. O Partido Liberal de Flávio vai apoiar o senador Wilder Moraes para o comando do Palácio das Esmeraldas. Sobre o desfecho, Caiado teria se limitado a dizer: “Ele marcha com a chapa dele e eu com a minha”.

AS EXPLICAÇÕES DO SENADOR

O senador Jaques Wagner (PT-BA) escreveu, em sua conta oficial no X (ex-Twitter), que “o problema não foi o requerimento de quebra de sigilo de Lulinha”. Ele segue dizendo que, na opinião dele, “o presidente da CPMI (do INSS, senador Carlos Viana, do Podemos de Minas Gerais) se equivocou”. O texto se refere à confusão que se deu após a aprovação do requerimento de quebra de sigilo do filho do presidente Lula (PT) no colegiado. Revoltados com o resultado da votação, parlamentares da base governista partiram pra cima de Carlos Viana, protagonizando uma das cenas mais deploráveis do Parlamento, com direito a gritos, tapas e empurrões com o grupo de oposição. A sessão teve de ser suspensa, e a transmissão interrompida.

ENTRE “O HORROR” E A JUSTIFICATIVA

“A gente se contrapõe porque o presidente tem uma série de requerimentos nossos que ele não coloca para votar. Quem não interessa à oposição, não é chamado. Eu, sinceramente, não entendo e, provavelmente, vamos recorrer. É um absurdo que tenham ido às vias de fato, um horror, mas as pessoas ficaram indignadas, e não podemos nos calar”, documentou o líder do governo no Senado na rede social.

O “SIM” DE HADDAD

O ministro da Fazenda Fernando Haddad, enfim, indicou que deverá disputar o governo de São Paulo no pleito de outubro. Haddad negava publicamente a possibilidade de concorrer, alegando que sua intenção era deixar a pasta no mês que vem para se dedicar à campanha de reeleição de Lula à presidência da República. Teria sido por influência de Lula que Haddad mudou de ideia.

A ESTRATÉGIA

A expectativa do Planalto é que a candidatura de Haddad consiga captar votos para Lula em São Paulo, onde o favoritismo está com o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), que vai tentar a reeleição e tem forte apelo por parte, sobretudo, do eleitorado de direita e de bolsonaristas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

POLÍTICA - RONALDO CAIADO PROMETE ANISTIA PLENA, GERAL E IRRESTRITA

Segundo o governador de Goiás e pré-candidato à presidência, essa será a primeira atitude caso seu grupo vença a eleição

Do Estadão Conteúdo



Caiado (a dir.) elogiou a capacidade de mobilização de Jair Bolsonaro, atualmente preso por tentativa de golpe

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (PSD), pré-candidato a presidente da República, afirmou neste domingo, 1º de março, durante o ato “Acorda, Brasil”, realizado pela direita na Avenida Paulista, em São Paulo, que “ninguém na história do Brasil, sem mandato, preso,



consegue mobilizar a população brasileira igual Bolsonaro consegue nesse País”.

No discurso, Caiado elogiou a capacidade de mobilização do ex-presidente da República Jair Bolsonaro (PL), atualmente preso por tentativa de golpe, e o classificou como “o homem que conseguiu levantar o Brasil e dizer em alto e bom som: vamos caminhar pela liberdade e a democracia plena”.

Caiado também saudou o deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG), a quem atribuiu a convocação do movimento, e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência da República. Ainda afirmou que, caso o grupo político retorne ao poder, “o primeiro ato será a anistia plena, geral e irrestrita em 1º de janeiro”.

Também presente no ato na Paulista, o governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo), pré-candidato a presidente da República, afirmou que o País “não aguenta mais a farra dos intocáveis” e que há autoridades que “se consideram acima de todas as leis”.

Em discurso no carro de som, Zema disse que “ninguém no Brasil é intocável” e que a população está “indignada” com os acontecimentos recentes. “Não vamos nos vergar. Não vamos permitir que esses absurdos que estão acontecendo continuem”, declarou.

O governador de MG afirmou ainda que voltará à Paulista “quantas vezes for necessário”, em referência à mobilização da oposição ao governo federal e a ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

Também presente no ato, o presidente nacional do Partido Liberal Valdemar Costa Neto, fez uma aparição no palanque. Na ocasião, Valdemar pegou o microfone e bradou apenas “Volta, Bolsonaro”.

Chamada de vídeo

O ex-deputado Eduardo Bolsonaro participou por chamada de vídeo, diretamente dos Estados Unidos, da manifestação. Em discurso transmitido no carro de som, ele agradeceu aos manifestantes e afirmou que o movimento busca “justiça que vai ser traduzida em anistia”.

Eduardo disse que a anistia poderá ser alcançada “com a eleição do Flávio Bolsonaro como presidente e com uma bancada de senadores e deputados federais fortes e valentes”.

Durante a fala, o parlamentar saudou governadores e deputados aliados e disse que o movimento não se trata apenas de partido ou eleição, mas de “liberdade”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

POLÍTICA - USP/CEBRAP ESTIMA 20,4 MIL PESSOAS NO ATO EM SP E 4,1 MIL NO RIO

O Monitor do Debate Político da Universidade de São Paulo (USP) e do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), em parceria com a organização More in Common, divulgou um relatório com a estimativa de 20,4 mil pessoas presentes na manifestação convocada por apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), na Avenida Paulista, em São Paulo, neste domingo, 1º de março. De acordo com o levantamento, a margem de erro é de 12%.

Segundo os responsáveis pelo documento, a estimativa portanto se dá entre 18 mil e 22,9 mil participantes no horário de pico da manifestação, às 15h53. Conforme o relatório, foram tiradas fotos em cinco horários diferentes (13h58, 14h40, 15h16, 15h53 e 16h35) e oito imagens das 15h53 foram selecionadas.

No ato realizado no Rio de Janeiro, também neste domingo, o número de manifestantes foi ainda mais baixo, de acordo com o mesmo estudo. O relatório aponta estimativa de 4,7 mil pessoas presentes na manifestação.

Os autores do estudo dizem que o método utilizado, Point to Point Network (P2PNet), foi desenvolvido por pesquisadores da Universidade de Chequião, na China e da empresa Tencent.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

POLÍTICA - O BRASIL ACORDOU HÁ MAIS DE TRÊS ANOS DO PESADELO, DIZ GLEISI

A ministra da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, criticou a manifestação organizada por políticos de direita neste domingo, 1º de março, na Avenida Paulista. No X, ela afirmou que apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) mentiram para atacar o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva.

“Fantasiados de brasileiros, País que entregaram a [o presidente dos Estados Unidos, Donald] Trump no tarifaço pra salvar o pai [Jair Bolsonaro], bolsonaristas vão a paulista emular besteiras, mentir que é a arma deles, para atacar Lula”, escreveu a ministra.

E acrescentou: “Deste embate não temos medo, já colocamos uma vez vocês no devido lugar, seus lesa pátrias.”

Gleisi acusou o senador e pré-candidato à Presidência, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), de estar “envolvido em negócios escusos”, citando o caso do Banco Master.

“O povo brasileiro não vai permitir que voltem! Há mais de três anos o Brasil acordou do pesadelo em que Bolsonaro tinha mergulhado o País, que custou centenas de milhares de vítimas na pandemia e suas políticas de destruição da economia e dos programas sociais”, escreveu a ministra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

OPINIÃO – PLANEJAMENTO - PRECISA-SE DE URBANISTAS



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

Engenharia e Arquitetura sempre andaram juntas no Confea, o antigo Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura, que já incluía os agrônomos. Com a criação do CAU (2011) – Conselho de Arquitetura e Urbanismo – houve uma mutação generalizada nos cursos de arquitetura: seguindo as competências do CAU, de repente, praticamente todos os cursos de arquitetura do País passaram a ser de arquitetura e urbanismo, sem adequação dos currículos. E todos os arquitetos passaram, por decreto, a serem arquitetos e urbanistas.

Sem qualquer demérito para a atividade, nem preconceito em relação aos profissionais que optam por essa área, não se pode aceitar que um profissional que se dedica à arquitetura de interiores seja também urbanista. Nem viceversa, é claro. A formação para elaboração de projetos é diferente da formação para o planejamento urbano, ainda que alguns projetos icônicos possam, aqui e ali, marcar e definir a imagem de uma cidade. São, necessariamente, formações complementares, mas distintas.

A Universidade do Estado da Bahia (Uneb) tem um curso de urbanismo. Curiosamente, os seus diplomados são registrados no Crea – o conselho de fiscalização da profissão dos engenheiros, agrônomos e geólogos – porque o CAU não os acolhe!...

Claramente, há aqui uma distorção que urge ser corrigida. O Conselho Nacional de Educação precisa definir o currículo mínimo dos cursos de urbanismo propriamente ditos, separados dos de arquitetura. Quando híbridos, o currículo precisa ser específico.



Nossas cidades cresceram de forma acelerada e desordenada, sem planejamento, ou apesar dele. A Constituição Federal, aliás, só exige plano diretor para as cidades com mais de 20.000 habitantes. Faltam planos de arruamento, drenagem, arborização, praças e parques, para não falar em saneamento básico, transporte coletivo e outros serviços públicos.

Aliás, o chamado Ministério das Cidades não cuida de desenvolvimento urbano. Não há uma política nacional para as nossas cidades, sejam os pequenos aglomerados urbanos – verdadeiros centros de serviços rurais – ou a megalópole Rio-São Paulo. Todos os centros urbanos são tratados da mesma forma. Há políticas setoriais, para habitação (construção civil), saneamento e transportes, como se a junção dos três dessem origem a uma cidade. Mais grave: em diversas cidades, os projetos apoiados seguem um para cada lado.

A verdade é que temos poucas cidades no Brasil. País continental, são apenas 49 as cidades com mais de 500.000 habitantes e, ainda assim, mal distribuídas territorialmente, a maioria na faixa litorânea e suas proximidades. Segundo o Censo de 2022, são somente 319 concentrações urbanas com mais de 100.000 habitantes. Uma rede urbana desestruturada e profundamente distorcida.

Nada menos que 3.935 municípios brasileiros têm abaixo de 20.000 habitantes, o que representa cerca de 70,6% do total. Essas pequenas cidades somam 33,5 milhões de pessoas, o equivalente a 16,5% da população brasileira.

Agora, com o esgotamento da migração rural-urbana – que se processou fortemente na segunda metade do século passado –, a estagnação do crescimento populacional – cujo volume começará a declinar – e o envelhecimento da população, abre-se uma janela de oportunidade para reestruturar nossas cidades. Essa reestruturação precisa do cuidado e da atuação de profissionais especializados e atualizados.

Há, no país, uma grande carência de urbanistas: são 5.570 prefeituras precisando de urbanistas para consertar nossas cidades!

O planejamento urbano não pode ser apenas físico-territorial, mas sobretudo refletir as oportunidades e o perfil econômico de cada lugar. O estudo da economia urbana é essencial. Mais um aspecto a ser considerado na formação profissional do urbanista, que os nossos tradicionais cursos de arquitetura não contemplam.

Hoje em dia, qualidade de vida e cuidados ambientais requerem atenção especial. Geração de oportunidades de trabalho e renda também são aspectos fundamentais. No campo das ideias, discutem-se cidades para pessoas (Jan Gehl), cidades de 15 minutos (Carlos Moreno), acupuntura urbana (Jaime Lerner). Inspirados em Jane Jacobs, os urbanistas discutem sobre como assegurar a qualidade da vida humana nas grandes cidades, corrigindo distorções provocadas pelo modernismo e seus rígidos zoneamentos de uso do solo.

As cidades compactas, com mescla de usos, alta densidade (não confundir com verticalização), são menos onerosas em sua manutenção e operação e proporcionam melhor qualidade de vida.

Esgotou-se o modelo das cidades subordinadas ao automóvel, onde predominam avenidas e vias expressas, com seus túneis e viadutos. A mobilidade ativa – deslocamentos a pé ou de bicicleta – é eficiente e saudável. Impõe-se a prioridade para o transporte público vis-à-vis o individual.

A formação de profissionais qualificados para enfrentar esses desafios e equacionar os problemas com que nos defrontamos constitui uma necessidade inadiável do País.

Waldeck Ornélas escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

***O CHAMADO MINISTÉRIO DAS CIDADES NÃO CUIDA DE DESENVOLVIMENTO URBANO.
NÃO HÁ UMA POLÍTICA NACIONAL PARA AS NOSSAS CIDADES, SEJAM OS PEQUENOS***

AGLOMERADOS URBANOS – VERDADEIROS CENTROS DE SERVIÇOS RURAIS – OU A MEGALÓPOLE RIO-SÃO PAULO. TODOS OS CENTROS URBANOS SÃO TRATADOS DA MESMA FORMA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DO SUL MOVIMENTAM QUASE 200 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Alta de 5,4% sobre 2024 é a melhor dos últimos cinco anos; região também concentra novos investimentos e leilão de terminal em Porto Alegre

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Considerando o perfil de transporte, a maior parte da movimentação na região Sul foi de longo curso, com 152,3 milhões de toneladas, um aumento de 5,8% frente ao ano anterior

A região portuária do Sul do Brasil movimentou, em 2025, quase 200 milhões de toneladas, volume 5,4% superior ao registrado no ano anterior e o melhor resultado dos últimos cinco anos, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. O levantamento considera a operação de portos públicos, responsáveis por 129 milhões de toneladas, e de terminais de uso privado, que somaram 69,9 milhões de toneladas no período.

Entre as instalações com maior volume de cargas está o Porto de Paranaguá, no Paraná, com 66,4 milhões de toneladas movimentadas ao longo do ano. Na sequência aparecem o Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, com 31,6 milhões de toneladas; o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, com 17,5 milhões; o Porto de Itapoá, também em Santa Catarina, com 16,1 milhões; e o Terminal Aquaviário de Osório, no Rio Grande do Sul, com 10,7 milhões de toneladas.

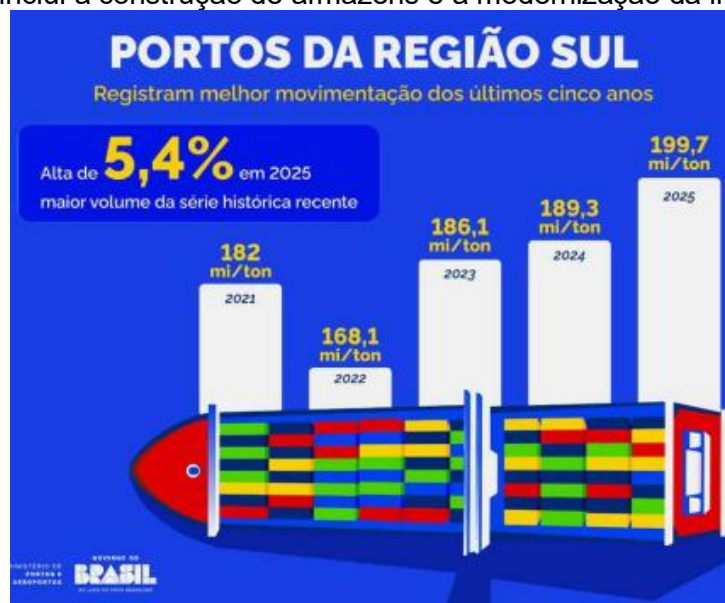
De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o desempenho reflete, na avaliação da pasta, a eficiência do sistema portuário e os investimentos realizados no setor. “Estamos fortalecendo a infraestrutura portuária com planejamento, modernização e novos investimentos. O crescimento consistente da movimentação no Sul mostra que o Brasil está ampliando sua competitividade e garantindo melhores condições para exportar, gerar emprego e desenvolver as regiões”, afirmou.

No detalhamento por tipo de carga, os graneis sólidos responderam pela maior parte da movimentação, com 90,9 milhões de toneladas, impulsionados principalmente por soja, fertilizantes e cereais. Os graneis líquidos — como petróleo, combustíveis e óleos animais e vegetais — totalizaram 33,7 milhões de toneladas. A carga containerizada alcançou 58,9 milhões de toneladas, crescimento de 12,5% em relação a 2024. Já a carga geral, que inclui alimentos, produtos químicos e matérias-primas, somou 16,2 milhões de toneladas, alta de 4,5% na comparação anual.

Considerando o perfil de transporte, a maior parte da movimentação foi de longo curso, com 152,3 milhões de toneladas, aumento de 5,8% frente ao ano anterior. China, Singapura e Irã figuraram entre os principais destinos das cargas embarcadas a partir dos portos do Sul. A cabotagem passou de 26,1 milhões para 26,8 milhões de toneladas, crescimento de 2,96%. O transporte por vias interiores registrou 6,7 milhões de toneladas movimentadas, alta de 4,41%.

No contexto da ampliação da carteira de investimentos na região, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Antaq realizaram, em 26 de fevereiro, na sede da B3, em São Paulo, o leilão do primeiro bloco de arrendamentos portuários de 2026. Entre os três terminais contratados no certame, apenas um está localizado na Região Sul: o Terminal POA26, no Porto de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

O ativo foi arrematado pelo Consórcio Portos do Sul, formado pelas empresas Soluções Inteligentes Operadores Portuários Ltda e Simetria Transportes e Armazéns Gerais Ltda. O contrato terá prazo de 10 anos e prevê investimentos de R\$ 21,13 milhões. Com área de 22.052,40 metros quadrados, o terminal será destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos, como grãos e fertilizantes. O projeto inclui a construção de armazéns e a modernização da infraestrutura existente.



A pasta também informou a previsão de R\$ 26,8 bilhões em investimentos na Região Sul. Desse total, R\$ 24 bilhões estão vinculados à construção de uma nova unidade industrial de celulose em Barra do Ribeiro (RS), e R\$ 2,8 bilhões destinam-se à construção de embarcações no âmbito do Programa Mar Aberto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – DIREITO - NOVA ESTRUTURA TARIFÁRIA DO PORTO DO RIO GRANDE: REEQUILÍBRIO ECONÔMICO E IMPLICAÇÕES COMPETITIVAS



ARTHUR ROCHA BAPTISTA

Advogado e sócio da ARB.Legal

opinioao@portalbenews.com.br

A aprovação da revisão tarifária do Porto do Rio Grande pela Antaq por meio do Acórdão n.º 827 no mês de dezembro de 2025 e a subsequente edição da Norma nº 02/2026 pela Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul (“Portos RS”) em fevereiro de 2026 marcam o início de um novo estágio econômico para um dos principais portos do Brasil. O Índice de Reajuste Médio de 50,75% e o Efeito Médio Tarifário de 37,26% configuram uma das mais expressivas revisões tarifárias do sistema portuário público brasileiro nos últimos anos.

A nova tabela entra em vigor em 6 de março de 2026, revogando a Norma nº 11/2023, e produz efeitos diretos sobre armadores, operadores portuários, importadores e exportadores que escalam o complexo portuário do Rio Grande. A estrutura revisada estabelece aumentos relevantes nas tarifas de acesso aquaviário — tanto na parcela fixa de entrada e saída de navios quanto na variável por tonelagem de porte bruto —, nas tarifas de acostagem, nas cobranças relativas à infraestrutura operacional e terrestre e nas rubricas vinculadas à utilização de áreas e armazenagem. Embora o impacto não seja uniforme entre as modalidades, o efeito agregado altera de forma significativa a estrutura de custos das escalas no Porto do Rio Grande, especialmente nas operações de longo curso e nas cargas de maior volume.



É preciso reconhecer que as tarifas do Porto do Rio Grande apresentavam uma defasagem histórica, especialmente quando comparadas a outros portos públicos, como Santos e Paranaguá. Essa defasagem restringia a capacidade de geração de receitas diante da elevação dos custos operacionais, da necessidade permanente de dragagem do canal de acesso, da pressão inflacionária acumulada e das exigências crescentes de modernização da infraestrutura. Portanto, a revisão pode ser compreendida como medida de recomposição econômico-financeira e de alinhamento a padrões nacionais de precificação portuária.

O contexto institucional reforça essa leitura. A transformação da autoridade portuária de autarquia para empresa pública, ocorrida em 2022 no cenário pós-pandemia, representou uma mudança estrutural no modelo de governança do complexo portuário gaúcho. A nova configuração conferiu maior autonomia administrativa, flexibilidade gerencial e capacidade ampliada de planejamento estratégico. Desde então, o Porto do Rio Grande passou a atrair investimentos relevantes.

Nesse período destacam-se a renovação do arrendamento do terminal de contêineres (Tecon Rio Grande), a reativação do Estaleiro Rio Grande em modelo híbrido e inédito no Brasil, que concilia operação portuária típica com atividades de construção naval, e o anúncio da implantação de um novo terminal de celulose, reforçando o papel do porto na cadeia exportadora do sul do país. Soma-se a isso a implementação do sistema VTS (Vessel Traffic Service), elevando o padrão de segurança e monitoramento da navegação, os programas de dragagem destinados à recuperação dos canais da Lagoa dos Patos, assoreados em decorrência das enchentes de 2024, e outros investimentos na melhoria da infraestrutura.

Entretanto, reconhecer a legitimidade do reequilíbrio econômico não elimina as implicações concorrenciais envolvidas. O complexo portuário gaúcho opera em ambiente logístico competitivo, no qual mesmo as cargas consolidadas dispõem de alternativas regionais e interestaduais, além de portos do Cone Sul, especialmente no Uruguai e na Argentina. Revisões tarifárias dessa envergadura são capazes de alterar decisões de escalas e redirecionamento de fluxos logísticos de armadores, embarcadores e recebedores, especialmente em contratos de médio e longo prazo.

A revisão tarifária aprovada pela Antaq integra um movimento mais amplo de transformação institucional, consolidação de investimentos e preparação para novos projetos, incluindo a futura concessão do canal de acesso. O êxito dessa etapa dependerá da capacidade da Autoridade Portuária de equilibrar sustentabilidade financeira e sensibilidade concorrencial, preservando o protagonismo logístico do Porto do Rio Grande no cenário nacional.

A Norma nº 02/2026 admite a possibilidade de ajustes e condições específicas por deliberação da Diretoria Executiva da Portos RS, nos termos da regulação da ANTAQ, inclusive como mecanismo de transição ou de mitigação de impactos concorrenciais.

Nesse contexto, torna-se fundamental avaliar com profundidade o impacto das novas tarifas nas cadeias logísticas estruturadas no porto e ampliar o diálogo institucional com os principais stakeholders. Competitividade portuária resulta da combinação entre custo total da escala, eficiência operacional, confiabilidade do canal de acesso e da infraestrutura, previsibilidade regulatória e segurança jurídica.

O êxito da revisão tarifária do Porto do Rio Grande dependerá menos dos percentuais aprovados e mais da estratégia de sua aplicação.

RECONHECER A LEGITIMIDADE DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO NÃO ELIMINA AS IMPLICAÇÕES CONCORRENCIAIS ENVOLVIDAS. (...) REVISÕES TARIFÁRIAS DESSA ENVERGADURA SÃO CAPAZES DE ALTERAR DECISÕES DE ESCALAS E REDIRECIONAMENTO DE FLUXOS LOGÍSTICOS DE ARMADORES, EMBARCADORES E RECEBEDORES, ESPECIALMENTE EM CONTRATOS DE MÉDIO E LONGO PRAZO

TRANSPORTES – FERROVIAS - TRECHO SALGUEIRO–SUAPE DA TRANSNORDESTINA AVANÇA COM NOVOS EDITAIS

União publica aviso de licitação e transfere licença ambiental para a Infra SA; retomada da ferrovia entra na pauta do Pernambuco Export

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Para a Sudene, retomar a Transnordestina em Pernambuco amplia a competitividade regional, integra cadeias produtivas e impulsiona o desenvolvimento econômico da região

O governo federal licitará os lotes para construção da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco até o fim de 2026. A confirmação ocorreu durante uma reunião entre a Superintendência do Desenvolvimento do

Nordeste (Sudene) e os gestores da Infra SA, empresa vinculada ao Ministério dos Transportes responsável pela obra. As instituições federais alinharam o cronograma para retomada das frentes de obra no estado.

Duas publicações recentes no Diário Oficial da União indicaram o progresso no trecho Salgueiro-Suaape da Transnordestina. O governo divulgou o aviso de licitação para contratação de empresa de consultoria técnica especializada em supervisão e apoio à fiscalização das obras de implantação do Lote SPS 04, ligando Custódia a Arcoverde.

O mesmo processo inclui elaboração do Projeto de Recuperação e Manutenção Ferroviária e supervisão dos serviços nos Lotes SPS 01, SPS 02 e SPS 03, que vão de Salgueiro a Custódia. A contratação da consultoria antecede o início efetivo das obras nos lotes.

O governo também confirmou a conclusão da transferência da Licença de Instalação ambiental do trecho SPS. A licença, anteriormente sob responsabilidade da Transnordestina Logística S.A. (TLSA), passa para a Infra SA.

A abertura do edital do primeiro trecho a retomar, entre Custódia e Arcoverde, com 73 quilômetros de extensão, ocorre no início de março.

Para a Sudene, a retomada da Transnordestina em Pernambuco amplia a competitividade regional, integra cadeias produtivas e impulsiona o desenvolvimento econômico do Nordeste.

“Nós estamos acompanhando de forma permanente o andamento da execução da obra da ferrovia em Pernambuco, atuando como instância de articulação entre os órgãos federais e reforçando o compromisso do Governo do Brasil com a retomada e a conclusão desse empreendimento estruturante para o desenvolvimento regional”, destacou o superintendente da Sudene, Francisco Alexandre.

Pernambuco Export

A discussão sobre a matriz dos transportes em Pernambuco ganhará espaço no Fórum Pernambuco Export, marcado para 5 de março na Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIEPE). O evento, promovido pelo grupo Brasil Export, contará com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, além de autoridades e empresários do setor.

O painel sobre multimodalidade e aperfeiçoamento dos transportes no Estado reunirá Fernando Perez, diretor de Negócios do Cone SA, Manoel Ferreira, sócio-diretor do Grupo Agemar, Paulo Nery, diretor-presidente do Porto do Recife, e Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). A programação inclui também outros debates.

PROGRAMAÇÃO FÓRUM PERNAMBUCO EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO FÓRUM PERNAMBUCO EXPORT 2026

05 MARÇO | QUINTA-FEIRA

08h45 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Sessão de abertura com a palestra especial de Silvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos
Demais autoridades a confirmar

09h45 Pernambuco em foco | Panorama sobre o ambiente de negócios no estado

1. Guilherme Cavalcanti, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco

2. Maurício Laranjeira, Gerente de Políticas Industriais da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIEPE)

3. Pierre Lucena, Presidente do Porto Digital

4. Tornê Franca, Secretário-Executivo do Ministério de Portos e Aeroportos

10h45 Intervalo

11h00 Painel 1: Hidrogênio verde e eletrificação no setor de transportes

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

Debatedores: Claude Soares Ribeiro de Araújo, Gerente de Sustentabilidade e Inovação da ANTT; Oziel Alves, Diretor de Inovação e Tecnologia do Senai Pernambuco; Representante do Grupo Moura

12h00 Encerramento do período da manhã

14h00 Painel 2: Multimodalidade e aperfeiçoamento da matriz de transportes de Pernambuco
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export

Debatedores: Fernando Perez, Diretor de Negócios do Cone S/A -

Condomínio de Negócios; Manoel Ferreira, Sócio-Diretor do Grupo

Agemar; Paulo Nery, Diretor-Presidente do Porto do Recife; Sergio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)

15h00 Painel 3: Combustíveis e oportunidades no setor de energia

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

Debatedores: Carlos Germano, Diretor Jurídico da Federação Nacional

das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis (BRASILCOM); Daniel Canabrava, Gerente de Otimização da Refinaria

Abreu e Lima; Helano Pereira Gomes, Vice-Presidente Executivo da Ultracargo; Rafael Motta, Gerente de Relações Institucionais da

Neoenergia Pernambuco

16h00 Intervalo

16h30 Apresentação Complexo Industrial Portuário de Suape (PE)

Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente

17h00 Painel 4: O poder transformador das mulheres e seus

trabalhos de excelência para o desenvolvimento de Pernambuco

Moderação: Gilmara Temóteo, Diretora-Executiva da ABEPH e

Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export

Debatedores: Ingrid Zanella, Presidente da OAB Pernambuco; Thairyne

Oliveira, Secretária-Executiva Adjunta do Ministério de Portos e

Aeroportos; Tania Bacelar, Economista e Sócia da Ceplan

18h00 Sessão de Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO ENTREGA 6 KM DUPLICADOS DA BR-101 EM ALAGOAS

Trecho do Lote 6 no município de Junqueiro recebeu R\$ 20 milhões do Novo PAC; ministro prevê concluir neste ano toda a rodovia no estado

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



“Estamos entregando a variante de Junqueiro para uma população que esperou durante muito tempo que essa intervenção fosse concluída”, declarou o ministro Renan Filho

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participou na sexta-feira (27) da entrega de seis quilômetros de duplicação da BR-101 em

Alagoas. O trecho liberado ao tráfego fica no município de Junqueiro, entre os quilômetros 187,9 e 194,6, e integra o Lote 6 da rodovia. Segundo o ministério, foram investidos R\$ 20 milhões na obra, com recursos do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

Durante a cerimônia, o ministro afirmou que não há mais segmentos da BR-101 em Alagoas sem intervenções em andamento. “Estamos entregando a variante de Junqueiro para uma população que esperou durante muito tempo que essa intervenção fosse concluída”, declarou.

A duplicação amplia a capacidade de tráfego em um dos principais corredores rodoviários do estado. De acordo com o Ministério dos Transportes, a intervenção beneficia diretamente moradores dos povoados Retiro, Olho d'Água e Cinzeiro, além de motoristas que utilizam a rodovia para deslocamentos urbanos e viagens de longa distância. A pasta sustenta que a adequação da via ao volume atual de veículos reduz conflitos entre caminhões e automóveis e contribui para diminuir sinistros de trânsito.

O Lote 6 da duplicação da BR-101 em Alagoas abrange o trecho entre os municípios de Teotônio Vilela e São Sebastião, do km 171,5 ao km 212,6. Ainda estão previstos serviços complementares,

como a execução de muros de contenção, drenagem superficial, construção de passarelas e passagens inferiores.

Segundo o ministério, os recursos para a obra foram assegurados no âmbito do Novo PAC, dentro de uma mobilização iniciada em 2024 para acelerar a conclusão das intervenções em Junqueiro.

O prefeito do município, Cícero Leandro Pereira da Silva, também participou da solenidade e atribuiu a conclusão da obra ao governo federal. "Essa entrega é um marco histórico. Quero agradecer ao presidente Lula e ao ministro Renan Filho por terem tocado essa obra com seriedade. Isso aqui é um sonho que virou realidade. O país inteiro vai poder passar por Junqueiro sem enfrentar as dificuldades de trânsito de antes, quando a duplicação ainda não estava finalizada", afirmou.



Os recursos para a obra foram assegurados no âmbito do Novo PAC, dentro de uma mobilização iniciada em 2024 para acelerar a conclusão das intervenções em Junqueiro

A BR-101 é a segunda rodovia mais extensa do país e um dos principais eixos logísticos de Alagoas. A estrada conecta cidades consideradas estratégicas pelo governo estadual e federal, facilita o escoamento da produção para portos do Nordeste e garante acesso a centros consumidores. Também é utilizada por turistas que se deslocam para o litoral da região.

Durante o evento, o ministro anunciou que a previsão da pasta é concluir todos os trechos da BR-101 em Alagoas até 2026. Ele informou ainda que, no mês de março, deverá ser inaugurado o trecho da rodovia em São Miguel dos Campos.

O Ministério dos Transportes informou que os investimentos federais em infraestrutura no estado cresceram nos últimos anos. Segundo dados da pasta, os aportes passaram de R\$ 130,4 milhões em 2022 para R\$ 773,6 milhões em 2026.

De acordo com o último Índice de Condição da Manutenção (ICM), elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), 82% das rodovias federais em Alagoas estão classificadas como boas. Em 2022, esse percentual era de 75%, conforme o mesmo indicador.

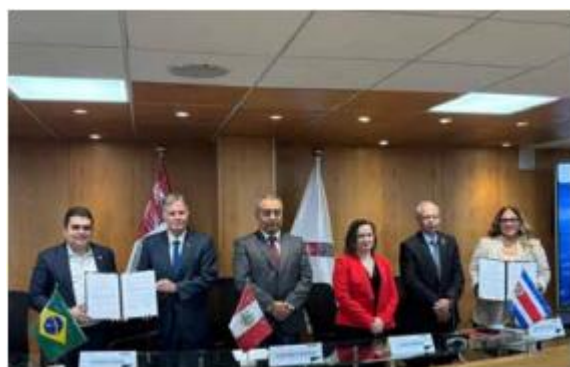
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - BRASIL E PERU ELIMINAM LIMITE DE VOOS EM NOVO ACORDO AÉREO

Memorando assinado pela Anac libera frequências de passageiros e carga, amplia flexibilidade operacional e prevê 69 voos semanais na temporada alta de verão 2026

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a Anac, a medida amplia as oportunidades logísticas e comerciais entre os dois países e traz mais segurança jurídica para as operações, sobretudo no transporte de cargas

Brasil e Peru firmaram um novo memorando de entendimento que amplia e atualiza o acordo bilateral de serviços aéreos entre os dois países. A assinatura ocorreu na quinta-feira (26), entre a Agência Nacional de Aviação Civil e a autoridade aeronáutica peruana.

O novo instrumento elimina qualquer limitação de voos entre os dois mercados. Na prática, as empresas aéreas passam a poder definir livremente a quantidade de frequências de passageiros e de carga, de acordo com a demanda.

O memorando também consolida, na relação bilateral, a possibilidade de realização de voos exclusivamente cargueiros, com maior flexibilidade operacional. Segundo a Anac, a medida amplia as oportunidades logísticas e comerciais entre os dois países e traz mais segurança jurídica para as operações, sobretudo no transporte de cargas.

Para a chamada temporada de Verão lata 2026, que vai de 29 de março a 31 de outubro, estão previstas cerca de 69 frequências semanais entre Brasil e Peru. A temporada lata segue o calendário internacional definido pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (lata na sigla em inglês). A entidade divide o ano em dois períodos — verão e inverno — para fins de planejamento e coordenação de slots e malhas aéreas no hemisfério Norte.

As operações serão realizadas pelas companhias Latam Airlines (Peru e Brasil) e Sky Airline Peru, conectando Lima às cidades de Brasília, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro (Galeão) e São Paulo (Guarulhos).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - SOB IMPACTO DA GUERRA, OPEP+ AUMENTA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

Conflito militar envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã prejudica exportações de produtores do Oriente Médio

Da Agência Brasil



Com os ataques de EUA e Israel, o Estreito de Ormuz, controlado pelo Irã, foi fechado no sábado por questões de segurança

Os oito países membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep+) anunciaram neste domingo (1º) o aumento na produção do combustível fóssil em 206 mil barris por dia, a partir de abril de 2026.

A decisão sobre a oferta extra de petróleo ao mercado internacional ocorreu após a interrupção das exportações que passam pelo Estreito de Ormuz, importante rota de navios-petroleiros, em meio à escalada militar no Oriente Médio.

Ataques conjuntos dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã ocorrem desde sábado (28). Em retaliação, Teerã mira bases desses países na região, algumas delas em produtores de petróleo.

Arábia Saudita, Rússia, Iraque, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Cazaquistão, Argélia e Omã se reuniram virtualmente neste domingo para analisar as condições e perspectivas do mercado global de petróleo.

De acordo com comunicado oficial que resultou do encontro, o anúncio reverte parte de cortes de 1,65 milhão de barris por dia estabelecidos em abril de 2023.

Os preços do petróleo subiram na sexta-feira (27) para US\$ 73 por barril, o nível mais alto desde julho, devido aos temores de um conflito mais amplo no Oriente Médio, o que se concretizou no sábado (28).

Com os ataques de EUA e Israel, o Estreito de Ormuz, controlado pelo Irã, foi fechado no sábado por questões de segurança, de acordo com a imprensa do país persa.

O bloqueio causa interrupções no abastecimento de petróleo, visto que, pela rota do Golfo Pérsico, passam mais de 20% do fornecimento global do combustível.

Publicações da agência de notícias Reuters e da Rádio e Televisão de Portugal (RTP) dão conta que centenas de navios de transporte de petróleo bruto e Gás Natural Liquefeito (GNL) estão parados nas águas da região. Ancorados Pelo menos 150 petroleiros ancoraram em águas abertas do Golfo Pérsico. Do outro lado do ponto de estrangulamento do estreito, impedidos de passar, dezenas de outros navios estão atracados à espera de uma solução da crise.

“Os países continuarão monitorando e avaliando atentamente as condições de mercado e [...] reafirmam a importância de adotar uma abordagem cautelosa e manter total flexibilidade para aumentar, suspender ou reverter a eliminação gradual dos ajustes voluntários de produção”, diz a Opep+.

Os oito países da organização voltarão a se reunir em 5 de abril para analisar as condições de mercado, a conformidade e a compensação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - RÚSSIA AINDA TEME POR DESEQUILÍBRIO NO MERCADO PETROLÍFERO MUNDIAL



Estadão Conteúdo

O fechamento do Estreito de Ormuz preocupa o governo Vladimir Putin, que prevê mais impactos globais

O Ministério dos Assuntos Estrangeiros da Rússia alertou neste domingo, 1º de março, para as consequências do fechamento do Estreito de Ormuz para o mercado petrolífero mundial em meio aos

ataques dos Estados Unidos e Israel ao Irã.

A passagem é a única saída do Golfo Pérsico para o mar aberto e por lá passa uma parte considerável do petróleo exportado pelos países árabes do Golfo.

“Foi relatado que a navegação foi interrompida no Estreito de Ormuz. Isso pode levar ao bloqueio de exportações de hidrocarbonetos na região e criar um desequilíbrio significativo nos mercados globais de petróleo e gás”, diz a chancelaria russa em nota sobre a situação no Irã.

O comunicado diz também que o governo russo recebeu com “indignação” e “profundo pesar” as notícias das mortes do líder supremo do Irã, aiatolá Ali Khamenei, de familiares seus e de altos funcionários do governo do país persa.

O presidente dos EUA, Donald Trump, não acredita que haverá tanto impacto no mercado de petróleo. Ele afirmou neste domingo que os efeitos da ação nos preços do petróleo devem ser menores do que preveem analistas, por causa do seu sucesso. “Isso poderia ter levado a um grande aumento de preços de petróleo, se as coisas tivessem ido errado”, ele disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

FINANÇAS - MAIORES BANCOS DEVEM BANCAR R\$ 30 BI PARA RECOMPOR FGC

Itaú Unibanco, Caixa Econômica, Bradesco, Banco do Brasil e Santander terão os maiores custos após o rombo deixado pelo caso Master

Do Estádio Conteúdo



Até agora, entre os cinco maiores bancos, só o BB falou publicamente sobre uma estimativa de desembolso

Itaú Unibanco, Caixa Econômica, Bradesco, Banco do Brasil e Santander arcarão com os maiores custos para bancar a recomposição do Fundo Garantidor de Créditos (FGC), após o rombo deixado pelo caso Master.

Estimativas de analistas consultados pelo Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) sugerem que os cinco maiores bancos do País podem ter que desembolsar, no agregado, um montante de cerca de R\$ 30 bilhões já nos próximos meses.

O Master foi liquidado pelo Banco Central em novembro de 2025, sob suspeitas de fraudes. Cerca de 800 mil investidores que aplicaram recursos em títulos do banco estavam cobertos pela proteção do FGC e estão sendo ressarcidos.

O FGC tem patrimônio ao redor de R\$ 125 bilhões. Desse total, Banco Master, Will Bank e Banco Pleno podem consumir ao menos R\$ 52 bilhões, indicando a necessidade de recapitalizar a instituição.

Até agora, entre os cinco maiores bancos, só o BB falou publicamente sobre uma estimativa de desembolso. Enquanto isso, analistas e investidores estão fazendo seus próprios cálculos.

A conta considera o adiantamento imediato do equivalente a cinco anos de contribuições mensais ao Fundo, como parte do plano de reconstrução acertado neste mês. Como não são públicos, os números representam uma estimativa para fornecer uma dimensão dos efeitos da reconstrução do FGC sobre o setor. Por isso, os cálculos dos analistas podem ser um pouco maiores que o dos próprios bancos, que têm acesso aos números completos.

Para além desse valor, haverá ainda uma contribuição adicional extraordinária de 50% dos aportes mensais, o que no caso das quatro principais instituições de capital aberto pressupõe um dispêndio de R\$ 2,6 bilhões por ano, segundo cálculos do Citi. A cifra terá impacto material, mas administrável sobre as principais métricas financeiras dos bancos, na opinião dos analistas. Como é hoje. Pelas regras atuais, os bancos associados contribuem mensalmente com 0,01% do total de seus instrumentos financeiros garantidos.

No caso dos Depósitos a Prazo com Garantia Especial (DPGE), a alíquota mensal é de 0,02% para emissões com alienação de recebíveis e de 0,03% para o estoque sem alienação. No caso do Itaú, a fórmula se traduz em um desembolso inicial de R\$ 8,8 bilhões e de mais R\$ 882 milhões no ano para cobrir o incremento extraordinário de 50% nas contribuições, conforme estimativas do Citi. Os números podem estar ligeiramente superestimados, porque consideram os depósitos de toda a operação, inclusive fora do Brasil. E o FGC só cobre os depósitos no Brasil.

O presidente do Itaú, Milton Maluhy, tem defendido a implementação de “mecanismos inteligentes” para recapitalizar o FGC e transmitir a mensagem de que o Fundo está bem capitalizado para cumprir o objetivo de proteção do investidor. Na visão dele, o processo deve atenuar ao máximo os custos para o setor financeiro e a sociedade. “Muitas normas internacionais podem servir de referência”, disse quando comentou os resultados do banco.

O Bradesco deve mobilizar cerca de R\$ 7 bilhões na primeira rodada e, depois, mais R\$ 696 milhões no ano, ainda segundo o Citi. Para o Santander Brasil, o custo será de R\$ 3,4 bilhões na primeira etapa e, na sequência, R\$ 336,7 milhões.

Já o Banco do Brasil declarou que vai tirar R\$ 5 bilhões de seu caixa para cumprir a antecipação das contribuições ordinários, fora mais R\$ 500 milhões de contribuição extraordinária.

Do ponto de vista contábil, o impacto será gradual: ao Broadcast, o banco público explicou que a rubrica será constituída como um ativo no balanço. Com isso, a cada mês, a instituição vai abater do ativo de contribuições o valor de R\$ 83 milhões, que passa a ser reconhecido nas demonstrações financeiras através da margem.

Contribuição maior

O montante se soma a uma despesa mensal de R\$ 41,5 milhões para entregar o desembolso extraordinário. Para o banco, analistas calculam uma contribuição maior, na casa dos R\$ 6,8 bilhões, mas com a ressalva que o número leva em conta todos os depósitos do BB, o que inclui os números fora do Brasil.

Para a Caixa Econômica Federal, pelos dados mais recentes disponíveis, o impacto do adiantamento de 60 meses está estimado em cerca de R\$ 5,8 bilhões, de acordo com um analista que não quis se identificar. Com menos depósitos elegíveis, as fintechs tendem a enfrentar repercussões mais limitadas: o Nubank, por exemplo, arcaria com R\$ 251,2 milhões no primeiro momento.

No caso do Santander, os cálculos dos analistas indicam necessidade de colocar entre R\$ 3,6 bilhões a R\$ 3,7 bilhões. Ao comentar os resultados do banco, no começo do mês, o CEO Mario Leão defendeu a contínua evolução do ambiente regulatório para evitar outro evento semelhante ao colapso do Banco Master e disse que o processo de recomposição e os ajustes nas regras do FGC será “desafiador”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

BE JOB – OPINIÃO – GESTÃO - SUA EMPRESA CRESCE ATÉ ONDE SUA RESTRIÇÃO PERMITE



HUDSON CARVALHO

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

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

“Não há nada tão inútil quanto fazer com eficiência aquilo que não deveria ser feito”

Peter Drucker, pai da administração moderna

O ano era 1984. Um livro mudou a forma como eu via muitas das coisas que acreditava compreender.

Não, não era o famoso romance de “1984”, de George Orwell — escrito em 1948 e ambientado em um futuro que, à época, parecia distante. Curiosidade: o título surgiu da inversão dos dois últimos dígitos do ano em que foi escrito.

Refiro-me a “A Meta”, de Eliyahu M. Goldratt e Jeff Cox — também estruturado como um “romance técnico” — que já vendeu mais de sete milhões de exemplares e se tornou um dos livros de maior impacto na gestão empresarial ao apresentar a Teoria das Restrições.

A teoria (TOC — Theory of Constraints) sustenta que todo sistema organizado — empresa, cadeia logística, projeto, ativo de infraestrutura — é limitado em seu desempenho por pelo menos uma restrição dominante. Essa restrição pode ser física (capacidade produtiva), política (regras internas), mercadológica (demanda), regulatória ou decisória (governança).

A verdade que aprendi — e comprovei ao longo dos anos — é simples e desconfortável: melhorar partes do sistema que não constituem a principal restrição, não melhora o resultado global. Gera apenas eficiência local sem impacto sistêmico. É capital alocado no ponto errado. Dinheiro bom, no lugar errado.



Gestão eficaz exige disciplina: identificar o gargalo, explorá-lo ao máximo, subordinar o restante do sistema a ele e, somente então — se necessário —, elevá-lo, reiniciando o ciclo quando uma nova restrição emergir.

O sistema funciona na velocidade de seu ponto mais lento. E isso não é necessariamente ruim — é apenas uma realidade estrutural.

No livro, essa lógica é ilustrada na cena da caminhada dos escoteiros. O protagonista — gerente de uma fábrica em declínio, prestes a fechar as portas, embora seja o principal empregador de uma pequena cidade — percebe que o grupo avança no ritmo do garoto mais lento, Herbie, cuja mochila excessivamente pesada reduz sua velocidade. Não importa quão rápidos sejam os demais; o conjunto progride na cadência da restrição. Ao redistribuir o peso da mochila e posicionar Herbie à frente, o fluxo melhora imediatamente.

A metáfora é simples e poderosa: o desempenho coletivo não é definido pela média das capacidades, mas pelo elemento que limita o avanço do sistema.

Transponha isso para sua organização. Uma pessoa pode se tornar a restrição quando concentra decisões críticas, detém conhecimento exclusivo, é a única capaz de executar determinada tarefa ou atua como ponto obrigatório de validação. Em setores intensivos em capital, como portos, energia, mineração e infraestrutura, essa concentração decisória é mais comum do que se admite.

Você provavelmente já presenciou essa restrição — talvez mais de uma vez. Ela costuma nascer de três fatores recorrentes: medo de delegar, ausência de clareza estratégica e cultura de validação infinita, na qual nada está suficientemente maduro para avançar.

O método proposto pelo livro é direto:

1. Identificar a restrição — aquilo que realmente limita o desempenho do processo ou da organização. Pode ser capacidade produtiva, demanda, ambiente regulatório, fluxo logístico ou processo decisório. Sem essa identificação, qualquer iniciativa é dispersão de recursos.
2. Explorar a restrição — extrair o máximo resultado possível com os recursos existentes, antes de investir. Perguntas-chave: a restrição está alocada em tarefas que não agregam valor? Há retrabalho? Há ociosidade mascarada?
3. Subordinar os demais processos à restrição — este é o ponto mais contraintuitivo. O restante do sistema deve operar no ritmo do gargalo. Psicologicamente, é difícil aceitar que otimizar tudo simultaneamente pode ser prejudicial.
4. Elevar a restrição — somente após as etapas anteriores, se o gargalo ainda limitar o resultado estratégico, investe-se em ampliação de capacidade: novos equipamentos, reforço de equipe, redesenho estrutural.
5. Retornar ao início — a inércia não pode se tornar a nova restrição. O ciclo é contínuo. Ao elevar um gargalo, outro surgirá.

Simples? Sim. Confortável? Raramente.

Aqui está o ponto que costuma passar despercebido: em muitas organizações, a principal restrição não está na operação, no contrato, na licença ambiental ou no funding. Ela está na liderança. Empresas intensivas em capital raramente fracassam por falta de ativos. Fracassam por concentração decisória, ausência de sucessores preparados e incapacidade de desenvolver líderes capazes de sustentar crescimento sem depender de uma única pessoa.

Quando toda decisão estratégica converge para um único executivo, quando apenas um diretor domina determinado relacionamento crítico ou quando o conhecimento-chave não é replicado, o

sistema já revelou sua restrição — e ela tem nome e sobrenome. Se o crescimento da organização depende excessivamente da presença, validação ou intervenção de um indivíduo, o limite já está definido — e ele não é tecnológico nem financeiro. É estrutural.

A pergunta estratégica, portanto, não é apenas “onde está o gargalo operacional?”, mas: Onde a minha própria liderança — ou a da minha equipe — se tornou o fator limitante do próximo ciclo de expansão?

Enquanto essa pergunta não for enfrentada com honestidade, qualquer investimento adicional será apenas eficiência local. O sistema continuará operando na velocidade do seu ponto mais lento. E, em muitos casos, esse ponto ocupa a sala ao lado — ou a sua própria cadeira.

Estratégia, no fim, é saber onde está a sua restrição — e ter coragem de enfrentá-la.

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

QUANDO TODA DECISÃO ESTRATÉGICA CONVERGE PARA UM ÚNICO EXECUTIVO, QUANDO APENAS UM DIRETOR DOMINA DETERMINADO RELACIONAMENTO CRÍTICO OU QUANDO O CONHECIMENTO-CHAVE NÃO É REPLICADO, O SISTEMA JÁ REVELOU SUA RESTRIÇÃO — E ELA TEM NOME E SOBRENOME

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/03/2026

JUSTIÇA - MORAES AUTORIZA BOLSONARO A RECEBER ESTÍMULO ELÉTRICO

Ex-presidente vai iniciar um novo tratamento na Papudinha, onde está preso, para tentar acabar com as crises de soluço

Do Estadão Conteúdo



Moraes atendeu o pedido para que as sessões sejam realizadas, preferencialmente, em horário próximo ao repouso noturno

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), atendeu a um pedido da defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro para que ele inicie um novo tratamento contra crises de soluço por meio de um Estímulo Elétrico Craniano (CES).

De acordo com a decisão de Moraes, o médico Ricardo Caiado poderá visitar Bolsonaro três vezes por semana, às segundas, quartas e sextas, às 19h, portando os equipamentos para o tratamento. Os aparelhos médicos precisam ser vistoriados, segundo a decisão do ministro.

Bolsonaro está preso no 19º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal, também conhecido como Papudinha. Ele foi transferido para a unidade em 15 de janeiro após uma articulação da ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro e do governador de São Paulo Tarcísio de Freitas.

O ex-presidente foi condenado em 11 de setembro do ano passado a 27 anos e 3 meses de prisão por comandar uma tentativa de golpe. Ele foi considerado culpado pelos crimes de organização criminosa, golpe de Estado, abolição violenta do Estado Democrático de Direito, dano qualificado e deterioração de patrimônio tombado.

Segundo a petição feita pela defesa de Bolsonaro, o tratamento será feito por meio de cliques auriculares bilaterais, com sessões de 50 minutos a uma hora, enquanto o paciente permanece em repouso consciente.



“Quando das primeiras aplicações da neuromodulação, então por oito dias, foi possível documentar melhoras perceptíveis tanto nos parâmetros gerais de saúde, incluindo sono e ansiedade/depressão, como também no quadro de soluços”, argumentam os advogados.

O tratamento

Segundo a petição feita pela defesa de Bolsonaro, o tratamento será feito por meio de cliques auriculares bilaterais, com sessões de 50 minutos a uma hora, enquanto o paciente permanece em repouso consciente.

“Quando das primeiras aplicações da neuromodulação, então por oito dias, foi possível documentar melhoras perceptíveis tanto nos parâmetros gerais de saúde, incluindo sono e ansiedade/depressão, como também no quadro de soluços”, argumentam os advogados.

Os advogados pediram que as sessões ocorressem, preferencialmente, ao final do dia, em horário próximo ao repouso noturno, respeitadas as regras de segurança, o que foi atendido por Moraes.

Os advogados argumentam que o tratamento precisa ser realizado de forma constante e por prazo indeterminado.

Coronel

Na semana passada, Alexandre de Moraes também aceitou pedido de outro condenado pela trama golpista. Ele permitiu que o coronel Marcelo Costa Câmara, ex-ajudante de ordens de Bolsonaro, voltasse a trabalhar nas Forças Armadas.

Condenado a 21 anos de prisão, Câmara poderá exercer atividade administrativa interna no Batalhão da Polícia do Exército, em Brasília. No início de fevereiro, Moraes havia negado um modelo de trabalho ao coronel da reserva.

O Exército havia proposto que o réu realizasse trabalho de natureza intelectual, com análise de obras militares e produção de relatórios técnicos para o Comando Militar do Planalto. Em seguida, o Exército apresentou ao STF um documento com uma nova alternativa de trabalho para o coronel, aceita pelo ministro.

“Está sendo proposta uma possibilidade de trabalho administrativo, voltado exclusivamente para rotinas internas da Unidade de Custódia”, dizia o ofício, descartando atividade relacionada à profissão militar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA BLOQUEIA AÇÕES DO BRB LIGADAS AO BANCO MASTER

A medida atinge participações acionárias avaliadas em cerca de R\$ 376,4 milhões e impede a alienação dos ativos

Da Agência Brasil

A Justiça do Distrito Federal determinou o bloqueio e o arresto de ações do Banco de Brasília (BRB) pertencentes a investigados na Operação Compliance Zero, que apura irregularidades envolvendo o Banco Master.

A decisão, em caráter liminar, foi concedida pela 13ª Vara Cível do DF após pedido do próprio BRB. A medida atinge participações acionárias avaliadas em cerca de R\$ 376,4 milhões e impede a alienação dos ativos.

Embora o processo corra sob sigilo, o BRB divulgou fato relevante nesta noite informando o ajuizamento do pedido de bloqueio.

O bloqueio atinge ações vinculadas a pessoas físicas e a fundos de investimento, entre eles Deneb Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, Borneo Fundo de Investimento, Siracusa Fundo de Investimento, Delta Fundo de Investimento e Asterope Fundo de Investimento, além de empresas como Blue Solutions Asset Management e Casamata Administração e Participações.

Segundo o Portal Metrôpoles, o empresário Daniel Vorcaro, dono do Banco Master; o ex-sócio Maurício Quadrado; o investidor Nelson Tanure; e o fundador da Reag, João Carlos Mansur, tornaram-se sócios do BRB após adquirirem ações por meio de terceiros apontados como "laranjas". Com as aquisições, o grupo Master/ Reag passou a deter cerca de 25% do capital do banco público do Distrito Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ - APÓS MORTE DO LÍDER SUPREMO, IRÃ TEM NOVO COMANDO

O aiatolá Alireza Arafí estará à frente interinamente do Conselho de Liderança, órgão que governa o país até nova eleição

Do Estadão Conteúdo



Como só religiosos exercem o papel de líder supremo, Arafí se torna o mais graduado do triunvirato

O aiatolá Alireza Arafí foi nomeado neste domingo, 1º, como membro jurista do Conselho de Liderança do Irã. O órgão deve governar até a eleição de um novo líder pela Assembleia de Peritos, segundo informações da agência de notícias ISNA.

A formação do conselho de liderança provisório ocorreu um dia após a morte do líder supremo, Ali Khamenei, durante um ataque conjunto lançado por Estados Unidos e Israel na manhã do sábado, 28.

Arafí foi escolhido para liderar o país ao lado do presidente, Masoud Pezeshkian, e do chefe do judiciário, Gholam Hossein Mohseni Ejehei. Sendo um clérigo em um regime teocrático, em que só religiosos exercem o papel de líder supremo, ele se torna o mais graduado do triunvirato.

O religioso de 67 anos ocupa o cargo de vice-presidente da Assembleia de Peritos (que nomeia e supervisiona o líder supremo) e é membro do Conselho dos Guardiões, responsável pela avaliação de candidatos às eleições e leis aprovadas pelo parlamento. Também chefia o sistema de seminários do Irã, que administra as instituições educacionais islâmicas.

Homem de confiança de Khamenei, começou a ganhar destaque em cargos de importância crescente poucos anos após a ascensão de Khamenei, em 1989. Na análise do think tank Middle East Institute, sua ascensão foi cuidadosamente articulada pelo líder supremo como um possível sucessor.

Arafí é fluente em árabe e inglês, e visto como alguém versado em tecnologia. Segundo agências de notícias locais, ele defende que as instituições religiosas se adaptem e façam uso de ferramentas como a inteligência artificial para disseminar a mensagem do regime.

Em anos recentes, ele se tornou uma figura pública mais conhecida no Irã, à medida que seus deveres oficiais foram ampliados pelo chefe de Estado para encontros com autoridades estrangeiras, incluindo o Papa Francisco em 2022, visitas a áreas atingidas por terremotos e discursos sobre questões de segurança nacional, nos quais vinha demonstrando apoio à Guarda Revolucionária e ao esforço do Irã fortalecer suas defesas militares.



Trajetória

Nascido em 1959, Arafi vem de uma família clerical da cidade de Meybod, na província de Yazd, no centro do Irã. Em 1969, quando tinha apenas 11 anos, ele se mudou para Qom para seguir com seus estudos religiosos, iniciados sob a orientação de seu pai em Meybod.

Seus estudos lhe garantiram o título de mujtahid, jurista islâmico altamente qualificado, tendo a jurisprudência islâmica e filosofia como áreas de especialização.

Com apenas 33 anos, em 1992, foi nomeado pela primeira vez como líder das orações de sexta-feira em sua cidade natal, Meybod, um sinal da confiança de Khamenei.

O líder supremo o incumbiria mais tarde de comandar a Universidade Internacional Al-Mustafa, criada por Khamenei para disseminar a ideologia da república islâmica e formar líderes xiitas de outros países.

Apesar de Arafi ter grande experiência na burocracia religiosa do Irã e de ter alcançado altos cargos, analistas observam que ele não tem base política independente fora dessas instituições, o que pode influenciar sua maneira de liderar durante a transição e seu destino depois dela.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ - TRUMP DIZ QUE CONCORDA CONVERSAR COM NOVA LIDERANÇA IRANIANA

Presidente norte-americano revela ter sido procurado e planeja atender ao pedido de diálogo, mas não há data prevista

Do Estadão Conteúdo

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse, em entrevista à revista norte-americana The Atlantic, que foi procurado pelos novos líderes do Irã para conversar sobre a situação no país. Trump relatou que planeja atender ao pedido, mas não disse quando a conversa pode acontecer. “Eles querem conversar e eu concordei em conversar, então vou conversar com eles”, disse Trump. “Eles deviam ter feito isso antes.

Eles deviam ter dado o que era muito prático e fácil de fazer antes. Eles esperaram demais”, completou o presidente dos EUA.

Quando perguntado se os Estados Unidos poderiam continuar bombardeando o Irã para apoiar uma revolta popular contra o regime, se ela acontecer, Trump desconversou. Mesmo assim, o presidente americano disse estar confiante nessa revolta. “Isso vai acontecer”, ele disse à revista.

Estados Unidos e Israel lançaram um ataque contra o Irã no sábado, 28, que levou à morte do então líder supremo do país, o aiatolá Khamenei.

Trump disse, ainda, esperar que os ataques ao Irã não prejudiquem a estratégia dos republicanos para as eleições de meio de mandato, de convencer eleitores de que o governo está focado em resultados econômicos. Ele afirmou que os efeitos da ação nos preços do petróleo devem ser menores do que preveem analistas, por causa do seu sucesso.

“Isso poderia ter levado a um grande aumento de preços de petróleo, se as coisas tivessem

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ - BOMBARDEIO A TEERÃ TAMBÉM MATOU EX-PRESIDENTE CRANIANO

Mahmoud Ahmadinejad presidiu o país entre 2005 e 2013. Ele estava em casa quando a capital iraniana foi atacada. Agência estatal diz que ataques de EUA e Israel atingiram sua casa

Do Estadão Conteúdo



Aos 69 anos, o político morreu junto com seus seguranças dentro de sua residência, atingida por ataques aéreos

O ex-presidente do Irã, Mahmoud Ahmadinejad, teve a morte divulgada neste domingo (1º) pela agência estatal de notícias Iranian Labor News Agency (ILNA). Ahmadinejad presidiu o Irã entre 2005 e 2013 e foi um dos alvos dos bombardeios promovidos desde sábado (28) por Estados Unidos e Israel contra o país.

Segundo as informações publicadas, o político, de 69 anos, morreu após os ataques aéreos a Teerã, junto com seus guarda-costas. Ele estava em sua residência, no distrito de Narmak, na zona leste da

capital iraniana.

Outras autoridades iranianas foram confirmadas entre os mortos pelos ataques, como o próprio líder supremo do Irã, o aiatolá Ali Khamenei, que ocupava o posto vitalício há 36 anos.

Também foram confirmadas pela mídia estatal iraniana as mortes do secretário do Conselho de Defesa, contra-almirante Ali Shamkhani; e do comandante em chefe do Corpo da Guarda Revolucionária Islâmica, o major-general Mohammad Pakpour.

Em 2009, Mahmoud Ahmadinejad fez uma visita oficial ao Brasil, em que tratou de temas internacionais com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, na época em seu segundo mandato. O ex-líder iraniano defendeu a entrada do Brasil no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU).

165 mortes em escola

O Ministério da Educação do Irã elevou para 165 o número de meninas mortas no ataque de sábado (28) a uma escola em Minab, no sul do país, além de 96 feridas. Teerã culpa os Estados Unidos (EUA) e Israel pelo “ataque sionista desumano”, disse Ali Farhadi, porta-voz do Ministério da Educação iraniano, à agência de notícias Irna.

Neste domingo (1º), a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) divulgou nota condenando fortemente o ataque que atingiu uma escola primária feminina, em meio à escalada militar no Oriente Médio. A entidade afirma estar “profundamente alarmada” com o impacto dos confrontos sobre instituições de ensino, estudantes e profissionais de educação.

“A morte de alunos em um espaço dedicado à aprendizagem constitui grave violação da proteção conferida às escolas pelo direito internacional humanitário”, destaca a Unesco na nota.

A organização também alerta que ataques contra instituições educacionais “colocam em risco estudantes e professores e comprometem o direito à educação”.

A manifestação cita explicitamente o Conselho de Segurança das Nações Unidas e a Resolução 2601 (2021), que condena ataques a escolas em situações de conflito armado e reforça a obrigação das partes envolvidas de proteger ambientes educacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026



INTERNACIONAL - EUA X IRÃ – IRÃ AMEAÇA ATINGIR BASES AMERICANAS EM PAÍSES VIZINHOS

Enquanto isso, Israel promete intensificar ataques ao território iraniano e celebra sucesso inicial com Trump

Da Agência Brasil

O secretário do Conselho Supremo de Segurança Nacional (SNSC) e comandante do esforço de guerra do Irã, Ali Larijani, enviou na manhã deste domingo, 1, uma mensagem de advertência aos países vizinhos que abrigam forças militares estrangeiras.

Em publicação na rede social X, o dirigente afirmou que Teerã não pretende atacar as nações da região, mas ressaltou que bases utilizadas em operações contra solo iraniano serão alvejadas.

Larijani argumentou que tais instalações deixam de pertencer ao território soberano dos países anfitriões quando empregadas pelos americanos, passando a ser tratadas como “território dos EUA”.

A declaração ocorre em meio ao cenário de incerteza gerado pela operação norte-americana “Fúria Épica”, que resultou na morte do Líder Supremo Ali Khamenei. A mídia estatal iraniana confirmou o falecimento do aiatolá no início deste domingo, após imagens de satélite mostrarem seu complexo de alta segurança em Teerã destruído por cerca de 30 bombas.

Larijani, que no final de fevereiro foi designado como o candidato preferencial para administrar temporariamente o país em caso de vacância na liderança suprema, assumiu o controle das comunicações militares e prometeu uma retaliação de proporções inéditas contra os Estados Unidos e Israel.

Netanyahu promete mais

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, afirmou em pronunciamento feito na rede social X que as forças israelenses estão atingindo o Teerã com intensidade crescente e que a operação deve se intensificar ainda mais nos próximos dias.

O premiê destacou que esta campanha militar, que mobiliza toda a força das Forças de Defesa de Israel (IDF), tem como objetivo garantir a existência e o futuro do Estado de Israel por meio da destruição definitiva do regime iraniano.

Netanyahu ressaltou que o sucesso das operações conta com o apoio estratégico dos Estados Unidos e do presidente norte-americano, Donald Trump, unindo as forças armadas das duas nações em um esforço que ele descreveu como o cumprimento de um objetivo perseguido há 40 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ – DERRUBAR IRÃ É PRETEXTO PARA DETER CHINA, DIZEM ANALISTAS

Especialistas questionam suposto risco nuclear de Teerã e dizem que meta dos EUA é controlar a expansão chinesa na região

Da Agência Brasil

A segunda agressão dos Estados Unidos (EUA) e de Israel contra o Irã, em um intervalo de oito meses, busca a “troca de regime” em Teerã, com objetivo de deter a expansão econômica da China, vista como ameaça por Washington, além de consolidar a hegemonia política e militar de Israel no Oriente Médio.

Essa avaliação é de especialistas em geopolítica e relações internacionais consultados pela Agência Brasil neste domingo (1º). Os analistas questionam o discurso oficial dos EUA e de Israel de que o

ataque é “preventivo”, contra supostas ambições do Irã de construir uma bomba atômica que ameaçaria a Casa Branca e seus aliados.



EUA e Israel entraram em guerra contra o Irã justamente quando houve um avanço diplomático nas últimas conversas

A professora de pós-graduação em relações internacionais da Pontifícia Universidade Católica (PUC) de Minas Gerais, Rashmi Singh, destacou que os enviados de Trump ao Oriente Médio, Steve Witkoff e Jared Kushner, foram desmentidos pelo ministro das Relações Exteriores de Omã, Badr bin Hamad Albusaidi.

Enquanto os enviados de Trump alegavam que as conversas não avançavam, o diplomata de Omã, responsável pela mediação das negociações, veio a público afirmar que o acordo para limitar o programa nuclear de Teerã estava próximo.

Albusaidi revelou, um dia antes dos ataques, que o Irã aceitou não manter em estoque qualquer quantidade de urânio enriquecido, que é o material necessário para a fabricação de artefatos nucleares.

“Os EUA e Israel entraram em guerra quando um avanço diplomático e a paz estavam ao alcance. Então, por que agora? Tanto os EUA quanto Israel acreditam que o Irã está fraco e veem isso como uma oportunidade estratégica para instalar um governo mais moderado no país”, afirmou Rashmi Singh.

Petróleo

O professor de relações internacionais Robson Valdez, do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP), ponderou à Agência Brasil que “dificilmente” se pode explicar os ataques contra o Irã pela versão da “contenção nuclear”.

Para o analista, o ponto fundamental envolve a disputa pelo equilíbrio de poder no Oriente Médio, com a tentativa de Israel e EUA de conter a influência regional de Teerã.

“[A guerra] pode afetar especialmente a China, grande importadora do petróleo iraniano, que passa ali pelo Estreito de Ormuz. O conflito combina essa contenção estratégica em relação ao Irã, e também a eterna e tradicional rivalidade regional envolvendo Israel, Turquia, Irã e Arábia Saudita, e, mais recentemente, também os Emirados Árabes Unidos”, ponderou o professor Valdez.

Na avaliação do cientista político e especialista em geopolítica Ali Ramos, como Israel não conseguiu derrubar o governo do Irã na guerra dos 12 dias de 2025, se fez necessária essa nova investida contra Teerã.

“Enquanto houver mísseis balísticos e drones iranianos, Israel não terá a supremacia estratégica regional e poderá ser atingido. Além disso, o Irã é o coração do mundo no projeto geoeconômico chinês”, afirmou.

Guerra Comercial

Para o historiador de conflitos armados e de geopolítica Rodolfo Queiroz Laterza, os EUA tentam retirar o Irã da rota econômica e comercial construída pela China e pela Rússia na Eurásia, que é o território que une Europa e Ásia.

Segundo essa tese, a guerra contra o Irã deve ser analisada no contexto mais amplo da chamada “guerra comercial” entre Washington e Pequim, pela supremacia da economia global.



O Irã é o quinto maior produtor de petróleo do planeta, e disputa a terceira posição entre os países com maiores reservas comprovadas de hidrocarbonetos do mundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ – PAPA PEDE FIM DA DESTRUÇÃO, DA DOR E DA MORTE NO ORIENTE MÉDIO

Leão XIV fez declaração dirigida aos países envolvidos no conflito e clamou por diplomacia

Da Agência Brasil

Em declaração, neste domingo (1º), o Papa Leão XIV pediu paz e diálogo diante do novo conflito armado no Oriente Médio iniciado por ataques de Estados Unidos e Israel ao Irã no último sábado (28).

“Perante a possibilidade de uma tragédia de enormes proporções, dirijo às partes envolvidas um veemente apelo para que assumam a responsabilidade moral de pôr um fim à espiral de violência antes que se torne um abismo irreparável!”

Os bombardeios ao Irã deixaram centenas de feridos e mortos, incluindo autoridades do país, como o líder supremo Ali Khamenei, o secretário do Conselho de Defesa, Ali Shamkhani, e o comandante em chefe do Corpo da Guarda Revolucionária Islâmica, o major-general Mohammad Pakpour.

O pontífice clamou que “a diplomacia recupere o seu papel, e que seja promovido o bem dos povos, que anseiam por uma convivência pacífica, baseada na justiça”.

“Acompanho com profunda preocupação o que está a acontecer no Oriente Médio e no Irã nestas horas dramáticas. A estabilidade e a paz não se constroem com ameaças mútuas, nem com armas, que semeiam destruição, dor e morte, mas somente através de um diálogo razoável, autêntico e responsável”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ – VOOS DO BRASIL PARA PAÍSES DO ORIENTE MÉDIO SÃO SUSPENSOS

Com os ataques de EUA e Israel ao Irã, o espaço aéreo foi fechado na região. Pessoas estão impedidas de sair do local

Da Agência Brasi

Ao menos 13 voos entre o Brasil e países do Oriente Médio tinham sido afetados até a manhã deste domingo, 1, pelo fechamento do espaço aéreo na região, após o ataque dos Estados Unidos e Israel ao Irã.

Em retaliação, o Irã promoveu ataques com drones a alvos dos Emirados Árabes Unidos e Catar, aliados dos americanos na região. Duas companhias aéreas desses países que operam no Brasil - Qatar Airways e Emirates - anunciaram a suspensão dos voos para a região.

Segundo a agência Associated Press, mais de 1.800 voos foram cancelados desde os ataques e milhares de viajantes estão retidos nos aeroportos do Oriente Médio.

Dois voos com passageiros a bordo já estavam sobre o Oceano Atlântico, no sábado, 28, e retornaram para os aeroportos de origem, em Guarulhos e no Rio de Janeiro. Os passageiros foram desembarcados em segurança. Os voos seguintes que estavam previstos nos dois aeroportos não decolaram.



A Gru-Airport, concessionária do aeroporto internacional de São Paulo, em Guarulhos, informou que até a manhã deste domingo, oito operações - quatro chegadas e quatro partidas - tinham sido canceladas. Seis voos eram da Qatar e dois da Emirates. O último cancelamento foi do voo que partiria às 11h35 de Guarulhos para Doha pela Qatar Airlines. Os passageiros foram orientados a procurar as companhias aéreas.

No Aeroporto Tom Jobim, no Rio de Janeiro, cinco voos foram cancelados desde sábado, 28. Em um deles, no sábado, um voo de Emirates para Dubai retornou ao Rio cerca de 6 horas após a decolagem. Uma chegada prevista para este domingo e dois voos - uma chegada e uma partida - que estavam previstos para amanhã, 2 foram cancelados, segundo a concessionária RioGaleão.

A Emirates informou em suas redes sociais que, devido aos múltiplos fechamentos do espaço aéreo na região, todas as operações para Dubai estão suspensas até esta segunda-feira, quando a situação será reavaliada.

Já a Qatar informou que os voos para Doha permanecem temporariamente suspensos, devido ao fechamento do espaço aéreo do Catar. A companhia diz que trabalha em estreita colaboração com as autoridades governamentais para restabelecer as operações normais assim que o espaço aéreo for reaberto. As condições serão reavaliadas nesta segunda-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ – GOVERNO CONDENA CONFLITO E FAZ APELO PELO FIM DOS ATAQUES

Em comunicado, Brasil manifesta preocupação com posturas de EUA e Irã e pede diálogo
Do Estadão Conteúdo

Diante da escalada do conflito no Oriente Médio, o governo brasileiro manifestou, em comunicado divulgado na noite de sábado (28), “profunda preocupação”. O Brasil reafirmou que o diálogo e a negociação diplomática “constituem o único caminho viável para a superação das divergências e a construção de uma solução duradoura” e reforçou o papel das Nações Unidas na prevenção e na resolução de conflitos.

O Brasil também fez um apelo à interrupção de ações militares ofensivas e instou todas as partes a respeitar o direito internacional. O país “condena quaisquer medidas que violem a soberania de terceiros Estados ou que possam ampliar o conflito, tais como ações retaliatórias e ataques contra áreas civis”, diz a nota.

O governo se solidarizou com a Arábia Saudita, o Bahrein, o Catar, os Emirados Árabes Unidos, o Iraque, o Kuwait e a Jordânia, atacados pelo Irã em 28 de fevereiro. “Ao lamentar a perda de vidas civis, o Brasil expressa ainda solidariedade às famílias das vítimas. Enfatiza, a propósito, a obrigação dos Estados de assegurar a proteção de civis, em conformidade com o direito internacional humanitário”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/03/2026

INTERNACIONAL - EUA X IRÃ – CHANCELER FALA EM VIOLAÇÃO GRAVE, MAS QUER REDUZIR TENSÃO

Ministro das Relações Exteriores do Irã pede providência à ONU, mas aceita conversar
Do Estadão Conteúdo

O ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, disse às Nações Unidas que o assassinato do líder supremo do país persa, aia tolá Ali Khamenei, “abre uma perigosa caixa de Pandora”.

Araghchi escreveu em uma carta à ONU este domingo, 1ª, que o assassinato “constitui uma violação grave e sem precedentes das normas mais fundamentais que governam as relações entre os Estados”.

Mais uma vez ele pediu à ONU e ao Conselho de Segurança que tomassem medidas para garantir a responsabilização dos Estados Unidos e de Israel por seu papel no assassinato.

“Tal conduta não apenas viola os princípios estabelecidos do direito internacional; ela abre imprudentemente uma perigosa caixa de Pandora, erodindo o alicerce da igualdade soberana e a estabilidade do sistema internacional”, acrescentou.

Apesar disso, Abbas demonstrou interesse em reduzir as tensões. Em contato telefônico com o ministro das Relações Exteriores de Omã, Badr Abusaidi, disse que está aberto ao diálogo para desacelerar o conflito.

O representante de Omã vinha sendo o mediador das conversas do Irã com os EUA antes do primeiro ataque ao território iraniano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

COM A ALTA DO PETRÓLEO, DEFASAGEM NO PREÇO DA GASOLINA JÁ CHEGA A 17% E NO DIESEL A 23% NAS REFINARIAS DA PETROBRAS

Para analistas, disparada do barril vai aumentar pressão sobre preços dos combustíveis no Brasil
Por Glauce Cavalcanti e Bruno Rosa

Com a escalada do conflito no Oriente Médio, após o ataque de Estados Unidos e Israel ao Irã e uma contraofensiva de Teerã, o preço do petróleo no mercado internacional chegou a saltar 13%, superando US\$ 82. O movimento fez disparar a defasagem do preço de venda da gasolina e do diesel nas refinarias da Petrobras, na comparação com o patamar global. E isso vai ampliar a pressão sobre os valores praticados no Brasil. Em meio ao cenário volátil, avaliam especialistas, a petroleira, porém, deve aguardar até bater o martelo sobre reajuste de preços.

— Na sexta-feira passada, no fechamento do mercado, o preço do litro do diesel nas refinarias da Petrobras estava 12% abaixo do praticado no mercado internacional, enquanto na gasolina a diferença era de 3%. Agora, a diferença cresceu para -23% no diesel e -17% na gasolina. Vamos ver como a Petrobras vai operar — diz Sergio Araújo, presidente da Abicom, que reúne as importadoras de combustíveis no país. — Produtos importados e produzidos por refinarias privadas no país vão ter aumento.

Compasso de espera

A Petrobras considera o momento atual como de forte instabilidade e volatilidade e, com isso, vai aguardar as próximas duas semanas para entender como o preço do barril irá se comportar para, então, avaliar possíveis mudanças no preço dos combustíveis em suas refinarias, segundo uma pessoa do alto escalão da companhia. Ainda não há nenhuma indicação de movimento nos preços nesta segunda-feira, afirmou, já que o cenário é de “muita incerteza”.

Pedro Rodrigues, sócio da consultoria CBIE, destaca que, na atual gestão, a política de preço da Petrobras mudou de lógica, deixando de seguir o mercado internacional.



— O movimento de redução de preço é feito no dia seguinte, mas quando é aumento, ele não vem. O cenário atual é muito volátil, e será preciso ver se esse aumento vai se tornar estrutural ou se é passageiro. Acho que a Petrobras e as demais petroleiras vão ter parcimônia. Se o Estreito de Ormuz fechar de vez, aí terão de revisar os preços.

Ainda na manhã desta segunda-feira, após o pronunciamento do presidente americano, Donald Trump, de que está aberto a interromper sanções contra o Irã, caso o novo líder do país seja pragmático em duas decisões, a apreciação do petróleo perdeu força. Pouco depois das 11h, a alta era de 8,55%, com o barril a US\$ 79,11.

Esse salto no valor do barril resulta sobretudo da quase interdição do Estreito de Ormuz, passagem fundamental para o transporte de petróleo globalmente e via para aproximadamente um quinto da produção mundial.

O último ajuste no preço da gasolina anunciado pela Petrobras entrou em vigor em 27 de janeiro, quando a estatal anunciou a primeira redução do ano. O valor médio cobrado na refinaria recuou 5,2%, para R\$ 2,57 por litro, ou um corte de R\$ 0,14. Não houve mudança no preço do diesel.

Pressão maior sobre o diesel

A maior pressão de preços atual é sobre o diesel, conta essa pessoa da Petrobras, considerando que, desde o início de fevereiro, o preço de venda do combustível pela estatal passou a registrar defasagem diária na comparação com o mercado internacional, o que indica uma pressão adicional sobre os preços praticados no Brasil.

— A elevação (do preço do petróleo) foi muito grande. E vai haver maior pressão sobre os preços da Petrobras. O último reajuste do diesel foi em maio de 2025. Mas é um momento político sensível para aumento de combustível porque impacta diretamente a inflação — ponderou Araújo, destacando o cenário fiscal e o ano de eleições no Brasil.

Araújo, da Abicom, não enxerga possível solução para o conflito no Oriente Médio no curto prazo.

— Acredito que o preço do barril de petróleo vai flutuar em torno de US\$ 80 ou um pouco para cima. De um lado, é positivo porque o Brasil é exportador de petróleo, favorecendo a balança comercial e elevando a margem das petroleiras que produzem aqui — destaca ele. — De outro, produtos importados e produzidos por refinarias privadas no país vão ter aumento.

Atualmente, continua ele, o Brasil importa o equivalente a 30% da demanda de diesel e 10% da de gasolina, entre outros derivados. Ele alerta que as regiões Norte e Nordeste, onde há apenas uma refinaria da Petrobras, em Pernambuco, o impacto em preços será maior.

Procurada, a Petrobras não respondeu até a publicação desta reportagem.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

NO MAIOR CAOS AÉREO DESDE A PANDEMIA, MAIS DE 7 MIL VOOS SÃO CANCELADOS EM 3 DIAS; AÇÕES DE AÉREAS DESPENCAM

Emirates, Etihad e FlyDubai retomaram parte das decolagens nesta segunda-feira, mas centenas de milhares de passageiros ainda permanecem no limbo

Por O Globo com agências internacionais — Washington

As ações de empresas aéreas e de companhias do setor de turismo despencaram nesta segunda-feira, com a intensificação do conflito no Oriente Médio. Ao menos 1.555 voos foram cancelados na região nesta segunda-feira, ampliando os números registrados no fim de semana. Considerando os cancelamentos desde sábado, quando a guerra no Irã começou, estima-se que 7.511 decolagens

foram desmobilizadas, o maior caos aéreo desde a pandemia, de acordo com o jornal britânico The Guardian.



Aeronaves da Qatar Airways, American Airlines e Emirates Airlines no Aeroporto Internacional JFK, em Nova York: aviões parados devido a espaço aéreo fechado no Oriente Médio — Foto: Michael Nagle/Bloomberg

Nesta segunda-feira, perto da hora do almoço (horário do Oriente Médio), Emirates, Etihad e a companhia de baixo custo FlyDubai informaram que operariam voos selecionados a partir dos Emirados Árabes Unidos, informou o site de notícias Euronews.

Segundo o veículo, o governo de Dubai orientou os passageiros a se dirigirem aos aeroportos apenas se fossem contatados diretamente durante o que classificou como uma “retomada limitada das operações”. Mais de 80% dos voos programados de e para Dubai e mais da metade dos voos de e para Abu Dhabi permaneceram cancelados, informou o site de monitoramento de voos FlightAware.

Pelo menos 15 voos da Etihad decolaram do aeroporto de Abu Dhabi nesta segunda-feira para ajudar a evacuar passageiros que estavam retidos no local, de acordo com o portal de aviação Flightradar24. Os voos seguiram para diversos destinos, incluindo Islamabad, Paris, Amsterdã, Mumbai, Cairo e Heathrow, em Londres. No entanto, os voos comerciais regulares permaneceram cancelados.

“Alguns voos de reposicionamento, carga e repatriação podem operar em coordenação com as autoridades dos Emirados Árabes Unidos e sujeitos a rigorosas aprovações operacionais e de segurança”, informou a Etihad nas redes sociais. A companhia confirmou que os voos comerciais programados de e para Abu Dhabi permanecem suspensos até as 14h (horário local) de quarta-feira, 4 de março.

O Euronews informou que a Emirates também começou a operar um número limitado de voos nesta noite. “Estamos acomodando clientes com reservas anteriores como prioridade, e aqueles que foram remarcados para viajar nesses voos limitados serão contatados diretamente pela Emirates”.

A Dubai Airports confirmou a retomada das operações com um pequeno número de voos autorizados a operar a partir do Dubai International e do Dubai World Central – Al Maktoum International.

O voo UAE500 da Emirates para Mumbai decolou de Dubai às 18h15 (12h15 em Brasília), “a primeira partida da companhia de Dubai desde as 12h19 (6h19 em Brasília) de 28 de fevereiro”, informou o site.

Em comunicado, a FlyDubai disse que operaria quatro voos partindo da cidade e receberia outros cinco aviões nesta segunda-feira. “Continuamos trabalhando de perto com as autoridades e partes interessadas relevantes para garantir um retorno eficiente e gradual às operações”, afirmou. “A situação permanece dinâmica, e continuamos monitorando de perto e ajustando nossa programação conforme necessário.”

No sábado, quase 2.800 voos foram cancelados. No dia seguinte, mais 3.156 partidas foram suspensas, de acordo com a plataforma de monitoramento FlightAware. A consultoria de aviação Cirium alertou que os números poderiam ser maiores, pois há dificuldade de acesso a dados do Irã e dos Emirados Árabes Unidos.

Vários aeroportos da região do Golfo ficaram sob fogo cruzado quando o Irã lançou mísseis em resposta ao ataque inicial de sábado pelas forças aéreas de Israel e dos Estados Unidos. Por isso o espaço aéreo de países do Oriente Médio foi fechado, como o dos Emirados Árabes, que abriga o Aeroporto Internacional de Dubai, maior hub da aviação mundial.

A Qatar Airways declarou que os voos de e para Doha foram suspensos devido ao fechamento do espaço aéreo do Catar.

As interrupções se espalharam pela Ásia. A Cathay Pacific cancelou alguns serviços para o Oriente Médio até quinta-feira. Na Índia, as suspensões de decolagens da IndiGo foram estendidas até terça-feira.

No Brasil, 24 voos cancelados

No Brasil, foram 24 voos cancelados nos três dias, com chegada ou partida do Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo. Foram quatro no sábado, oito no domingo e 12 nesta segunda-feira. As empresas responsáveis pelos voos são Qatar Airways e Emirates.

Com o caos aéreo, as ações das empresas aéreas afundam nos principais mercados, diante da preocupação de que o conflito freie as viagens justamente quando o setor se aproxima do crucial período de verão.

A Lufthansa chegou a cair até 11%, mas fechou com uma queda de 5,22%, enquanto a controladora da British Airways, International Airlines, recuou até 13%, fechando com perdas de 5,43%. Já a Air France-KLM perdeu 10% nas primeiras horas do pregão, segundo a Bloomberg, fechando a 9,43%.

No Brasil, os papéis da Gol registraram recuo de 1,74%, enquanto os da Azul perderam 2,8%.

Também houve queda forte dos papéis de empresas do setor de viagens. As ações da TUI, a maior empresa do segmento na Europa, perdeu 9,9%. A rede hoteleira Accor e a empresa de cruzeiros Carnival Corporation também registraram fortes quedas.

A autoridade de aviação civil dos Emirados Árabes Unidos informou que atendeu mais de 20 mil passageiros afetados pela interrupção. Dezenas de milhares de pessoas ficaram retidas em uma região que funciona como um superconector global, ligando quaisquer dois pontos do planeta com apenas uma escala.

Embora o Golfo Pérsico já esteja acostumado a interrupções — com os céus de amplas áreas do Oriente Médio enfrentando restrições em diversas ocasiões nos últimos dois anos — uma suspensão total nessa escala não tem precedentes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

PENDURICALHOS: MP DO RIO DIZ QUE PAGAMENTOS QUESTIONADOS POR GILMAR SÃO 'DIREITOS PREVIAMENTE INSTITUÍDOS'

Após ser diretamente citado pelo decano do STF, procurador-geral de Justiça do Rio sustenta que órgão não criou novas gratificações

Por Pepita Ortega — Brasília



Plenário do STF durante sessão de julgamento — Foto: Gustavo Moreno/STF

O procurador-geral de Justiça do Rio de Janeiro, Antonio José Campos Moreira, alegou ao Supremo Tribunal Federal (STF) nesta segunda-feira que todos os pagamentos de verbas indenizatórias realizadas pelo órgão neste mês correspondem a “direitos prévia e formalmente instituídos”, reconhecidos antes de a Corte máxima debater o tema dos chamados penduricalhos.

“Com os olhos voltados mais especificamente aos registros e advertências consignados no voto de Vossa Excelência, sublinho que o MPRJ não instituiu nem concedeu aos seus membros novas

gratificações, auxílios ou verbas de qualquer natureza, tampouco efetuou novas inclusões no rol de beneficiários, após o início dos debates travados no STF, mantendo, tão-somente, o pagamento das parcelas financeiras já previamente identificadas e reconhecidas pela Chefia Institucional, em anos anteriores”, registrou o PGJ em ofício encaminhado ao Supremo nesta tarde.

A resposta se dá após o decano do Supremo Tribunal contestar diretamente o MP fluminense sobre o pagamento de penduricalhos, tanto durante julgamento sobre o tema no Plenário do STF, na última quinta, como em despacho assinado na sexta-feira. No documento, Gilmar instou o MP do Rio a se manifestar “acerca do descumprimento das decisões” do STF sobre os penduricalhos.

Em resposta, o PGJ fluminense sustentou não só que o órgão não criou novos penduricalhos, mas também argumentou que todos os pagamentos feitos até o momento seguem um cronograma estabelecido em 2025, quando da confecção da proposta orçamentária do MP para o ano. Também alegou que os desembolsos são apurados mês a mês, de acordo com a disponibilidade financeira e orçamentária do órgão.

Conforme decisões dadas por Gilmar e pelo ministro Flávio Dino, Tribunais e MPs de todo o país têm até 45 dias, contados do dia 23 de fevereiro, para cessar o pagamento de quaisquer pagamentos fora do teto constitucional. O STF vai voltar a debater o tema no dia 25 de março. Enquanto isso, um grupo de trabalho, com integrantes indicados pelos três Poderes, vai formular uma proposta de regra de transição sobre os penduricalhos.

Como mostrou O GLOBO, 791 dos 892 procuradores e promotores do Rio - 88,6% do total — receberam mais de R\$ 100 mil líquidos em novembro do ano passado. Em dezembro, em razão das gratificações natalinas, 101 integrantes do MP fluminense ganharam mais de R\$ 200 mil.

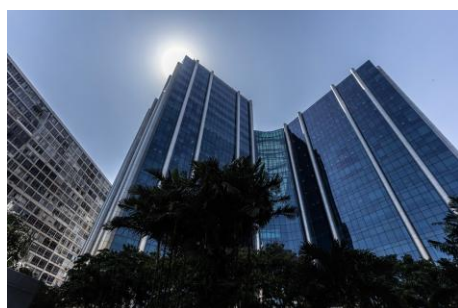
Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

PETROBRAS DESCARTA RISCO IMEDIATO ÀS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES DE PETRÓLEO APÓS TENSÃO NO ORIENTE MÉDIO

Estatual disse que possui rotas alternativas à região afetada, com o bloqueio do Estreito de Ormuz

Por Bruno Rosa — Rio



Prédio da Petrobras na rua do Senado — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

Diante da escalada do conflito no Oriente Médio, após o ataque de Estados Unidos e Israel ao Irã e a contraofensiva de Teerã, a Petrobras informou nesta segunda-feira que possui rotas alternativas à região afetada, em meio ao bloqueio do Estreito de Ormuz, por onde circula 20% do comércio mundial de petróleo e gás.

Em nota, a estatal disse que seus fluxos de importação são majoritariamente fora da região de crise e que as poucas rotas que passam pela área podem ser redirecionadas. Assim, a Petrobras reforçou que não há risco de interrupção das importações e exportações no momento.

Segundo a estatal, isso garante “segurança e custos competitivos para as operações da companhia, preservando as margens”.

A preocupação dos analistas é que o aumento do preço do petróleo, que chegou a US\$ 82, possa se refletir no avanço dos preços da gasolina e do diesel no mercado nacional. Segundo dados da Abicom, que reúne os importadores, os valores praticados pela estatal estão até 23% mais baratos em relação ao mercado internacional, com base em dados até o fim de semana.

Uma fonte do alto escalão da companhia lembrou que a estatal, por enquanto, vai avaliar a duração dos preços antes de decidir sobre um eventual reajuste. Segundo relatório do Scotiabank, um cenário prolongado de alta do petróleo provavelmente impulsionará termos de troca mais favoráveis para o Brasil, abrindo caminho para uma moeda local ainda mais apreciada.

“Preços de energia estruturalmente mais altos são altamente inflacionários e quase certamente dificultariam o iminente ciclo de corte de juros recentemente sinalizado pelo Banco Central do Brasil”, disse o Scotiabank.

Telmo Ghiorz, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (ABESPetro), classifica o momento como de muita incerteza. Mas ressalta que o país tem hoje elevado volume de produção e exportação.

— O principal mercado comprador do petróleo do Brasil é a China, e o Estreito de Ormuz não é uma rota prioritária. Mas, com o bloqueio, os navios podem ficar parados, e isso pode afetar o transporte de petróleo. É preciso esperar ao menos um mês para entender os impactos na indústria.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

PRESIDENTE DA CPI DO INSS SE REÚNE COM PF E COBRA ENVIO DE DOCUMENTOS DE VORCARO

Senador afirma que corporação está separando arquivos e repassando apenas dados sobre empréstimos consignados

Por Camila Turtelli — Brasília



Deputado Alfredo Gaspar e o senador Carlos Viana na CMPI do INSS no Senado Federal — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do INSS, senador Carlos Viana (Podemos-MG), reuniu-se nesta segunda-feira com o diretor-geral da Polícia Federal, Andrei Rodrigues, para tratar da liberação de documentos sigilosos de Daniel Vercaro, dono do Banco Master.

Segundo Viana, a PF estaria fazendo uma “separação de arquivos” e encaminhando à comissão apenas o material relacionado aos empréstimos consignados, um dos focos da CPI criada para investigar suspeitas de descontos indevidos em aposentadorias e pensões.

— A Polícia Federal está fazendo essa separação de arquivos. Eu sei que o ideal era que nós recebêssemos tudo, mas, por determinação do Supremo, nós só receberemos os arquivos ligados aos empréstimos consignados — afirmou.

O senador disse ter buscado esclarecimentos diretamente com o diretor-geral da corporação.

— Hoje estive com o diretor-geral da Polícia Federal, delegado Andrei, para esclarecer essa decisão. O prazo estipulado é de uma semana para que a gente receba essas informações — declarou.

Viana sustenta que a decisão do ministro André Mendonça, que devolveu à CPI os documentos das quebras de sigilo telemático, bancário e telefônico de Vercaro, não determina filtro prévio de conteúdo antes do envio à comissão.

— Não está claro que a Polícia Federal deva fazer qualquer tipo de filtro. A nossa preocupação é receber os documentos para investigação, independentemente de posição, parentesco ou condição financeira. Se a pessoa está envolvida, tem que prestar contas — disse.

A movimentação ocorre enquanto Alcolumbre aguarda relatórios técnicos da Polícia Legislativa, da Secretaria-Geral da Mesa e da Advocacia do Senado para decidir se mantém ou anula a votação da CPI que aprovou, em bloco, 87 requerimentos, entre eles a quebra de sigilo de Fábio Luís Lula da Silva. Não há prazo definido para a decisão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

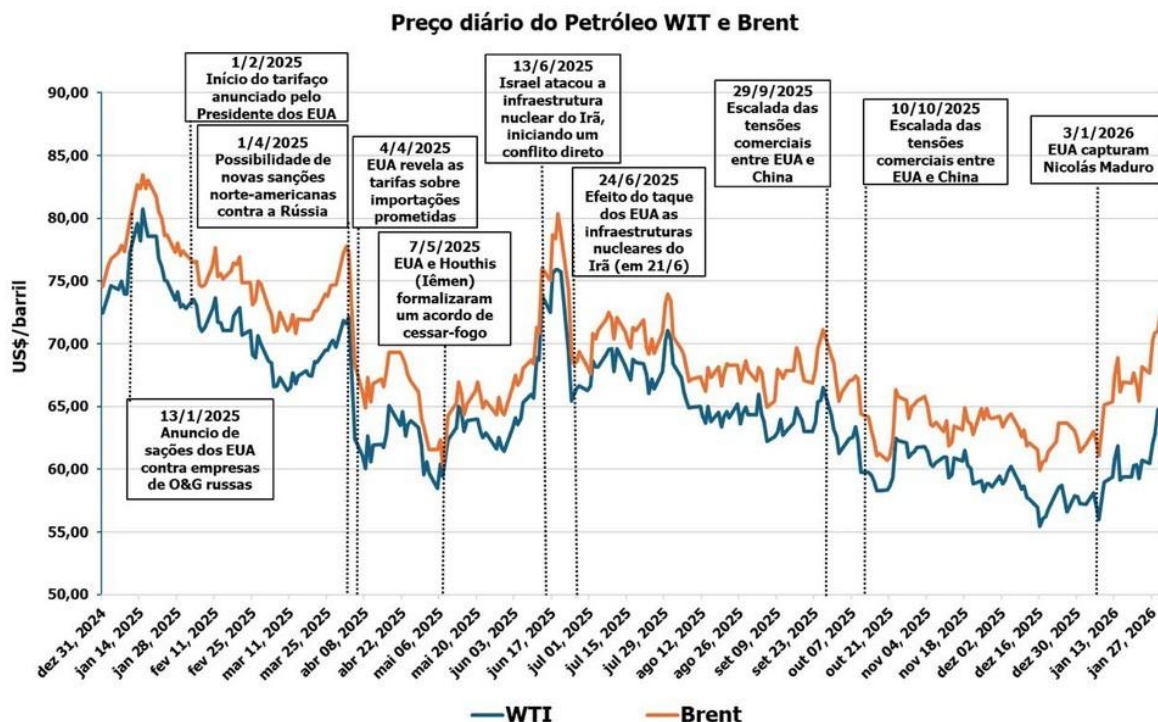
PETRÓLEO: RISCO É QUE ALTA TEMPORÁRIA SE TORNE ESTRUTURAL COM ESCALADA DE ATAQUES A ÁREAS DE PRODUÇÃO, SEGUNDO ESPECIALISTAS

Por Luciana Casemiro



O que o mercado de petróleo espera depois dos ataques dos EUA ao Irã — Foto: Bloomberg

O preço do barril — que saltou nesta segunda-feira após o alastramento do conflito pelo Oriente Médio — já rondou os US\$ 75 e US\$ 80 outras vezes no último ano, nunca por uma dinâmica endógena do mercado, ou seja, por aumento da demanda ou redução da oferta. Levantamento feito pelo Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE) para o blog mostra que os picos de preço estão ora relacionados ao tarifaço de Donald Trump, ora às sanções americanas às petrolíferas russas, ora à escalada de conflitos dos EUA com China e Venezuela e ao ataque de 12 dias dos EUA e Israel ao Irã em junho. Superados os atritos, o petróleo volta ao que parece ser seu patamar natural de mercado no momento, entre US\$ 60 e US\$ 70, chama atenção Pedro Rodrigues, sócio do CBIE Advisory. Isso significa, na prática, que — passada essa crise — a tendência é que o valor do barril volte a essa faixa de preço. Se a guerra se prolongar, no entanto, pode-se ter uma questão estrutural, a depender do andamento do conflito.



Levantamento do CBIE mostra oscilação do preço do barril no último ano e o que levou aos picos — Foto: Reprodução

— Se a guerra se prolongar, não tiver um ponto final, o Irã começar a bombardear estruturas de produção, navios carregados de petróleo ou impedir o escoamento pelo Estreito de Ormuz aumenta o

risco de haver uma restrição de oferta, o que pode mudar o patamar de preço, apesar de não haver risco de desabastecimento. A restrição de oferta pode fazer desse cenário temporário de preço alto, estrutural — explica Rodrigues.

O especialista lembra que tivemos dois momentos em 2025 em que o petróleo bateu os US\$ 80: em 13 de janeiro, com o anúncio da sanção dos Estados Unidos contra empresas de óleo e gás russas, e em junho, quando Israel e Estados Unidos atacaram a estrutura nuclear iraniana. Houve outros momentos em que chegou próximo aos US\$ 75, todas altas temporárias:

— O que se observava até aqui é que, passado os efeitos — depois que os picos acontecem — o preço volta a baixar. Ou seja, mostra que são exatamente esses fatores exógenos à indústria — um conflito, uma guerra, uma tensão geopolítica — que têm feito o petróleo subir em média, e não fatores endógenos da indústria. O barril não sobe porque o mundo está crescendo, não sobe porque a produção de petróleo diminuiu, não sobe porque os países da OPEP resolveram cortar produção. O que está acontecendo é que, basicamente, o preço vem sofrendo com efeitos geopolíticos externos à indústria, muito mais do que internos.

Para o professor Helder Queiroz, do Grupo de Economia da Energia da UFRJ, o momento é de aguardar os desdobramentos. Ele lembra que, apesar da maior preocupação ser a pressão inflacionária que uma alta do petróleo pode imprimir, há um efeito colateral positivo para o Brasil.

— O preço do petróleo está quase chegando a US\$ 80, mas não sabemos como vai seguir oscilando. Assumindo como hipótese que o Brasil seguiria exportando pelo menos os mesmos volumes, a tendência é que a exportação, em valores, seja mais alta, assim como os royalties.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

ONDE FICA O ESTREITO DE ORMUZ É POR QUE ELE É TÃO IMPORTANTE PARA O CONSUMO GLOBAL DE PETRÓLEO?

Canal teve uma queda de 70% de tráfego de navios devido aos ataques dos Estados Unidos e Israel ao Irã

Por O GLOBO



Estreito de Ormuz — Foto: Giuseppe CACACE / AFP

A guerra no Irã se espalha pelo Oriente Médio e já vem impactando o comércio global de petróleo. Houve uma queda de 70% no tráfego de navios no Estreito de Ormuz, principal passagem marítima para transporte do petróleo no Oriente Médio e uma das vias vitais para abastecer o mundo com o combustível.

Mas, afinal, onde fica esse canal? O Irã tem capacidade de bloqueá-lo? E quais seriam os efeitos para o resto do mundo caso isso

aconteça?

O que é o Estreito de Ormuz e qual a sua importância?

Com apenas 34 km entre as duas margens em seu ponto mais estreito, essa pequena faixa de navegação entre o Irã e o Omã, conecta o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã e ao Mar Árábico. Ao norte, está a costa do Irã; ao sul, ficam os Emirados Árabes Unidos (EAU) e um enclave pertencente a Omã.



Mapa mostra onde fica localizado o Estreito de Ormuz — Foto: Arte O GLOBO

Por ali passam, diariamente, 21 milhões de barris de petróleo e derivados – cerca de 20% do consumo mundial. Além disso, um terço do gás natural liquefeito (GNL) do planeta também passa pela hidrovía.

Cinco importantes membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) — Arábia Saudita, Irã, Emirados Árabes Unidos, Kuwait e Iraque — exportam sua produção pela área. O Catar, principal exportador de gás natural liquefeito do planeta, envia quase todo o seu produto por Ormuz.

Ormuz foi bloqueado?

No sábado, a Guarda Revolucionária do Irã informou por rádio que “nenhum navio está autorizado a passar pelo Estreito de Ormuz”, segundo um oficial da missão naval da União Europeia, a Aspides. A advertência teria sido transmitida via VHF a embarcações que transitam pela região.

No entanto, algumas embarcações continuam a atravessar a via marítima, de acordo com dados de rastreamento da MarineTraffic e da Pole Star Global, empresas de dados.

O exército iraniano advertiu os navios no sábado para evitar o estreito, afirmando que a passagem por ele era “atualmente insegura”, segundo a Tasnim, uma agência de notícias ligada à Guarda Revolucionária Islâmica. Um oficial americano, porém, disse que não há evidências de que o Irã esteja tentando impor um bloqueio militar à via marítima.

O que se sabe é que há um engarrafamento de embarcações no estreito. Pelo menos 150 petroleiros, com navios de petróleo bruto e de gás natural liquefeito (GNL), estão parados em mar aberto, enquanto outras dezenas esperam na outra extremidade do canal, segundo estimativas da agência de notícias Reuters, com base em dados de navegação da plataforma MarineTraffic..

Como o Irã pode bloquear o estreito?

As regras das Nações Unidas permitem que os países exerçam controle até 12 milhas náuticas (13,8 milhas) de sua costa. Isso significa que, em seu ponto mais estreito, o Estreito de Ormuz e suas rotas de navegação estão inteiramente dentro das águas territoriais do Irã e de Omã.

Caso o Irã tentasse bloquear os cerca de 3 mil navios que atravessam o estreito mensalmente, uma das maneiras mais eficazes de fazê-lo, segundo a BBC, seria minar o terreno utilizando lanchas de ataque rápido e submarinos.

A Marinha regular do Irã e a Marinha da Guarda Revolucionária Islâmica (IRGC) poderiam potencialmente lançar ataques contra navios de guerra estrangeiros e embarcações comerciais.

No entanto, grandes navios militares podem, por sua vez, tornar-se alvos fáceis para ataques aéreos dos EUA. As lanchas rápidas do Irã são frequentemente armadas com mísseis antinavio, e o país também opera uma variedade de embarcações de superfície, veículos semissubmersíveis e submarinos.

Por que um bloqueio do Estreito de Ormuz pode mexer com o petróleo do mundo todo?

Diante de um cenário de guerra, um eventual bloqueio da via marítima teria um impacto considerável no mercado global, já que o fechamento da passagem poderia provocar a disparada no preço do barril de petróleo.

De acordo com a Agência de Informação de Energia dos Estados Unidos (EIA), a região é considerada "o ponto de estrangulamento de petróleo mais importante do mundo".

Isso porque não há rotas alternativas de alta capacidade viáveis para o transporte de petróleo e de GNL, tornando o fluxo extremamente vulnerável. Ou seja, qualquer instabilidade na área pressiona os mercados globais e eleva o risco de choques nos preços de energia.

Há rotas alternativas?

A ameaça persistente de fechamento do Estreito de Ormuz levou, ao longo dos anos os países exportadores de petróleo da região do Golfo a desenvolver rotas de exportação alternativas. Segundo a BBC, um relatório da EIA mostrou que a Arábia Saudita ativou seu oleoduto Leste-Oeste, uma linha de 1.200 km de extensão e capaz de transportar até 5 milhões de barris de petróleo por dia.

Os Emirados Árabes Unidos conectaram seus campos petrolíferos interiores ao porto de Fujairah, no Golfo de Omã, por meio de um oleoduto com capacidade diária de 1,5 milhão de barris.

Em julho de 2021, o Irã inaugurou o oleoduto Goreh-Jask, projetado para transportar petróleo bruto até o Golfo de Omã. Atualmente, esse oleoduto tem capacidade para transportar cerca de 350 mil barris por dia, embora haja relatos de que o Irã ainda não esteja utilizando toda essa capacidade.

Essas rotas alternativas, porém, não conseguem substituir completamente a capacidade de Ormuz

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

GUERRA NO IRÃ JÁ PROVOCA ENGARRAFAMENTO NO ESTREITO DE ORMUZ, COM 150 PETROLEIROS PARADOS

Cerca de um quinto do consumo global de petróleo passa pelo estreito. Preço da commodity salta mais de 7%

Por O Globo com agências internacionais



Pelo menos 150 petroleiros, com navios de petróleo bruto e de gás natural liquefeito (GNL), estão parados em mar aberto. Na foto: o navio iraniano de petróleo bruto Grace 1, em 2019 — Foto: Marcelo del Pozo/Bloomberg

A guerra iniciada no sábado, após ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã, já está causando um engarrafamento de embarcações no Estreito de Ormuz, principal via de escoamento de petróleo do Oriente Médio. Pelo menos 150 petroleiros, com navios de petróleo bruto e

de gás natural liquefeito (GNL), estão parados em mar aberto, enquanto outras dezenas esperam na outra extremidade do estreito, segundo estimativas da agência de notícias Reuters, com base em dados de navegação da plataforma MarineTraffic.

Dessas embarcações, muitas estariam paradas nas zonas econômicas exclusivas (ZEE) de países do Golfo, como Kuwait e Emirados Árabes Unidos. Essas áreas se estendem além do limite territorial de 12 milhas náuticas (aproximadamente 22,22 km), podendo chegar a até 24 milhas (cerca de 44,45 km).

Cerca de 20% do consumo global de petróleo, incluindo o produzido por Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Iraque, Kuwait e Irã, passam por Ormuz, além dos grandes volumes de GNL do Catar. Com o congestionamento do estreito, o barril de petróleo do tipo Brent, referência internacional, chegou a subir 13%, mas na manhã desta segunda já sobe cerca de 7%.

A Reuters informou ainda que pelo menos outros 100 petroleiros estavam ancorados fora do estreito, ao longo das costas dos Emirados Árabes Unidos e de Omã e em pontos de fundeio — áreas oficiais de ancoragem para navios —, assim como dezenas de navios de carga.

Após os ataques, diversos petroleiros e grandes companhias estariam suspendendo embarques de petróleo bruto, combustíveis e GNL pelo Estreito de Ormuz, além de Teerã ter afirmado que fechou a navegação, disseram fontes do setor à agência de notícias, no sábado.

No entanto, o Centro Conjunto de Informações Marítimas, liderado pela Marinha dos Estados Unidos, afirmou à Reuters que "nenhuma suspensão formal (do tráfego pelo estreito) foi comunicada internacionalmente por autoridades marítimas reconhecidas".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

GUERRA NO IRÃ JÁ PROVOCA ENGARRAFAMENTO NO ESTREITO DE ORMUZ, COM 150 PETROLEIROS PARADOS

Cerca de um quinto do consumo global de petróleo passa pelo estreito. Preço da commodity salta mais de 7%

Por O Globo com agências internacionais



Pelo menos 150 petroleiros, com navios de petróleo bruto e de gás natural liquefeito (GNL), estão parados em mar aberto. Na foto: o navio iraniano de petróleo bruto Grace 1, em 2019 — Foto: Marcelo del Pozo/Bloomberg

A guerra iniciada no sábado, após ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã, já está causando um engarrafamento de embarcações no Estreito de Ormuz, principal via de escoamento de petróleo do Oriente Médio. Pelo menos 150 petroleiros, com navios de petróleo bruto e de gás natural liquefeito (GNL), estão

parados em mar aberto, enquanto outras dezenas esperam na outra extremidade do estreito, segundo estimativas da agência de notícias Reuters, com base em dados de navegação da plataforma MarineTraffic.

Petróleo, dólar, inflação: Quais serão os impactos dos ataques entre EUA, Israel e Irã?

Após ataques: MSC, maior empresa de navegação do mundo, ordena que seus navios no Golfo se coloquem em segurança

Dessas embarcações, muitas estariam paradas nas zonas econômicas exclusivas (ZEE) de países do Golfo, como Kuwait e Emirados Árabes Unidos. Essas áreas se estendem além do limite territorial de 12 milhas náuticas (aproximadamente 22,22 km), podendo chegar a até 24 milhas (cerca de 44,45 km).

Cerca de 20% do consumo global de petróleo, incluindo o produzido por Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Iraque, Kuwait e Irã, passam por Ormuz, além dos grandes volumes de GNL do Catar. Com o congestionamento do estreito, o barril de petróleo do tipo Brent, referência internacional, chegou a subir 13%, mas na manhã desta segunda já sobe cerca de 7%.

A Reuters informou ainda que pelo menos outros 100 petroleiros estavam ancorados fora do estreito, ao longo das costas dos Emirados Árabes Unidos e de Omã e em pontos de fundeio — áreas oficiais de ancoragem para navios —, assim como dezenas de navios de carga.

Entenda: Escalada da crise no Irã põe em risco mercado global de gás como não se via desde 2022. Após os ataques, diversos petroleiros e grandes companhias estariam suspendendo embarques de petróleo bruto, combustíveis e GNL pelo Estreito de Ormuz, além de Teerã ter afirmado que fechou a navegação, disseram fontes do setor à agência de notícias, no sábado.

No entanto, o Centro Conjunto de Informações Marítimas, liderado pela Marinha dos Estados Unidos, afirmou à Reuters que "nenhuma suspensão formal (do tráfego pelo estreito) foi comunicada internacionalmente por autoridades marítimas reconhecidas".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

ACIONISTAS E CREDORES ESBARRAM EM PROPOSTAS DISTINTAS PARA EVITAR RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA RAÍZEN

Sócios propõem capitalização de R\$ 5 bilhões e têm planos diferentes para sanear as finanças da companhia; credores querem injeção de R\$ 25 bilhões

Por João Sorima Neto — São Paulo



Usina de etanol da Raízen: empresa tem dívida bilionária e acionistas discutem soluções para recapitalizar empresa — Foto: Divulgação

Evitar a recuperação da Raízen, com mais de R\$ 55 bilhões em dívidas, é o objetivo comum de acionistas e credores da maior produtora mundial de etanol de cana-de-açúcar, mas o caminho para chegar a esse propósito tem encontrado obstáculos. Duas propostas de recapitalização da empresa estão na mesa, mas elas colocam em lados opostos a Cosan e a Shell, principais acionistas da empresa, com 44% de participação. Esse

impasse vem atrasando uma definição e a semana começa com novas conversas em São Paulo e Londres.

Pelo lado da Shell, a Raízen é sua maior aposta no segmento de energia limpa. Portanto, os ingleses acenam com uma injeção de US\$ 3,5 bilhões em recursos novos na companhia. Também querem que a empresa mantenha sob o mesmo guarda-chuva os negócios de produção de etanol e distribuição de combustível, pilares importantes para a marca. A Raízen tem cerca de 9 mil postos de combustíveis da marca Shell no Brasil, Paraguai e Argentina. As ações da empresa na B3 caíram 62% nos últimos 12 meses e neste ano acumulam perdas de 19,7%, até fevereiro.

Pelo lado da Cosan e do BTG Pactual, banco que se tornou o maior acionista individual da Cosan, no ano passado, a ideia é diferente. A proposta é que a Raízen seja dividida em duas unidades distintas,

uma de produção de etanol e outra de distribuição de combustíveis, e que ambas sejam listadas na Bolsa. A Cosan, que é controlada pelo empresário Rubens Ometto, através de um acordo de acionistas com o BTG, também injetaria capital novo, mas menos do que a Shell. No ano passado, a própria Cosan, com dívidas bilionárias, estruturou uma captação de pelo menos R\$ 10 bilhões com participação do BTG Pactual e da gestora Perfin Infra.

Propostas distintas

A proposta é que Ometto coloque R\$ 500 milhões e o BTG, através de fundos de investimento, injete mais R\$ 1 bilhão. Se a cisão acontecer, o BTG tem interesse em assumir o controle da empresa de distribuição, segundo fontes que acompanham as conversas. No ano passado, a própria Cosan, com dívidas bilionárias, estruturou uma captação de pelo menos R\$ 10 bilhões com participação do BTG Pactual (que se tornou seu maior acionista) e da gestora Perfin Infra. Os credores, entre eles Bank of America, Citigroup, J.P. Morgan e Mitsubishi UFJ Financial Group, converteriam cerca de 30% de seus títulos em ações.

Não bastasse os principais acionistas com propostas divergentes, os próprios credores também vem pressionando a Cosan e a Shell para que injetem mais dinheiro na Raízen. Numa carta enviada a ambas, eles pedem um aporte de capital de R\$ 25 bilhões, valor que consideram trazer equilíbrio financeiro para as operações da Raízen. Eles rejeitaram o aporte de R\$ 5 bilhões oferecido pelos principais acionistas.

A situação é tão delicada que até o presidente Lula fez uma reunião com acionistas da Raízen e executivos das empresas para entender a situação da empresa e buscar uma solução. O etanol brasileiro é dos trunfos do país na transição para energias mais limpas.

Caminho incerto e complexo

Daniel Teles especialista e sócio da Valor Investimentos disse que o mercado acompanha as negociações e as tentativas de aporte para salvar a companhia. Mas ainda não existe um caminho definido.

— A injeção de capital dos controladores deve ser o principal socorro. Mas fica complicado dizer se vai ter oferta de ações, e eu acho que pouco provável, essa estratégia de divisão — afirmou o especialista.

Na avaliação dos acionistas do Bradesco BBI, a divisão da empresa pode avançar se for confirmada. Mas ainda existem dúvidas sobre quais serão as proporções de conversão de dívida em capital e como será o plano de virada operacional para o negócio de açúcar e etanol da Raízen, hoje em situação mais frágil. O JPMorgan avaliou que a Raízen caminha para uma "reestruturação complexa".

Uma recuperação judicial da Raízen, segundo especialistas, atrapalha os planos da Shell no segmento de energia limpa, operação crucial para a empresa, especialmente no Brasil, um dos seus mercados mais importantes. A Raízen vem sendo pressionada por juros elevados, safras abaixo do esperado e investimentos agressivos, o que levou a rebaixamentos de crédito e quedas nos títulos da companhia. A companhia registrou um prejuízo líquido de R\$15,6 bilhões no terceiro trimestre, do ano passado, e em meados de fevereiro, alertou para uma "incerteza relevante" sobre sua capacidade de continuar operando.

A Shell informou que como acionista, reconhece os significativos desafios financeiros que a Raízen enfrenta atualmente e a seriedade da situação. "A Shell continua trabalhando com as equipes de liderança da Raízen e da Cosan para apoiar a redução do endividamento da Raízen. Nossa prioridade é garantir que a Raízen identifique e busque soluções definitivas para a joint venture, os acionistas e as demais partes interessadas da empresa", explicou em nota. Procuradas, a Cosan, o BTG e a Raízen não comentaram.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

TRÁFEGO DE NAVIOS DESPENCA NO ESTREITO DE ORMUZ, E TRÊS EMBARCAÇÕES SÃO ALVOS DE ATAQUES

Queda foi de 70% numa das rotas comerciais marítimas mais importantes do mundo; ao menos três companhias suspendem navegação pelo estreito

Por O GLOBO com New York Times e AFP — Washington



Petroleiros seguem fundeados no Terminal de Carga de Khor Fakkan, nos Emirados Árabes Unidos, no Estreito de Ormuz — Foto: AFP

O tráfego de navios comerciais pelo Estreito de Ormuz, uma via marítima estreita na fronteira sul do Irã que conecta o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã e é uma das artérias marítimas mais vitais do mundo, desacelerou drasticamente no sábado após ataques dos Estados Unidos e de Israel ao Irã, segundo especialistas da indústria e dados marítimos analisados pelo New York Times.

Segundo informaram agências de segurança marítima, neste domingo, três navios foram atacados no local. Além disso, ao menos três das maiores companhias de navegação do mundo, a MSC, a Maersk e a Hapag-Lloyd, suspenderam o trânsito de embarcações pelo estreito. A DP World, empresa líder global em logística e gestão portuária, também interrompeu as operações no porto de Jebel Ali, em Dubai.

A plataforma de rastreamento de navios MarineTraffic registrou uma queda de 70% no tráfego pelo Estreito de Ormuz até o final da noite passada no Irã, de acordo com Dimitris Ampatzidis, analista sênior de riscos e conformidade da Kpler, empresa-mãe da MarineTraffic. A maioria dos navios na área fez inversão de rumo, desviou para rotas alternativas ou começou a ficar inativa no Golfo de Omã, acrescentou ele.

— A Arábia Saudita, o Iraque, os Emirados Árabes Unidos e o Catar são os mais expostos pois a maior parte de suas exportações de petróleo bruto e gás natural liquefeito por via marítima passa por Ormuz — disse Ampatzidis.

Alguns navios, no entanto, continuaram a atravessar a via marítima, segundo dados de rastreamento da MarineTraffic e da Pole Star Global, outra empresa de dados.

— Minha suposição é que eles estão tentando sair enquanto ainda há uma chance melhor — disse David Tannenbaum, ex-funcionário de conformidade com sanções do Tesouro dos EUA.

O exército iraniano advertiu os navios no sábado para evitar o estreito, afirmando que a passagem por ele era “atualmente insegura”, segundo a Tasnim, uma agência de notícias ligada à Guarda Revolucionária Islâmica. Um oficial americano, porém, disse que não há evidências de que o Irã esteja tentando impor um bloqueio militar à via marítima.

Neste domingo, no entanto, um navio foi atingido no estreito em frente à costa de Omã, informou a agência britânica de segurança marítima UKMTO. Outra embarcação foi alvo de ataques em frente à costa dos Emirados Árabes Unidos.

Ainda de acordo com a UKMTO, um objeto não identificado “explodiu em proximidade muito próxima” de um terceiro navio, acrescentando que a tripulação da embarcação, também não identificada, está segura e sem ferimentos.

Um quarto incidente na área também foi relatado à UKMTO, envolvendo a evacuação da tripulação, mas a causa ainda não foi esclarecida. A UKMTO afirmou que “múltiplos incidentes de segurança”



foram registrados no Golfo Árabe e no Golfo de Omã, e recomendou que os navios “transitem com cautela”.

A Guarda Revolucionária do Irã reivindicou a autoria de ataques a três petroleiros supostamente americanos e britânicos, segundo a agência de notícias semioficial Mehr, embora os registros apontem que ao menos dois não têm ligações com os EUA ou o Reino Unido.

A empresa privada de segurança marítima Vanguard Tech disse que houve relatos de incidentes no estreito, compatíveis com as informações fornecidas pela UKMTA, envolvendo navios com bandeiras de Gibraltar, Palau, Ilhas Marshall e Libéria.

Empresas suspendem navegação

A maior empresa de navegação do mundo, a italo-suíça MSC, ordenou neste domingo que todas as suas embarcações no Golfo se colocassem em segurança e suspendeu os carregamentos com destino ao Oriente Médio.

"Como medida de precaução, a MSC instruiu todos os navios que operam atualmente na região do Golfo, e aqueles que se dirigem para essa zona, que vão para zonas de refúgio seguras até novo aviso", anunciou a companhia em comunicado. "A MSC suspendeu todas as reservas de carga mundial com destino à região do Oriente Médio até nova ordem", acrescentou.

A companhia de navegação dinamarquesa Maersk também anunciou que, devido à deterioração da situação resultante do conflito no Irã suspenderá o trânsito de seus navios pelo Estreito de Ormuz "até novo aviso".

"A segurança de nossas equipes, navios e mercadorias dos clientes é a nossa prioridade número um. Suspendemos todo o trânsito de navios pelo Estreito de Ormuz até novo aviso", informou a empresa em um comunicado em seu portal na internet.

A alemã Hapag-Lloyd, 5ª maior empresa de navegação do mundo, também suspendeu todas as travessias pelo Estreito de Ormuz. Já a DP World, empresa líder global em logística e gestão portuária, suspendeu as operações no porto de Jebel Ali, em Dubai, segundo um comunicado enviado a clientes e visto pela Bloomberg neste domingo.

Dificuldade para fechar o estreito

A Força Naval da União Europeia afirmou que a Guarda Revolucionária Islâmica havia alertado, por mensagem transmitida por rádio, os navios de que o trânsito pelo estreito de Ormuz “não está autorizado”.

Mas fechar completamente o Estreito de Ormuz é difícil para o Irã, pois exige uma presença militar contínua, o que reduziria a capacidade do país em outras operações, defende Ampatzidis.

— Historicamente, vimos mais frequentemente assédio, apreensões e alvos seletivos de navios em vez de um fechamento absoluto e prolongado do tráfego — afirma.

O presidente Donald Trump sinalizou que os EUA mirariam a capacidade do Irã de projetar poder no mar. “Vamos aniquilar sua marinha”, disse em um vídeo postado no X e na Truth Social logo após o início dos ataques.

Segundo a TankerTrackers.com, empresa que monitora remessas globais de petróleo, 55 petroleiros permanecem em águas iranianas — 18 carregados com petróleo bruto e 37 vazios. A crise no estreito ameaça os suprimentos globais de petróleo e as próprias exportações de petróleo do Irã.

MSC, MAIOR EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DO MUNDO, ORDENA QUE SEUS NAVIOS NO GOLFO SE COLOQUEM EM SEGURANÇA

Em comunicado, empresa diz suspendeu todas as 'reservas de carga mundial com destino à região do Oriente Médio até nova ordem'. Outras companhias adotaram medida semelhante

Por O Globo, com agências internacionais



MSC suspende navegação no entorno do Estreito de Ormuz — Foto: Reprodução do X

As maiores companhias de navegação do mundo estão evitando o Golfo Pérsico, e a DP World suspendeu as operações em seu principal porto em Dubai em meio à ampliação do conflito entre a aliança EUA-Israel e o Irã, que se espalhou por vários países do Oriente Médio.

A maior empresa de navegação do mundo, a italo-suíça MSC, ordenou neste domingo que todos as suas embarcações no Golfo se colocassem em segurança e suspendeu os carregamentos com destino ao Oriente Médio.

"Como medida de precaução, a MSC instruiu todos os navios que operam atualmente na região do Golfo, e aqueles que se dirigem para essa zona, que vão para zonas de refúgio seguras até novo aviso", anunciou a companhia em comunicado.

"A MSC suspendeu todas as reservas de carga mundial com destino à região do Oriente Médio até nova ordem", acrescentou.

A companhia de navegação dinamarquesa Maersk também anunciou que, devido à deterioração da situação resultante do conflito no Irã suspenderá o trânsito de seus navios pelo Estreito de Ormuz "até novo aviso".

"A segurança de nossas equipes, navios e mercadorias dos clientes é a nossa prioridade número um. Suspendemos todo o trânsito de navios pelo Estreito de Ormuz até novo aviso", informou a empresa em um comunicado em seu portal na internet.

A alemã Hapag-Lloyd, 5ª maior empresa de navegação do mundo, também suspendeu todas as travessias pelo Estreito de Ormuz.

Já a DP World, empresa líder global em logística e gestão portuária, suspendeu as operações no porto de Jebel Ali, em Dubai, segundo um comunicado enviado a clientes e visto pela Bloomberg neste domingo.

Depois dos ataques realizados pelo Irã e Israel contra o Irã, no sábado, a República Islâmica retaliou contra países de toda a região, incluindo interesses dos EUA nos Emirados Árabes Unidos, Catar e Bahrein. As hostilidades também retardaram o movimento de navios, incluindo aqueles que transportam petróleo e gás, entrando e saindo do Estreito de Ormuz, em meio a avisos para evitar a estreita via navegável.

Jebel Ali, o porto de contêineres mais movimentado do mundo fora da Ásia, registrou um incêndio em um de seus decks de atracação causado pela queda de destroços de uma interceptação aérea, informou anteriormente o Escritório de Mídia de Dubai na rede X. Equipes da Defesa Civil tentavam conter as chamas, segundo a publicação feita no início da manhã de domingo.

As interrupções logísticas representam um duro golpe para a região, onde centros de negócios como Dubai dependem do comércio, do turismo, do transporte e das finanças, além da reputação de porto seguro em uma vizinhança turbulenta.

As duas maiores companhias aéreas dos Emirados Árabes Unidos interromperam voos, e aeroportos foram danificados por destroços de ataques após o início do conflito no fim de semana.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONFRONTO EUA-IRÃ ENCARECE PETRÓLEO, FAVORECE AÇÕES DA PETROBRAS, MAS A PRESSIONA A REVER PREÇOS

O presidente da Refina Brasil, entidade representante das refinarias independentes, teme que o Brasil possa sofrer problemas no suprimento de derivados diante da corrida global pelos insumos

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

RIO - Os ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã no fim de semana adicionaram uma camada de volatilidade ao mercado futuro de petróleo, semanas depois da investida americana na Venezuela. As ações da Petrobras encerraram a segunda-feira, 2, em alta de 4,96% (ordinárias) e 4,58% (preferenciais), sob o impulso do salto de 7,68% do petróleo Brent e de 6,98% do WTI, com a percepção de risco à oferta global da matéria-prima. A extensão do conflito, porém, pode pressionar a estatal a rever preços dos combustíveis e pressionar a inflação no Brasil.

O mercado mantém o foco no Estreito de Ormuz, rota por onde transita cerca de 20% do petróleo e do gás natural liquefeito do planeta. O tráfego de navios-tanque no corredor marítimo já diminuiu de forma expressiva, reflexo da maior cautela de produtores e armadores após relatos de embarcações danificadas.



Imagem de satélite divulgada nesta segunda-feira, 2, mostra a fumaça após uma explosão no porto de Bandar Abbas, no Estreito de Ormuz, rota estratégica para o petróleo Foto: Planet Labs PBC/AFP

Navios petroleiros acima do estreito aguardam para descer, enquanto os posicionados abaixo do acesso aguardam para subir, explica o presidente do Instituto Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (IBP), Roberto Ardenghy.

“O Oriente Médio é importante pela exportação de petróleo, 80% do petróleo produzido é exportado pelo Estreito de Ormuz. Hoje em dia tem muita resistência das empresas de navegação de passarem por ali”, informa Ardenghy. Ele ressalta que é muito difícil saber por quanto tempo isso será sustentado, mas que o Brasil tem a vantagem de ter segurança energética: “É talvez até uma oportunidade de negócio para o petróleo do Brasil”.

Pelos cálculos do Goldman Sachs, se apenas 50% do fluxo pelo estreito for mantido por um mês, o reflexo no prêmio de risco é estimado em US\$ 4 por barril. O banco manteve inalterado o cenário base para o preço da energia.

Em nota, a Petrobras afirma que possui rotas alternativas à região do conflito que garantem segurança e custos competitivos. “Os fluxos de importação são majoritariamente fora da região de crise, e as poucas rotas de importação que existem podem ser redirecionadas. Não há risco de interrupção das importações e exportações no momento”, comenta.

E a importação de derivados?



Já Evaristo Pinheiro, presidente da Refina Brasil, entidade representante das refinarias independentes, teme que o País possa sofrer problemas no suprimento de derivados diante da corrida global pelos insumos. O executivo defende que, no curto prazo, seja elevado o Fator de Utilização Total (FUT) das refinarias brasileiras para 97%/98%, além do incremento nos estoques.

“Com o petróleo a US\$ 100, deixamos na mesa quase R\$ 30 bilhões por ano em preço de transferência de petróleo, royalties, participações especiais, lucro em óleo e imposto de renda”, afirma. O preço de transferência do petróleo é uma bandeira antiga da Refina Brasil para estimular a expansão do refino.

Para o presidente da associação que representa as empresas de bens e serviços do setor, Abespetro, Telmo Ghiorzi, não haverá problemas de abastecimento. Pelo contrário, na avaliação do executivo, se o preço continuar subindo, alguns projetos de exploração que hoje no Brasil seriam inviáveis do ponto de vista econômico se tornem viáveis. “Mas vamos ter de esperar de três a seis meses para ter certeza de que o cenário de conflito vai ser duradouro, mas acho isso improvável”, afirma. O impacto para o Brasil seria residual, diz.

Qual é o impacto para a Petrobras?

A Petrobras não pratica a política de paridade de importação (PPI) desde 2023, como forma de evitar que a volatilidade do mercado externo seja incorporada automaticamente ao mercado doméstico, o que deve adiar o anúncio de aumento para os seus derivados.

Por outro lado, a receita da companhia, exportadora de petróleo, deve crescer no curto prazo, abrindo uma janela para que projetos arquivados por conta do baixo preço do petróleo saiam do papel. No seu Plano de Negócios 2026-2030, a estatal separou US\$ 10 bilhões em projetos que não se mostravam economicamente viáveis e que são revistos trimestralmente pela diretoria.

Ainda assim, os investidores tendem a cobrar uma posição da estatal se a pressão dos acontecimentos globais vier acompanhada de um câmbio mais depreciado por algumas semanas, diz o analista da Ouro Preto Investimentos, Sidney Lima.

“Não existe um prazo fixo”, diz, “mas, historicamente, quando a diferença de preços se mantém relevante por um período mais longo, aumenta a pressão para algum tipo de recalibração, porque o mercado precifica quase de forma automática a melhora no potencial de geração de caixa do segmento de exploração e produção”.

O analista da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, observa que a alta do petróleo reduz o risco de execução do Plano de Negócios da Petrobras para o período 2026-2030. “Eu fui crítico quando eles (Petrobras) colocaram US\$ 67 o barril na previsão do plano, quando tínhamos petróleo mais baixo, de US\$ 60”, lembra. “Mas esse petróleo mais alto agora tira o risco de execução do plano.”

E se o petróleo chegar a US\$ 100?

Considerando que o conflito não ganhe larga escala, como uma retaliação direta contra a infraestrutura energética do Golfo, onde estão instalações petrolíferas de aliados dos EUA, o Scotiabank não vê suporte para a commodity avançar para a casa dos US\$ 100 o barril. Na avaliação do banco, o ataque não surpreendeu, já que os EUA vinham reunindo forças militares na região e houve a recomendação de evacuação feita pelo embaixador americano em Israel.

David Zylberstajn, ex-diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e professor da PUC-Rio, também aponta um grau altamente especulativo para o avanço da commodity, como aconteceu na guerra da Rússia contra a Ucrânia.

“Muita gente vai ganhar dinheiro com a especulação, não é petróleo físico”, diz. “O barril a US\$ 100 hoje é muito mais barato do que o barril a US\$ 100 há 15 anos e, mesmo naquela época, a economia reagiu bem.”

Em termos macroeconômicos, a leitura inicial da Eleven Research é de que, se o conflito não for solucionado no curto prazo, o aumento do preço da commodity pode elevar a inflação e dificultar a redução da taxa básica de juros da economia, a Selic.

“O mesmo vale para outros bancos centrais ao redor do mundo, principalmente na Ásia e na Europa, que podem reduzir drasticamente as expectativas de novos cortes de juros ou até levar alguns países a aumentar a taxa de juros”, diz o estrategista Fernando Siqueira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/03/2026

BRB PEDE SOCORRO URGENTE E GOVERNO IBANEIS TENTARÁ APROVAR APOORTE NA TERÇA, MAS VOTAÇÃO FICA INCERTA

Presidente do Banco de Brasília fala que instituição deixará de funcionar se não receber injeção de recursos do governo do Distrito Federal

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O presidente do Banco de Brasília (BRB), Nelson Antônio de Souza, insistiu na necessidade de um socorro do governo do Distrito Federal para cobrir o rombo deixado pelo Banco Master na instituição, em reunião com deputados distritais na Câmara Legislativa do DF, nesta segunda-feira, 2 - que durou aproximadamente 11 horas.

As explicações trazidas pelo BRB, no entanto, frustraram os deputados. O governo Ibaneis Rocha (MDB) tentará votar o projeto de aporte nesta terça-feira, 3, mas a votação ficou incerta e pode ser adiada, segundo parlamentares da base e da oposição.



Reunião entre presidente do BRB e deputados na Câmara Legislativa do DF. Foto: Ângelo Pignaton/Agência CLDF

Nelson de Souza disse aos deputados que, se não houver um socorro por parte do governo do DF na instituição, o banco vai parar de funcionar, como o Estadão mostrou mais cedo. Segundo Souza, se o projeto não for aprovado, haverá prejuízos para a população e para a arrecadação do governo distrital.

O dirigente chegou a falar em interrupção de programas sociais, caos no transporte público e falta de entrega de medicamentos de alto custo, pois os serviços e pagamentos são operacionalizados pelo Banco de Brasília. De acordo com ele, os deputados são responsáveis por viabilizar a solução para a crise.

A fala incomodou políticos presentes na reunião, que temem desgaste ao votar o projeto após, no ano passado, terem aprovado a oferta de compra do Master pelo Banco de Brasília - negócio posteriormente barrado pelo Banco Central. Os deputados devem se reunir na tarde desta terça-feira, 3, para discutir os rumos do projeto.

O presidente do BRB não apresentou o tamanho total do rombo deixado pelo Banco Master e reafirmou que o balanço depende de auditoria externa em andamento. Além disso, parlamentares querem as memórias de cálculo e detalhes sobre os valores dos nove imóveis oferecidos pelo governo no projeto.

“O projeto não pode ser aprovado a qualquer custo. Nós temos um problema grave e ninguém falou qual o tamanho da profundidade da hemorragia. Só falou do remédio, e esse remédio vai estancar a hemorragia?”, afirmou a deputada Paula Belmonte (PSDB).

Segundo relato de parlamentares, Souza destacou na reunião que o banco não será federalizado, como já havia defendido em entrevista ao Estadão, mas que é preciso efetuar o socorro para evitar



uma quebra que leve, por exemplo, a uma privatização. “Essa é a pressão do governo, só que essa pressão não cola em nós”, disse Fábio Felix (PSOL). “O governo está pressionando para votar, mas as explicações são insuficientes.”

Câmara questiona detalhes sobre imóveis oferecidos

O governo Ibaneis mandou um projeto à Câmara na semana passada e pediu aval para fazer um aporte no BRB. A proposta oferece nove imóveis para serem vendidos, transferidos para o banco, estruturados em um fundo imobiliário ou ainda usados como garantia em um empréstimo limitado a R\$ 6,6 bilhões junto ao Fundo Garantidor de Crédito (FGC) e a outros bancos.

Durante a reunião, a Terracap informou que os imóveis foram avaliados em aproximadamente R\$ 6,5 bilhões, abaixo do valor solicitado. O plano, no entanto, está cercado de entraves jurídicos, pode provocar efeitos colaterais negativos no banco, ferir a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e comprometer o orçamento do Distrito Federal, conforme dois pareceres de consultorias da Câmara Legislativa do DF.

O aporte se tornou necessário após um rombo deixado por operações com o Banco Master. O BRB pediu um aporte de até R\$ 8,86 bilhões para reforçar o capital da instituição. A operação precisa ser aprovada pelos deputados distritais. Ibaneis tenta aprovar o projeto ainda nesta semana.

A assembleia do BRB para discutir o plano está marcada para o dia 18 de março. O banco quer ter a solução definida até o dia 31 de março, quando apresenta o balanço de 2025 e pretende detalhar o rombo deixado pelo Master.

Além do aporte, o BRB anunciou na reunião a criação de um FIDC (Fundo de Investimento em Direitos Creditórios) com ativos da carteira do Master em posse do banco para serem vendidos, venda da BRB Financeira, um dos braços da instituição, e a emissão de letras financeiras e depósitos especiais para levantar recursos.

“Dia 31 de março é a data limite. Se não houve solução até esse prazo, a resposta é simples: o banco vai falir”, disse o deputado Joaquim Roriz Neto (PL), defendendo a votação. Ele, porém, sugeriu cautela e apresentou um requerimento à Terracap, que administra o patrimônio do Distrito Federal, pedindo informações detalhadas sobre a avaliação dos imóveis previsto no projeto.

“É mais importante votarmos esse projeto para dar segurança aos parlamentares de que estão fazendo o necessário e o certo por Brasília do que fazer uma coisa com celeridade que depois pode trazer problemas para a Câmara Legislativa”, disse o parlamentar.

Deputados sugerem pedido de socorro ao governo Lula

Na reunião, deputados de oposição a Ibaneis sugeriram pedir um socorro ao governo Lula (PT), incluindo um empréstimo ao Distrito Federal e uma articulação para que bancos públicos comprem ativos do BRB.

O presidente do banco estatal sinalizou positivamente com a possibilidade de venda dos ativos. A Caixa negocia a compra de carteiras do Banco de Brasília.

A ajuda federal, por outro lado, está interdita no momento. O DF está com nota “C” no Tesouro Nacional em relação à sua saúde financeira - o que o impede de receber empréstimos com aval da União. Na semana passada, a ministra das Relações Institucionais da Presidência da República, Gleisi Hoffmann, afirmou que o governo federal “não tem nada a ver” com a crise e quem tem de apresentar uma solução é Ibaneis.

“O projeto continua do mesmo jeito que chegou aqui. Precisamos do básico, que é a precificação dos terrenos. O governo não apresentou esses preços, precisa corrigir o projeto porque, sem isso, mesmo que a Câmara Legislativa aprove, cai na justiça”, afirmou o líder do PT, Chico Vigilante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/03/2026

CASO MASTER: LIQUIDANTE DIZ QUE PAI E IRMÃ DE VORCARO COMPRARAM MANSÃO NOS EUA COM DINHEIRO DESVIADO

Procurada, a defesa de Henrique Vorcaro no Brasil disse representá-lo apenas no País e que não está ciente da petição nos EUA; a reportagem não conseguiu acesso à defesa de Natalia Vorcaro
Por André Marinho

Em petição submetida nesta segunda-feira, 2, na Corte de Falências do Distrito Sul da Flórida, a EFB Regimes Especiais de Empresas, que conduz a liquidação do Master, de Daniel Vorcaro, nos Estados Unidos, afirma que dinheiro desviado do banco foi para o pai, Henrique Vorcaro, e a irmã do banqueiro, Natalia Vorcaro Zette. O liquidante afirma que R\$ 494,76 milhões foram desviados do banco por meio de empréstimos que não teriam sido pagos, venda de recebíveis supostamente sem valor e aportes em empresas ligadas à família de Vorcaro.

Procurada, a defesa de Henrique Vorcaro no Brasil disse representá-lo apenas no País e que não está ciente da petição nos EUA. A reportagem não conseguiu acesso à defesa de Natalia Vorcaro. O espaço segue aberto à manifestação dos dois.

Parte dos recursos teria sido usada na compra de um imóvel avaliado em US\$ 32 milhões na Flórida, segundo documento protocolado pelo liquidante. A denúncia é parte de uma ação judicial que busca rastrear bens de Vorcaro nos EUA, incluindo imóveis, obras de artes e outros ativos valiosos.



O Banco Central decretou a liquidação do Master em 18 de novembro Foto: Werther Santana/Estadão

Em uma das frentes, a petição alega que Henrique e Natalia eram controladores indiretos da Terra Santa Administradora de Cemitérios e Imóveis, que recebeu aportes de dois fundos controlados pelo Master: um de R\$ 78,2 milhões, em 2017, e outro de R\$ 151,5 milhões, em 2019. Os recursos teriam origem no banco, mas sem apresentar um valor econômico equivalente, de acordo com a peça.

Ainda conforme os advogados do liquidante, Henrique Vorcaro usou empresas do setor de saúde para obter empréstimos de R\$ 100 milhões com o Master em 2020 e 2021. A linha de crédito venceu em 2024 e 2025, mas nunca foi quitada e nem havia intenção de pagamentos, diz a peça.

A dívida teria sido, depois, transferida para o fundo Astralo, ligado à gestora Reag Investimentos — que, assim como o Master, também é alvo de investigação e viria a ser liquidada, depois de rebatizada para CBSF Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários.

No terceiro pilar da suposta fraude, um outro fundo pertencente ao Master teria comprado R\$ 250 milhões em recebíveis da Simetria, empresa de Henrique Vorcaro. A venda teria sido por R\$ 165 milhões, mas o liquidante afirma que os créditos eram de baixo ou nenhum valor, usados para transferir recursos a companhias da família.

Parte do dinheiro liquidado teria sido direcionado à Sozo Real Estate, uma empresa constituída na Flórida em setembro de 2022 que tinha Henrique como presidente e Natalia como vice-presidente, de acordo com a ação. Em fevereiro de 2023, a Sozo comprou uma propriedade em Windermere, na Flórida, por US\$ 32 milhões, um valor recorde para casa unifamiliar na região. O objetivo seria deter o imóvel e ocultar sua titularidade benéfica. Depois das diligências do liquidante, tentaram uma venda acelerada da residência, conforme a petição.

Para evitar mais prejuízos, o liquidante pede à Justiça o bloqueio de qualquer tentativa de venda do imóvel, indenização por danos, reconhecimento de fraude e conspiração e a devolução do dinheiro desviado.

“Ao receber centenas de milhões de reais do Banco Master em troca de ativos praticamente sem valor, Henrique Vorcaro e Natalia Vorcaro se enriqueceram às custas do Banco Master”, diz a petição.

Transferências para fundos

Como parte de uma suposta fraude mais ampla, Daniel Vorcaro teria levado o Master a transferir direta ou indiretamente cerca de R\$ 2 bilhões para o fundo Astralo.

De acordo com o documento, em 2023, o Astralo fez aportes de quase R\$ 1,5 bilhão para a Super Empreendimentos e Participações, além de um contribuição de R\$ 400 milhões para a Moriah Asset Management, ambas controladas por Fabiano Zettel, marido de Natalia Vorcaro.

“As referidas transações, que resultaram na transferência de quase dois bilhões de reais (R\$ 1,9 bilhão) para entidades pertencentes e/ou controladas pelo marido da ré Natalia Vorcaro, teriam sido realizadas sem qualquer valor real ou contrapartida razoavelmente equivalente”, diz a petição.

Outro veículo para o desvio seria o fundo Dublin, que teria recebido ao menos R\$ 495 milhões do Master e transferido parte do dinheiro para seu único cotista, a Jaguar Investments Horizon, empresa registrada no Estado americano de Delaware em benefício de Daniel Vorcaro, segundo o liquidante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/03/2026

TARIFAS DE TRUMP: TRIBUNAL DE APELAÇÕES ABRE CAMINHO PARA REEMBOLSOS APÓS DECISÃO DA SUPREMA CORTE

Grandes empresas, incluindo Dyson, FedEx e L'Oreal, já haviam entrado com uma série de ações judiciais em busca de pesados pagamentos de tarifas

Por Pedro Lima

A Corte de Apelações dos Estados Unidos para o Circuito Federal determinou nesta segunda-feira, 2, a emissão imediata do mandato que encerra sua análise sobre as disputas envolvendo as tarifas impostas pelo presidente Donald Trump, devolvendo o caso ao Tribunal de Comércio Internacional dos Estados Unidos (CIT, na sigla em inglês) para definir os próximos passos.

Com isso, a Corte de Apelações abriu caminho para que o tribunal de comércio avance na fase seguinte do litígio, que envolve, entre outros pontos, pedidos de reembolso feitos por importadores, informa a Bloomberg.

Grandes empresas, incluindo Dyson, FedEx e L'Oreal, já haviam entrado com uma série de ações judiciais em busca de pesados pagamentos de tarifas.



Parte das sobretaxas a importados pelos EUA utilizou base ilegal Foto: Jim Watson/AFP

Em decisão breve, o tribunal atendeu ao pedido das empresas autoras para expedir imediatamente o mandato — instrumento que transfere oficialmente o processo de volta à instância inferior — e negou a solicitação do governo para manter a suspensão do caso. Também foi dissolvida a pausa que estava em vigor desde agosto.

Com isso, a jurisdição retorna ao tribunal especializado em comércio exterior, sediado em Nova York, que poderá retomar a tramitação das ações.

A medida ocorre após a Suprema Corte dos Estados Unidos decidir que o uso, por Trump, da Lei de Poderes Econômicos Emergenciais de 1977 (IEEPA, na sigla em inglês) para impor tarifas globais foi ilegal. O governo havia pedido que a corte de apelações aguardasse a formalização do julgamento pela Suprema Corte e mantivesse o processo suspenso por até 90 dias adicionais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/03/2026

PRESSÃO DE REAJUSTE DO DIESEL SOBRE PETROBRAS DEVE AUMENTAR COM DISPARADA DO PETRÓLEO, DIZ ENTIDADE

Com petróleo perto dos US\$ 80 o barril, defasagem do diesel atingiu 23%, e a da gasolina, 17% nas refinarias da estatal; Brasil é dependente da importação dos derivados

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A disparada do petróleo, provocada pelo risco de bloqueio no Estreito de Hormuz após os ataques ao Irã no final de semana, tem duplo efeito para o Brasil, na avaliação do presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sérgio Araújo. Ao mesmo tempo que é positivo para as petroleiras e para a balança comercial, tem um peso forte na inflação em ano eleitoral.

“O Brasil não é comprador de petróleo, compra um volume muito baixo, então o Brasil não é impactado diretamente pelo fechamento do Estreito de Hormuz. No entanto, como o Brasil é dependente da importação dos derivados, e os derivados aumentam com o aumento do preço do petróleo, então o Brasil é prejudicado nesse sentido”, explicou Araújo ao Estadão/Broadcast.

Segundo a entidade, com o petróleo perto dos US\$ 80 o barril, a defasagem do diesel atingiu 23% na abertura desta segunda-feira, 2, e a da gasolina pulou para 17% nas refinarias da Petrobras.



Choque do petróleo deve pressionar os preços dos combustíveis Foto: Fabio Motta/Estadão

importações, explicou o executivo.

Se, por um lado, a escalada da commodity vai melhorar a balança comercial e os ganhos das petroleiras, por outro, destaca Araújo, se ficar no patamar entre US\$ 75 e US\$ 80, como preveem especialistas, haverá pressão no preço dos derivados no mercado interno, principalmente nas regiões Norte e Nordeste, mais dependentes das refinarias privadas e das

“O petróleo corresponde de 35% a 40% na nossa balança comercial. Então, aumentando o valor dessa commodity, melhora ainda mais a nossa situação na balança comercial. E, consequentemente, as petroleiras, entre elas a Petrobras, que produzem petróleo. Para elas é bom, aumenta a receita sem aumento de custo”, explicou Araújo.

No mercado interno, porém, o choque do petróleo vai pressionar os combustíveis. Como cerca de 30% do diesel e 10% da gasolina são importados, cada avanço de 10% no Brent já abriu defasagem de 23% no diesel e 17% na gasolina frente às cotações internacionais.

A expectativa do setor é que o barril permaneça entre US\$ 75 e US\$ 80 enquanto persistirem as tensões, longe dos US\$ 100, mas suficiente para manter a pressão sobre tarifas e inflação.

Nesse cenário, sugere Araújo, poderia ser retomada no Congresso a proposta de criar um fundo de estabilização, financiado por parte dos royalties e participações especiais do setor de petróleo, para amortecer oscilações e blindar o consumidor sem tabelar a Petrobras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/03/2026

O AUMENTO DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO TERÁ EFEITO NO BOLSO DO CONSUMIDOR?

No programa 'Não vou passar raiva sozinha', colunista do 'Estado' explica qual o efeito das medidas anunciadas pelo governo

Por Redação

A decisão do governo federal de aumentar o Imposto de Importação de 1,2 mil itens provocou grande repercussão nas redes nos últimos dias e fez o governo rever a medida. Alguns produtos tiveram a alíquota zerada, mas outros foram mantidos com a cobrança elevada. Na guerra de narrativas, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que era fake news da oposição a afirmação de que haveria aumento de preços para o consumidor. Já o secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do governo, Wallace Moreira, disse que o aumento tinha o objetivo de proteger a indústria nacional.

No programa Não vou passar raiva sozinha, a colunista do Estado Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax, tenta explicar os efeitos dessa decisão para o bolso do consumidor brasileiro, apesar do vaivém do governo (veja a íntegra acima).

“Quando se eleva o imposto sobre uma gama ampla de produtos, o impacto inevitavelmente recai sobre os custos. E custo, em economia, sempre encontra destino — normalmente, o bolso do consumidor”, diz a Duquesa. Ainda que a alta não apareça imediatamente na etiqueta de um produto específico, ela tende a se espalhar pela cadeia produtiva, afetando desde bens finais até insumos usados por empresas de todos os setores.



Fernando Haddad disse que era fake news dizer que imposto de importação aumentaria os preços para o consumidor Foto: Diogo Zacarias/MF

Há uma camada ainda mais silenciosa nesse movimento. Segundo a colunista, não se trata apenas de mercadorias que vão direto para o carrinho de compras, mas de infraestrutura, máquinas, equipamentos, tecnologia da informação, telecomunicações e sistemas que sustentam serviços essenciais.

Escolas, hospitais, farmácias e comércios dependem de servidores, roteadores, redes e softwares — itens que muitas vezes estão na lista de importados, diz ela. Quando esses componentes ficam mais caros, o efeito é difuso, porém real: aumenta o custo de operação das empresas e, mais cedo ou mais tarde, o repasse chega ao consumidor.

A colunista diz que a justificativa oficial fala em defesa da indústria nacional e em medidas regulatórias para equilibrar a concorrência. No entanto, a decisão precisa ser analisada também sob o prisma fiscal. Em dezembro, durante a discussão do Orçamento de 2026, a Comissão Mista de Orçamento aprovou uma reestimativa de receitas que incluía algo entre R\$ 12 bilhões e R\$ 14 bilhões adicionais. Quando a conta pública aperta e há pressão por acomodar despesas — como a ampliação de recursos para emendas parlamentares — a busca por novas receitas costuma ganhar prioridade, diz ela.

“O problema é que recorrer repetidamente a aumentos tributários para fechar o caixa, sem enfrentar o debate sobre gastos e eficiência do orçamento, cria um ciclo difícil de romper”, destaca ela. No fim, conclui a Duquesa, a equação permanece a mesma: quando o Estado precisa arrecadar mais e não corta despesas, a conta tende a recair sobre a sociedade.

Programa

Todas as quintas-feiras, às 9h30, a Duquesa de Tax faz reacts (comentários sobre outros vídeos ou entrevistas) do noticiário econômico no Estadão. Além disso, tem o programa semanal Não vou passar raiva sozinha. Os vídeos inéditos vão ao ar sempre às segundas-feiras, às 9h30, para assinantes do Estadão. Cortes do programa são distribuídos ao longo da semana nas redes sociais e na Rádio Eldorado. A atração também tem uma versão em podcast.

Tax Tools: deduções, herança e suas dúvidas no IR

A próxima live da série Tax Tools – Tributação Inteligente na Prática terá como foco justamente a declaração do Imposto de Renda. No encontro ao vivo, a Duquesa de Tax vai explicar como ficam temas que costumam causar dúvidas, como deduções, dividendos no exterior, benfeitorias em imóveis, heranças e doações.

A colunista também vai mostrar o que mudou em relação ao ano passado e pontos importantes para evitar dor de cabeça com a Receita Federal. O encontro virtual será na quarta-feira, dia 4, às 18h30. Inscreva-se para participar da live e receber em primeira mão os conteúdos adicionais da série Tax Tools.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/03/2026

OPINIÃO - FIM DA ESCALA 6X1: A FATURA COM OS CUSTOS DA MEDIDA PODE IR PARA AS CONTAS PÚBLICAS

É costume buscar nos cofres públicos a solução para todos os problemas que surgem no Brasil, e não seria diferente nesse caso; em geral, é o pior caminho
Por Henrique Meirelles

O Congresso tem um desafio de grandes proporções na discussão do projeto de redução de jornada de trabalho, que pretende acabar com a escala 6x1. O tema coloca em oposição o bem-estar de uma parcela dos trabalhadores e os efeitos para a economia do País. Vou me concentrar em dois pontos importantes, a queda da produção e o impacto nas contas públicas.

Minha principal preocupação é com a queda na produção total, uma consequência óbvia e direta. Com menos horas trabalhadas, a produção das empresas cairá e o Brasil se tornará menos competitivo diante de países como a China, onde as pessoas chegam a trabalhar 12 horas por dia, muitas vezes seis dias por semana. Importante ressaltar que não falo aqui em produtividade, que independe do número de horas trabalhadas, e que também é um problema brasileiro por seus baixos índices.



Reduzir a jornada de trabalho é uma medida ousada, que exige coragem para debater e talvez para cortar despesas públicas de modo a acomodar um eventual novo gasto Foto: André Dusek/Estadão

Caso a jornada seja reduzida, as empresas terão de contratar mais funcionários para manter a produção nos níveis atuais. Não é possível fazer isso sem elevar custos, que serão repassados ao consumidor e aos produtos. Ao se tornarem mais caros, esses produtos serão menos competitivos nos mercados interno e externo.

Minha segunda preocupação é com as soluções imaginadas para mitigar os custos das empresas, que podem afetar as contas públicas. O relator da proposta na Câmara, Paulo Azi, citou como possibilidades a desoneração da folha de pagamento ou incentivos fiscais. Não se trata de uma proposta de Azi, mas de possibilidades aventadas pelos deputados.

É costume buscar nos cofres públicos a solução para todos os problemas que surgem no Brasil. Não seria diferente nesse caso. Em geral, é o pior caminho.

A desoneração da folha de pagamento foi criada pelo Congresso em 2011 para beneficiar 17 setores da economia e incentivar o emprego. Os estudos mostram um efeito positivo no início da vigência, que se diluiu com o tempo. O custo estimado para os cofres públicos entre 2024 e 2027 é de R\$ 55 bilhões. Nesta opção seriam ampliados os setores beneficiados e os custos subiriam exponencialmente.

A segunda opção é genérica, algum tipo de renúncia fiscal para ajudar as empresas afetadas. Hoje, o governo federal deixa de arrecadar cerca de R\$ 800 bilhões ao ano devido a incentivos fiscais. Se nada for cortado desse montante — como é comum acontecer —, esse valor subiria.

Reduzir a jornada de trabalho é uma medida ousada. Exige coragem para debater e talvez para cortar despesas públicas de modo a acomodar um eventual novo gasto. Afinal, como eu disse quando criamos o teto de gastos, governar é definir prioridades.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 02/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

HIDROVIAS DO BRASIL TEM PREJUÍZO DE R\$ 361 MILHÕES NO 4º TRI, QUEDA DE 11%

Além do balanço, a companhia divulgou seu plano de investimentos para 2026, no valor total de R\$ 270 milhões

Por Victor Meneses, Valor — São Paulo



Comboio da Hidrovias do Brasil — Foto: Divulgação

A Hidrovias do Brasil apresentou prejuízo líquido de R\$ 361 milhões no quarto trimestre de 2025, com uma redução de 11% frente às perdas reportadas um ano antes.

Entre outubro e dezembro do ano passado, a companhia somou receitas de R\$ 509 milhões, quase o dobro dos R\$ 265 milhões faturados um

ano antes. De acordo com a companhia, a melhora se deu pelo maior volume transportado no período.

No quarto trimestre, o volume total movimentado foi 3,59 milhões de toneladas, crescimento de 65% na comparação anual, com destaque para a navegação normalizada e recuperação de volumes nos corredores Norte e Sul, além de melhorias operacionais.

Por outro lado, os custos operacionais cresceram 8%, para R\$ 363 milhões, enquanto as despesas operacionais mais que dobraram, para R\$ 96 milhões, impactadas por maior remuneração variável associada à melhor performance operacional, a consultorias e projetos de tecnologia.

A Hidrovias ainda sofreu um impacto negativo não recorrente de R\$ 206 milhões na linha de AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), créditos fiscais e outros. O resultado antes

dos juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) ficou negativo em R\$ 68 milhões, uma melhora anual de 50%.

O resultado financeiro melhorou 59%, ficando negativo em R\$ 90 milhões no trimestre. No entanto, a linha de imposto de renda e contribuição social sobre o lucro líquido representou encargos de R\$ 111 milhões, ante os ganhos tributários de R\$ 65 milhões do quarto trimestre de 2024.

Ao final de dezembro, a dívida líquida da companhia era de R\$ 2,21 bilhões, 21% abaixo da dívida apresentado no final de setembro. A alavancagem da companhia, medida pela razão entre a dívida líquida e o Ebitda dos últimos 12 meses, ficou em 2,3 vezes — abaixo dos 2,9 vezes do fim de setembro.

No acumulado do ano, a companhia teve prejuízo de R\$ 141 milhões e receita de R\$ 2,46 bilhões.

Plano de investimentos

Além do balanço, a Hidrovias do Brasil divulgou seu plano de investimentos para 2026, no valor total de R\$ 270 milhões.

Os investimentos em expansão compõem 29% do total, ou R\$ 79 milhões, com foco principalmente na conclusão do projeto do Tombador Flutuante na Estação de Transbordo de Carga (ETC), iniciativa que amplia a capacidade operacional do Corredor Norte por meio de ganhos modulares e incrementais, adicionando 1,5 milhão de toneladas de capacidade ao sistema integrado, além de contemplar investimentos pontuais em projetos de melhoria contínua.

Já os investimentos destinados para “Manutenção e Outros”, de R\$ 191 milhões, consideram as manutenções programadas dos ativos de navegação e portos, além de investimentos em segurança e projetos de tecnologia que buscam maior eficiência e produtividade para a companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/03/2026

CONFLITO COM O IRÃ INTERROMPE NAVEGAÇÃO GLOBAL; PETROLEIROS FICAM RETIDOS E DANIFICADOS

A navegação pelo estreito entre o Irã e Omã — por onde passa cerca de um quinto do petróleo consumido globalmente, além de grandes volumes de gás — praticamente parou

Por Emily Chow e Jeslyn Lerh e Jonathan Saul, Em Reuters — Cingapura e Londres

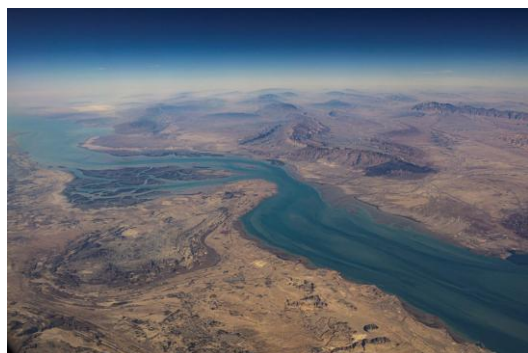


FOTO DE ARQUIVO: Vista aérea da costa iraniana e da ilha de Qeshm, no estreito de Ormuz, 10 de dezembro de 2023. — Foto: REUTERS/Stringer/Foto de Arquivo

Companhias de seguro estão cancelando a cobertura contra riscos de guerra para embarcações no Golfo, à medida que a ampliação do conflito entre Estados Unidos e Israel com o Irã interrompe o transporte marítimo, deixando pelo menos quatro petroleiros danificados, um tripulante morto e cerca de 150 navios retidos na região do Estreito de Ormuz.

A navegação pelo estreito entre o Irã e Omã — por onde passa cerca de um quinto do petróleo consumido globalmente, além de grandes volumes de gás — praticamente parou depois que embarcações na área foram atingidas enquanto o Irã retaliava ataques dos EUA e de Israel.

A interrupção e o temor de um fechamento prolongado fizeram os preços do petróleo e do gás natural na Europa dispararem, com os contratos futuros do Brent subindo mais de 7%, à medida que o conflito provocou múltiplas paralisações de petróleo e gás no Oriente Médio.



Pelo menos 150 embarcações, incluindo petroleiros de petróleo e de gás natural liquefeito (GNL), haviam lançado âncora no Estreito de Ormuz e em águas adjacentes, mostraram dados de navegação no domingo.

O Irã afirmou ter fechado a navegação pela via marítima estratégica, levando governos asiáticos e refinarias — principais compradores — a avaliarem seus estoques de petróleo.

Os petroleiros estavam concentrados em águas abertas ao largo das costas de grandes produtores de petróleo do Golfo, incluindo Iraque e Arábia Saudita, além do Catar, gigante do gás natural liquefeito, segundo dados de rastreamento da plataforma MarineTraffic.

No incidente mais recente, projéteis atingiram o navio-tanque de derivados da petroleira Stena Imperative, de bandeira dos EUA, no porto do Bahrein no início da segunda-feira, provocando um incêndio posteriormente controlado, segundo duas fontes de segurança marítima.

No domingo, um projétil atingiu o navio-tanque de derivados da MKD VYOM, de bandeira das Ilhas Marshall, matando um tripulante enquanto a embarcação navegava ao largo da costa de Omã, informou seu operador. Outros dois petroleiros também foram danificados.

Também no domingo, um projétil atingiu o petroleiro de abastecimento de óleo Hercules Star, de bandeira de Gibraltar, ao largo da costa dos Emirados Árabes Unidos, informou a administradora Península em comunicado. O navio retornou à área de fundeio em Dubai na manhã de domingo, e a tripulação estava em segurança, acrescentou a empresa.

Como resultado dos incidentes, seguradoras marítimas estão cancelando a cobertura contra riscos de guerra para embarcações, e as tarifas de transporte de petróleo devem subir ainda mais.

Empresas como Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club e American Club informaram que os cancelamentos entrarão em vigor a partir de 5 de março, segundo avisos datados de 1º de março publicados em seus sites.

A cobertura contra riscos de guerra será excluída em águas iranianas, bem como no Golfo e em águas adjacentes, segundo os comunicados.

A Skuld acrescentou que está trabalhando para oferecer nova cobertura sob novas condições.

O grupo japonês MS&AD Insurance Group informou à Reuters que suspendeu a subscrição de uma série de apólices que cobrem riscos de guerra nas águas ao redor do Irã, Israel e países vizinhos.

Enquanto isso, os custos para transportar petróleo do Oriente Médio para a Ásia — já nos níveis mais altos em seis anos — devem aumentar ainda mais, à medida que a ampliação do conflito com o Irã desencoraja armadores a enviarem navios para a região, disseram fontes do mercado e analistas nesta segunda-feira.

As tarifas à vista do Oriente Médio para a Ásia, mais conhecidas como TD3C, devem estender os ganhos, afirmaram corretores marítimos. O índice de referência quase triplicou desde o início de 2026.

Corretores estimaram que a taxa à vista para fretar um navio-tanque de grande porte na rota-chave Oriente Médio-China estava, no início do pregão asiático de segunda-feira, cerca de 4% acima da sexta-feira — equivalente a pelo menos US\$ 12 milhões.

“As tarifas TD3C estavam subindo exponencialmente antes dos ataques e continuarão elevadas enquanto os países correm para atender suas necessidades energéticas”, afirmou Emril Jamil, analista sênior da LSEG.

Ainda há muita incerteza sobre onde a tarifa final ficará nesta segunda-feira, mas todas as rotas de carregamento no Oriente Médio devem permanecer firmes, disse um corretor marítimo, que preferiu não se identificar por não estar autorizado a falar com a imprensa.

Enquanto isso, o mercado precisará de mais navios para carregar petróleo bruto dos Estados Unidos e da África Ocidental em viagens mais longas, o que pode sustentar os fretes nessas rotas, afirmou uma fonte de uma empresa de navegação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/03/2026

TRANSTORNOS NOS AEROPORTOS GLOBAIS SEGUEM NESTA SEGUNDA-FEIRA COM CONFLITOS NO ORIENTE MÉDIO

Guerra no Irã forçando o fechamento de importantes centros de conexão no Oriente Médio, incluindo Dubai, Doha e Abu Dhabi

Por Reuters — Londres



Avião da Emirates parado no Aeroporto Internacional de Dubai — Foto: Altaf Qadri/AP

O tráfego aéreo global permanece em crise nesta segunda-feira, com a guerra no Irã forçando o fechamento de importantes centros de conexão no Oriente Médio, incluindo Dubai, Doha e Abu Dhabi, pelo terceiro dia consecutivo, deixando dezenas de milhares de passageiros retidos em todo o mundo e interrompendo milhares de voos.

Companhias aéreas globais cancelaram voos em todo o Oriente Médio depois que os Estados Unidos e Israel lançaram ataques contra o Irã no sábado, mergulhando a região em um novo conflito.

Veja as informações mais recentes sobre voos, listadas por companhia aérea em ordem alfabética:

AEGEAN AIRLINES

A maior companhia aérea da Grécia, AGNr.AT, suspendeu voos de e para Tel Aviv, em Israel, Beirute, no Líbano, e Erbil, no Iraque, até 3 de março.

AIR FRANCE KLM

A Air France cancelou voos de e para Tel Aviv, Beirute, Dubai e Riad até 3 de março.

A KLM informou que seus voos de e para Dubai, Riad e Dammam podem sofrer interrupções até 6 de março e que os voos de e para Tel Aviv foram suspensos.

AIR INDIA

A companhia aérea suspendeu todos os voos de e para os Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Israel e Catar até 2 de março. Também cancelou alguns voos de e para a Europa em 2 de março.

BRITISH AIRWAYS

A British Airways (ICAG.L), pertencente ao grupo IAG, informou que os clientes com voos entre Londres e Abu Dhabi, Amã, Bahrein, Doha, Dubai ou Tel Aviv até 15 de março podem alterar a data do voo gratuitamente para viagens até 29 de março. Quem tiver voos marcados até 8 de março também pode solicitar reembolso integral.

CATHAY PACIFIC AIRWAYS

A companhia aérea de Hong Kong (0293.HK) anunciou o cancelamento de todos os seus voos de e para Dubai até 5 de março e a suspensão dos voos para Riad até 3 de março.



EMIRATES

A Emirates informou que suspendeu todos os voos de e para Dubai do dia 2 de março.

ETIHAD AIRWAYS

A companhia aérea informou que suspendeu todos os voos de e para seu hub em Abu Dhabi do dia 2 de março.

FINNAIR

A companhia aérea finlandesa anunciou no sábado a suspensão dos voos para Doha e Dubai até 6 de março e que está evitando temporariamente o espaço aéreo do Iraque, Irã, Síria e Israel.

INDIGO

A IndiGo, a maior companhia aérea da Índia, anunciou a suspensão de todos os voos que utilizam o espaço aéreo do Oriente Médio até pelo menos 2 de março.

ITA AIRWAYS

A ITA Airways suspendeu os voos de e para Tel Aviv e não utilizará o espaço aéreo de Israel, Líbano, Jordânia, Iraque e Irã até 8 de março, além de estender a suspensão de voos para Dubai até 4 de março. Os voos de e para Riad também foram suspensos de 2 a 4 de março.

JAPAN AIRLINES

A Japan Airlines suspendeu seus voos entre Tóquio e Doha, afetando cerca de 1 mil passageiros em seis voos programados entre 28 de fevereiro e 3 de março.

LOT POLISH AIRLINES

A LOT Polish Airlines informou que todos os seus voos de e para Tel Aviv foram cancelados até 15 de março.

LUFTHANSA

A companhia aérea alemã suspendeu os voos de e para Tel Aviv, Beirute, Amã, Dammam, Erbil e Teerã até 8 de março e os voos de e para Dubai até 4 de março.

MALAYSIA AIRLINES

A companhia aérea malaia suspendeu todos os voos de e para Doha, Jidá e Medina até 4 de março.

NORWEGIAN AIR

A companhia aérea nórdica suspendeu todos os voos de e para Dubai até 4 de março, informou um porta-voz da empresa. A companhia aérea não suspendeu os voos para Tel Aviv, em Israel, ou Beirute, no Líbano, pois esses destinos só têm voos durante o verão, acrescentou.

SINGAPORE AIRLINES

A companhia aérea singapuriana informou que cancelou voos de e para Dubai até 7 de março. Sua companhia aérea de baixo custo, Scoot, cancelou voos de e para Jeddah até 7 de março.

QATAR AIRWAYS

A companhia aérea informou que suspendeu temporariamente os voos de e para Doha devido ao fechamento do espaço aéreo do Catar.

TURKISH AIRLINES

A companhia aérea THYAO.IS cancelou alguns voos de e para Bahrein, Dammam, Riad, Irã, Iraque, Jordânia, Kuwait, Líbano, Omã, Catar, Síria e Emirados Árabes Unidos e pediu aos clientes que consultem seu site para obter as informações mais recentes.

WIZZ AIR

A companhia aérea suspendeu os voos de e para Israel, Dubai, Abu Dhabi e Amã até 7 de março.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/03/2026

GUERRA PODE AFETAR CADEIA DE SUPRIMENTOS

Interrupção na logística marítima é uma das principais preocupações para economia

Por Lucianne Carneiro, Marcelo Osakabe e Ana Luiza Tieghi — Do Rio e de São Paulo



A Maersk, maior empresa de transporte marítimo de contêineres do mundo, informou neste domingo (1) a suspensão do trânsito pelo Estreito de Ormuz — Foto: Angel Garcia/Bloomberg

A guerra dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã, deflagrada neste sábado (28), traz reflexos a diversos setores da economia, com impactos também para o Brasil. Além da alta no preço do petróleo, pressão sobre os fretes marítimos e risco

às exportações brasileiras para países do Golfo Pérsico, o fechamento do estreito de Ormuz pode afetar o comércio global de insumos e mercadorias, apontam especialistas ouvidos pelo Valor.

O pesquisador da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e analista de geopolítica energética Luis Augusto Medeiros Rutledge acredita que o conflito no Irã pode “remodelar forçadamente as cadeias de suprimentos globais”. “Considero que hoje o impacto será muito maior no cenário global de energia e na cadeia de suprimentos de diversas fontes energéticas”, afirma. Pelo Estreito de Ormuz, via navegável entre Omã e Irã, passam mais de 20 milhões de barris de petróleo por dia, acrescenta.

Roberto Uebel, economista e professor de relações internacionais da ESPM, também ressalta que a paralisação do tráfego de navios pelo Estreito pode ter “impacto muito significativo” sobre a cadeia de suprimentos mundial, o que afeta o Brasil. Para ele, a interrupção na logística marítima é a principal questão gerada pelo conflito.

Pelo menos 150 petroleiros já lançaram âncora em águas abertas, evitando entrar no Estreito. A dinamarquesa Maersk, maior empresa de transporte marítimo de contêineres do mundo, informou neste domingo (1) a suspensão do trânsito de seus navios pelo local. “A segurança de nossas equipes, navios e mercadorias dos clientes é a nossa prioridade número um. Suspendemos todo o trânsito de navios pelo Estreito de Ormuz até novo aviso”, observou, em comunicado. Além dela, as transportadoras Hapag-Lloyd, CMA CGM, Mitsui OSK Lines e NYK Lines também suspenderam a passagem.

A interrupção do transporte por essa área também pode afetar o Brasil via uma nova escalada dos preços globais de frete marítimo, a depender da extensão do conflito, avalia o consultor da Solve Shipping, Leandro Barreto.

Ele dá como exemplo os ataques da milícia houthis a navios cargueiros que passavam próximo ao Omã, em 2024. A ofensiva levou as empresas a optarem por uma rota mais longa, pela África do Sul. Ao mesmo tempo, muitas cargas já embarcadas e destinadas ao Golfo Pérsico foram obrigadas a ser descarregadas em Singapura, o que congestionou um dos principais hubs globais de transporte marítimo. No auge da crise, o atraso nas operações de Singapura alcançou 7 dias.

Como consequência, os preços médios do frete global triplicaram no primeiro semestre de 2024. O mesmo ocorreu com o preço do frete na rota Ásia-Brasil, cujos preços triplicaram no início do segundo semestre.

No caso do petróleo, Luis Rutledge, da UFRJ, observa que rotas alternativas podem ajudar a mitigar alguns dos efeitos dessa interrupção. Dois oleodutos aparecem como opções nesse cenário, segundo ele. Um deles vai do processamento de petróleo de Abqaiq, próximo ao Golfo Pérsico, até o porto de

Yanbu, no Mar Vermelho, e é operado pela Saudi Aramco, estatal da Arábia Saudita. O outro oleoduto é operado pelos Emirados Árabes Unidos e contorna o Estreito de Ormuz, conectando campos petrolíferos terrestres ao terminal de exportação de Fujairah no Golfo de Omã.

Há preocupação com a situação ao longo prazo, se essas relações comerciais serão mantidas ou não

— Roberto Uebel

De qualquer forma, a tendência para o preço do petróleo é de alta. Rutledge analisa que uma interrupção no fluxo no Estreito pode levar a commodity a bater US\$ 120, no caso de uma guerra mais longa e intensa, “o que criaria uma pressão significativa sobre a economia global e aumentaria os custos de energia para todos os setores”.

Já o presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), Roberto Ardenghy, pondera que a situação é indefinida e que não imagina o barril a US\$ 100. O IBP reúne as principais empresas do setor de óleo e gás com atuação no Brasil. Na sexta-feira (27), o barril do petróleo do tipo Brent fechou em alta de 2,45%, a US\$ 72,48.

Na avaliação de Ardenghy, se o conflito perdurar, pode ser uma oportunidade para o Brasil aparecer como um substituto a produtores da região. O país é o nono exportador mundial de petróleo, com “produção muito confiável”, pela falta de conflitos geopolíticos, e tem petróleo de qualidade, do pré-sal, e com pouca emissão de carbono. Nesse caminho para conquistar outros mercados, no entanto, o Brasil deve enfrentar concorrência de países como Nigéria, Guiana e Guiné Equatorial.

Os efeitos do conflito sobre as exportações brasileiras para o Oriente Médio também preocupam. “Exportamos principalmente açúcar, frango e soja, é [um mercado] interessante para o Brasil”, afirma Roberto Uebel, da ESPM, embora ressalte que o Irã não seja o principal comprador desses produtos. “Há preocupação com a situação ao longo prazo, se essas relações comerciais serão mantidas ou não”.

O Brasil importa principalmente fertilizantes do Irã, mas Uebel afirma que há outras fontes de suprimento, na Ásia Central e no Leste Europeu. “Quando começou a guerra na Ucrânia, houve preocupação do governo brasileiro de diversificar seus fornecedores”, diz. (Com agências internacionais)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/03/2026

IRÃ DIZ QUE ESTREITO DE ORMUZ ESTÁ FECHADO E ATACARÁ NAVIOS QUE TENTAREM CRUZÁ-LO

A via é responsável por cerca de 20% do fluxo global de petróleo bruto

Por Valor e Com Reuters — São Paulo



Vista aérea do porto iraniano de Bandar Abbas, no Estreito de Ormuz — Foto: Reuters

O comandante da Guarda Revolucionária do Irã disse nesta segunda-feira que o Estreito de Ormuz está fechado e que o país atacará qualquer navio que tentar passar, informou a mídia iraniana. A medida vem depois que o líder supremo do país, aiatolá Ali Khamenei, foi morto em um ataque dos Estados Unidos e Israel, no sábado.

A circulação de navios pela região, por onde passa cerca de 20% do fluxo global de petróleo bruto, já está praticamente paralisada desde o início do conflito no

sábado, com empresas de transporte preferindo rotas alternativas em vez de se arriscarem pelo estreito.

O corredor marítimo é empregado por superpetroleiros para escoar petróleo e gás provenientes da Arábia Saudita, Kuwait, Iraque, Catar, Bahrein, Emirados Árabes Unidos e do próprio Irã.

A maior parte dessas cargas tem como destino países asiáticos, especialmente a China, atualmente o único comprador do petróleo iraniano.

Ainda que haja oleodutos na Arábia Saudita e nos Emirados Árabes Unidos capazes de contornar o estreito, a Administração de Informação de Energia dos EUA ressalta que “a maior parte dos volumes que passam pela via não dispõe de rotas alternativas para deixar a região”.

Historicamente, ameaças à passagem já impulsionaram os preços internacionais de energia, como ocorreu durante a guerra entre Israel e Irã, em junho de 2025. O Estreito de Ormuz é um canal marítimo sinuoso que mede cerca de 33 quilômetros em seu ponto mais estreito, ligando o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã. A partir desse ponto, as embarcações têm acesso às demais rotas marítimas globais.

Embora Irã e Omã possuam águas territoriais na área, o estreito é reconhecido como uma via internacional aberta à navegação de todos os países. Os Emirados Árabes Unidos, onde fica a cidade de Dubai, marcada por seus arranha-céus, também estão situados nas proximidades dessa rota estratégica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA DE APOIO MARÍTIMO INICIA 2026 COM 477 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira



Número de barcos offshore representa acréscimo de quatro unidades em relação a dezembro de 2025. Bandeira brasileira segue com 81% do efetivo total, segundo relatório Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) iniciou o ano de 2026 com 477 embarcações. A quantidade verificada tem quatro unidades a mais do que o mês anterior e 18 unidades a mais do que em janeiro de 2025 (459), de acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). Do total contabilizado em janeiro, 387 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 217 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 118 de bandeira brasileira. Cerca de 102 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Assim como em dezembro, as embarcações com bandeira nacional corresponderam a 81% da frota de apoio offshore em janeiro, enquanto 19% representaram as embarcações de apoio com bandeiras



estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade oscilaram entre 81% e 84%.

Em dezembro de 2025, a frota totalizou 473 embarcações, das quais 383 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira. Em novembro de 2025, a frota somava 472 embarcações, 382 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira. A frota de apoio em outubro tinha 381 unidades de bandeira nacional e 82 estrangeiras. Em setembro, eram 386 unidades de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras. Em agosto, 387 de bandeira brasileira e 74 de bandeiras de outros países. Em julho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 463 embarcações, das quais 386 de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras.

Em junho, foram 385 de bandeira brasileira e 79 de bandeiras estrangeiras. Em maio, havia 385 de bandeira brasileira e 79 de bandeiras estrangeiras, totalizando 464 unidades. Em abril, havia 386 de bandeira brasileira e 76 de bandeira estrangeira. Em março, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 459 embarcações, das quais 386 de bandeira brasileira e 73 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro e em fevereiro, também eram 459 embarcações, das quais 382 de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em janeiro de 2026 era composta por 42% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 202 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 68 unidades no período (14%), enquanto 63 barcos eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 13% do total. Outros 35 barcos de apoio eram RSVs (embarcações equipadas com robôs), 23 PLSVs (lançamento de linhas), 22 eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), e 16 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 78 unidades (11 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio com bandeira brasileira e pela OceanPact, com 28 (duas estrangeiras). Starnav e Tranship aparecem na sequência, respectivamente, com 28 (1 estrangeira) e 27 (1 estrangeira).

A DOF/Norskan consta com 18 de bandeira brasileira e 7 de bandeira estrangeira. A Wilson Sons Ultratug (WSUT), com 23 embarcações (22 de bandeira brasileira), vêm logo em seguida. A Camorim vêm com 18 unidades, das quais 17 unidades de bandeira brasileira e uma de bandeira estrangeira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 49 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 9 RSVs, 4 WSV (estimulação de poços) e 3 CSV/MPSVs (multi-função), entre outras embarcações. A CBO (13), a Bram (12) e a DOF/Norskan (11) foram, respectivamente, as empresas de apoio offshore que, em janeiro, tinham mais AHTS em suas frotas. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 23 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

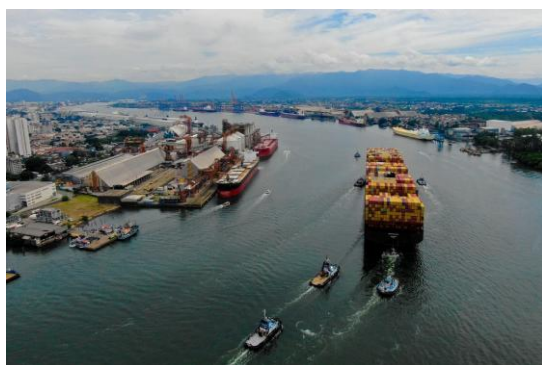
Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/03/2026

CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO NÃO AFETOU ROTAS QUE PASSAM POR SANTOS, AFIRMA APS

Da Redação Portos e logística 02/03/2026 - 18:53



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta segunda-feira (2), que, até o momento, não há indicação de que o conflito no Oriente Médio, iniciado em 28 de fevereiro, com bombardeios dos Estados Unidos e de Israel no Irã e retaliações iranianas atingindo vários países do Oriente Médio, gerou impactos nas rotas marítimas que operam a partir de e para o Porto de Santos. Segundo a APS, as principais linhas que atendem o Brasil não dependem diretamente das áreas mais sensíveis do conflito.

A APS explicou, no entanto, que sua equipe acompanha os desdobramentos do conflito, já que a logística marítima é global e integrada e tensões regionais podem gerar efeitos indiretos, como ajustes de rotas ou reprogramações operacionais. Segundo a entidade, em casos de guerra, é difícil prever as consequências, mesmo para portos que estão longe da região dos combates.

Segundo o presidente da APS, Anderson Pomini, a autoridade portuária monitora o contexto internacional e mantém diálogo constante com os operadores privados, armadores e demais agentes da comunidade portuária, que não registraram, até o momento, comprometimento das operações no Porto de Santos. “Não há indicação de alteração nas escalas ou comprometimento das operações no porto”, disse ele.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/03/2026

PORTOS DO SUDESTE MOVIMENTARAM 699,8 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Da Redação Portos e logística 02/03/2026 - 19:09



Os portos públicos e privados da região Sudeste movimentaram 699,8 milhões de toneladas em 2025 e registraram alta de 7,52% em relação ao ano anterior, informou nesta segunda-feira (2) o Ministério de Portos e Aeroportos, com base em dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). De acordo com a pasta, o resultado foi influenciado pelas exportações, que cresceram 10,15%. Segundo o levantamento, foi registrado crescimento de 8,25% na movimentação de grãos sólidos, com 366,4 milhões de toneladas, de 9,22% de grãos líquidos, com 226,1 milhões de toneladas, e de 1,53% de cargas em contêineres, com 72,4 milhões de toneladas.

O maior movimento entre os portos públicos foi pelo Porto de Santos, em São Paulo, com 142,8 milhões de toneladas e elevação de 2,98%, com destaque para contêineres, soja, açúcar e milho, enquanto pelo Porto de Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro, foram movimentadas 62,8 milhões de toneladas, dos quais 92,2% de minério de ferro, e verificada alta de 3,55%.

Nos terminais privados, o maior volume, de 87,4 milhões de toneladas, sendo 92,3% de minério de ferro, foi registrado em Tubarão, no Espírito Santo, com alta de 12,9%. Pelo Porto de Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, passaram 70,4 milhões de toneladas, com crescimento de 12,28% sobre 2024, enquanto o Porto de Açu, no mesmo estado, movimentou 60,4 milhões de toneladas, 20,31% a mais que no ano anterior.

Nos dois portos fluminenses, foram movimentadas apenas cargas de petróleo e derivados. Os principais produtos movimentados na região foram minério de ferro, com 239,1 milhões de toneladas, petróleo e derivados, com 217,1 milhões de toneladas, e soja, com 39,6 milhões de toneladas. Do volume total movimentado no Sudeste, 531,2 milhões foram em operações de longo curso e 137,4 milhões de toneladas na cabotagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/03/2026

ATAQUE A PETROLEIRO AMERICANO NO PORTO DE BAHREIN MATA UM TRABALHADOR PORTUÁRIO E FERE DOIS

Da Redação Navegação 02/03/2026 - 20:13



Um trabalhador portuário foi morto e dois feridos em consequência de um ataque ao navio-tanque de bandeira americana Stena Imperative, do Programa de Segurança de Petroleiros, quando estava atracado no Porto de Bahrein na madrugada de desta segunda-feira (2). A embarcação foi avariada e sofreu um princípio de incêndio, mas todos os tripulantes foram retirados em segurança, de acordo com a United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO), com base em relatório inicial do oficial de segurança da companhia.

O navio Stena Imperative, do Programa de Segurança de Navios-Tanque da Administração Marítima dos Estados Unidos, foi um dos 10 de bandeira americana deslocados para atender às necessidades de combustível das tropas que participam dos ataques, em conjunto com Israel, ao Irã. Essas embarcações são consideradas cruciais para o abastecimento das forças armadas americanas. O ataque ocorreu em meio à interrupção da navegação no Golfo Pérsico.

O trânsito pelo Estreito de Ormuz caiu drasticamente desde 28 de fevereiro, quando começaram os ataques dos Estados Unidos e de Israel ao Irã e as retaliações iranianas, e vários petroleiros foram atingidos por mísseis ou drones em mar aberto, em ataques que autoridades de segurança marítima descrevem como indiscriminados. O Centro Conjunto de Informações Marítimas elevou o nível de ameaça regional para Crítico, sua classificação mais alta, alertando que novos ataques são prováveis.

Em declaração conjunta divulgada nesta segunda-feira, a Câmara Internacional de Navegação, a Associação Europeia de Armadores e a Associação Asiática de Armadores apelaram para que sejam tomadas medidas imediatas para proteger os marítimos. E a UKMTO aconselhou os comandantes de embarcações que estão na região a ficarem vigilantes e relatarem qualquer atividade suspeita. O Stena Imperative já havia sido abordado por forças iranianas na região. Em fevereiro de 2026, o petroleiro foi seguido por lanchas rápidas e por um drone da Guarda Revolucionária Islâmica no Estreito de Ormuz. Segundo relatos, as forças iranianas ordenaram que a embarcação desligasse os motores, mas o petroleiro prosseguiu na travessia sob escolta do destróier de mísseis guiados USS McFaul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/03/2026

MAERSK E CMA CGM SUSPENDEM ROTAS QUE OPERAM VIA ORIENTE MÉDIO POR QUESTÃO DE SEGURANÇA

Da Redação Navegação 02/03/2026 - 17:19



As empresas de navegação Maersk e CMA CGM anunciaram a suspensão de todas as suas rotas com travessia pela Oriente Médio devido ao agravamento da situação de insegurança por causa do conflito militar envolvendo Estados Unidos, Israel, Irã e outros países da região. As empresas informaram que cancelaram futuras travessias pelo Estreito de Ormuz, entre o Irã e os Emirados Árabes Unidos, e pelo Golfo Pérsico.

Em comunicado, a Maersk informou que todas as viagens dos seus serviços ME11, que liga o Oriente Médio e Índia ao Mediterrâneo, e MECL, do Oriente Médio e da Índia para a Costa Leste dos Estados Unidos, serão desviadas para o Cabo da Boa Esperança, no Sul da África. "A segurança de nossas tripulações, embarcações e cargas de clientes continua sendo nossa principal prioridade", informa a companhia no documento. A Maersk explicou ainda que

continuará monitorando a situação de perto para tomar as medidas que forem necessárias para garantir a segurança das embarcações

“Permanecemos comprometidos em minimizar os impactos nas cadeias de suprimentos dos nossos clientes e continuaremos a mantê-los informados”, explica em seu comunicado. A empresa ressaltou que a aceitação de cargas para a área do Oriente Médio permanece aberta, mas alertou que, com a suspensão das travessias pelo Estreito de Ormuz, “os serviços que atendem portos no Golfo Árabe podem enfrentar atrasos, redirecionamentos ou ajustes de cronograma”. E assegurou que, “assim que a situação se estabilizar e as condições de segurança permitirem”, voltará a priorizar a rota Trans-Suez porque ela é “a forma mais rápida, sustentável e eficiente de atender” seus clientes.

Também em comunicado, o grupo CMA CGM anunciou que, desde o sábado (28), quando começaram os ataques de Estados Unidos e Israel ao Irã e as retaliações iranianas, está mobilizado para dar resposta “à rápida evolução da situação no Oriente Médio”. De acordo com o documento, “em todos os níveis da organização”, as equipes trabalham tendo como prioridade a segurança de seus marítimos e outros empregados.

O grupo informou que, como medidas preventivas, foram suspensas as travessias pelo Canal de Suez e todas as suas embarcações que operam no Golfo Pérsico foram orientadas a seguir para portos seguros. Além disso, explicou que a situação está sendo monitorada em tempo real e que a empresa está pronta a adotar medidas adicionais que forem necessárias para salvaguardar as tripulações. “A segurança de nossos marítimos e colaboradores é a prioridade absoluta do grupo CMA CGM”, diz no comunicado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/03/2026

ARTIGO - HIDROVIAS, DRAGAGEM E ESTADO DE DIREITO: O CUSTO INSTITUCIONAL DE ENCERRAR O DEBATE ANTES DE ELE COMEÇAR

Por Larry Carvalho Opinião 02/03/2026 - 17:34



Como brasileiro que acompanha de perto a navegação interior, a logística do Arco Norte e os sucessivos impasses regulatórios da Amazônia brasileira, recebo com preocupação o desfecho político recente em torno do Decreto nº 12.600. Não porque a consulta às comunidades tradicionais deva ser relativizada. Ao contrário. Ela é indispensável. A preocupação nasce de outro ponto: em uma democracia madura o debate político deve prosperar, e não, a imposição da ala que "grita mais".

Pelos próprios termos em que a medida foi apresentada, o decreto não autorizava obras nem “privatizava rios”. Limitava-se a abrir a possibilidade de estudos técnicos, econômicos e jurídicos para avaliar a eventual concessão de corredores hidroviários e as contraprestações necessárias à manutenção da navegabilidade, como dragagem, sinalização e conservação do canal. Qualquer decisão futura, por definição, continuaria condicionada ao devido licenciamento ambiental e à consulta pública livre, prévia e informada.

Se assim era, a pergunta institucional é inevitável: se a consulta ocorreria no curso do processo decisório, porque revogar justamente o instrumento que apenas inaugurou a fase de estudo e discussão? A contradição se torna ainda mais evidente quando se observa a confusão das mensagens emanadas pelo próprio governo. Enquanto uma ala sustenta que os estudos relativos às hidrovias do Tapajós, Tocantins e Madeira seguirão normalmente, para que o cronograma de concessão não se perca, outra sugere que o tema estaria politicamente encerrado.

Essa dissonância não apenas fragiliza a comunicação institucional. Ela também revela que o assunto, em substância, talvez não tenha se encerrado. E é precisamente aí que ainda reside alguma esperança.

O ponto mais sensível, contudo, é outro. O Estado não pode naturalizar a ideia de que políticas públicas estruturantes serão revistas sob coação. A percepção que se consolidou, certa ou errada, é a de que o governo negociou "com a arma na cabeça". Manifestantes ocuparam um terminal privado estratégico, vincularam a desocupação à revogação do decreto e, ao final, obtiveram a revogação pretendida. Ainda assim, o problema concreto não se resolveu de imediato. Mesmo após a concessão política, a empresa atingida ainda reportava dificuldades para retomar plenamente o controle operacional da unidade. O dado é eloquente: cedeu-se sob pressão, e nem por isso se produziu solução imediata.

Há um elemento adicional que torna esse quadro ainda mais delicado. O governo também suspendeu a licitação da dragagem permanente, justamente uma das medidas vocacionadas a assegurar a navegabilidade nos períodos de estiagem e, não por coincidência, uma das exigências apresentadas pelos ocupantes.

Trata-se de uma concessão particularmente sensível, porque a dragagem contínua não é um detalhe acessório da política hidroviária. Ela é um dos instrumentos centrais para preservar calado, regularidade operacional, previsibilidade logística e segurança da navegação quando os rios atingem seus níveis mais críticos durante a seca. Suspender essa frente significa, na prática, apenas adiar um problema que inevitavelmente retornará na estiagem sob a forma de restrições de tráfego, redução de capacidade de carga, aumento do custo do frete, atrasos e estrangulamento de cadeias econômicas inteiras. Basta recordar os municípios da Região Norte que, em secas recentes, tiveram de decretar situação de calamidade pública em razão das severas restrições de navegabilidade, com efeitos diretos sobre abastecimento, mobilidade e acesso a bens essenciais.

Resta até a dúvida: o Problema era a concessão dos rios ou a própria utilização dos rios amazônicos para navegação legal?

Ainda assim, nem essa cessão produziu pacificação. Ao contrário. Apenas reforçou a percepção de que a escalada da pressão gera resultados concretos. E este talvez seja o precedente mais perigoso de todos: quando a truculência passa a aparentar maior eficácia do que a liturgia do processo democrático.

É precisamente nesse contexto que o episódio do Pedral do Lourenço assume relevo ainda maior. Depois de o governo ter recuado no caso das hidrovias, o próprio Estado passou a experimentar o reflexo do precedente que ajudou a construir: o DNIT em Marabá tornou-se alvo de ocupação por manifestantes contrários ao derrocamento do Pedral. O simbolismo é inequívoco. A mensagem que se projeta é a de que pressionar, ocupar e elevar o custo político da decisão pode ser mais eficaz do que percorrer o devido processo político e democrático.

E não se está, aqui, diante de uma obra desprovida de qualquer lastro institucional. A obra possui licença ambiental concedida pelo IBAMA e ambos o Governo do Pará e Federal classificam o empreendimento como estratégico para a competitividade, para a redução de custos logísticos e para a melhoria da infraestrutura regional.

Pode-se, evidentemente, discordar da obra. Pode-se questioná-la, criticá-la e impugná-la pelos meios próprios do regime democrático. O que não parece saudável, do ponto de vista republicano, é consolidar a percepção de que, mesmo quando há licenciamento, debate técnico e escrutínio institucional, a forma mais eficaz de travar uma política pública ainda é a ocupação material e a imposição pela força.

Nada disso elimina a legitimidade das preocupações indígenas, ribeirinhas e quilombolas. O direito à consulta prévia, livre e informada existe para ser respeitado, e deve ser levado a sério. Mas uma coisa é exigir consulta séria. Outra, muito diferente, é utilizar a ausência alegada de consulta como fundamento para interditar o próprio início do debate técnico e, mais ainda, para encerrar pela força uma agenda pública de infraestrutura. Se houve insuficiência de escuta, a resposta institucional

adequada deveria ser mais procedimento, mais transparência, mais participação e mais refinamento decisório, não o fechamento prematuro da discussão.

Esse fechamento é especialmente grave porque o Brasil não está em posição de tratar sua agenda hidroviária com leviandade. O país ainda explora apenas parte limitada de seu potencial de navegação interior, apesar de possuir uma das maiores redes hidrográficas do mundo. Em um território com carências logísticas históricas, sobretudo na Amazônia, o modal hidroviário não é luxo. É um vetor real de integração, eficiência e racionalidade. É um transporte menos poluente, mais competitivo em larga escala e particularmente relevante em regiões onde a logística terrestre é mais cara, mais limitada e mais vulnerável.

Fechar a porta ao debate técnico sobre hidrovias, nesse contexto, não é prudência. É renúncia.

Também convém afastar simplificações. O debate regulatório em torno das hidrovias é muito mais sofisticado do que a caricatura de um “pedágio cego” imposto indistintamente aos usuários locais.

A própria modelagem em discussão sempre admitiu a necessidade de calibragem, diferenciação e desenho técnico compatível com a realidade regional. Pequenos usuários, transporte de passageiros e dinâmicas locais não se confundem com a lógica de grandes corredores logísticos não estariam sujeitos. Reduzir um problema dessa complexidade a slogans fáceis apenas empobrece a discussão e favorece decisões precipitadas.

No fundo, a pergunta que o país deveria fazer é simples: a quem interessa uma Amazônia com apagão de infraestrutura, baixa previsibilidade regulatória, navegabilidade precária e insegurança jurídica permanente?

Certamente não interessa ao Brasil. Não interessa à economia formal. Não interessa às comunidades que dependem de logística minimamente funcional. E tampouco interessa à própria ideia de presença institucional efetiva em uma região tão sensível.

O que se viu nas últimas semanas foi mais do que a revogação de um decreto. Viu-se o encerramento prematuro de um debate que deveria permanecer aberto, técnico e politicamente qualificado. Viu-se também a formação de um precedente perigoso, já refletido na ocupação do DNIT: o de que o grito mais alto e a imposição de fato podem produzir mais resultado do que o devido processo institucional.

Ainda assim, justamente porque as mensagens oficiais permanecem contraditórias, não parece razoável concluir que o tema esteja definitivamente encerrado. A necessidade logística persiste. Os gargalos estruturais da região continuam presentes. Então esperamos que o assunto, em substância, ainda não terminou aqui.

Resta esperar que a confusão política não se converta em desistência institucional e que, o debate possa ser retomado com a seriedade, a maturidade e a densidade técnica que sempre exigiu.

O caminho institucional correto jamais foi silenciar a escuta. Mas tampouco poderia ter sido o de encerrar o debate antes de sua devida maturação. O rumo adequado continua a ser o mesmo: estudo técnico rigoroso, benchmark internacional, consulta efetiva, transparência, segurança jurídica e firmeza institucional para decidir.



A democracia não se fortalece com recuos precipitados e truculência, mas com processo, racionalidade e autoridade legítima. Menos capitulação. Mais institucionalidade.

Larry Carvalho é advogado, especialista em logística, direito marítimo e comércio exterior. [260302-larry-carvalho-advogado-edit-artigo.jpg](#)

SECRETÁRIO-GERAL DA IMO CONDENA ATAQUES A NAVIOS COMERCIAIS E PEDE RESPEITO À LIBERDADE DE TRÁFEGO

Da Redação Navegação 02/03/2026 - 16:33



O secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Arsenio Dominguez, divulgou, nesta segunda-feira (2), um comunicado em que diz estar profundamente preocupado com as notícias de que houve, pelo menos, uma morte e de que vários marinheiros foram feridos em ataques a navios mercantes, como consequência da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã e que envolve outros países e grupos do Oriente Médio.

“Nenhum ataque contra marinheiros inocentes ou embarcações civis jamais se justifica. Essas tripulações estão simplesmente fazendo seu trabalho e devem ser protegidas dos efeitos das tensões geopolíticas mais amplas”, manifestou Dominguez. No documento, o secretário-geral da IMO ressaltou que a liberdade de navegação é um princípio fundamental do direito marítimo internacional que deve ser respeitado por todas as partes, sem exceção.

“Estou acompanhando a situação de perto e peço a todas as empresas de navegação que exerçam a máxima cautela. Sempre que possível, as embarcações devem evitar transitar pela região afetada até que as condições melhorem”, sugeriu Dominguez, que pediu ainda que todos fiquem vigilantes contra a desinformação e que confiem apenas em fontes verificadas e confiáveis ao tomarem decisões de navegação.

O dirigente da IMO disse ainda que a segurança e o bem-estar das tripulações são a prioridade da entidade. E informou que a agência da ONU continuará trabalhando em colaboração com os Estados-membros e seus parceiros para apoiar a navegação segura e defender o princípio de que os marinheiros civis jamais devem ser prejudicados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/03/2026

HAPAG-LLOYD SUSPENDE TRÂNSITOS PELO ESTREITO DE ORMUZ

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 15:42



A empresa de transporte marítimo de contêineres Hapag-Lloyd suspendeu todas as operações de trânsito pelo Estreito de Ormuz em decorrência dos ataques dos EUA e de Israel contra o Irã. A empresa citou em comunicado "o fechamento oficial do Estreito de Ormuz pelas autoridades competentes em meio à evolução da situação de segurança na região".

Os Estados Unidos e Israel atacaram uma série de instalações militares no Irã no sábado, e o Irã respondeu com ataques a bases americanas em todo o Oriente Médio.

"A segurança e a proteção de nossas tripulações, embarcações e sua carga continuam sendo nossa maior prioridade", afirmou a Hapag-Lloyd. "Essa medida, portanto, não é discricionária, mas sim uma resposta necessária às condições atuais e às restrições regulatórias. Estamos acompanhando de perto os desdobramentos, que são muito dinâmicos, e mantemos contato constante com as autoridades e parceiros de segurança."

Os clientes com carga já em trânsito ou com embarques planejados para ou da região são aconselhados a entrar em contato com o representante local da Hapag-Lloyd para obter orientações específicas sobre o embarque.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

PETROLEIROS REFAZEM ROTAS NA REGIÃO DO ESTREITO DE ORMUZ

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 15:32



A empresa de serviços de inteligência Skytek publicou no X ter identificado mais de 100 navios porta-contêineres, 450 petroleiros e navios-tanque de gás e 200 graneleiros atualmente dentro do Estreito de Ormuz. Concomitantemente, dados da empresa de dados e análises para o comércio global Kpler revelam que quatro petroleiros deram meia-volta na região.

Os quatro navios VLCC parecem ter desviado da área nas últimas 24 horas. Juntos, representam 1,1 milhão de toneladas (8 milhões de barris) de petróleo bruto que estava programado para ser carregado entre 3 e 7 de março. As embarcações trafegam em lastro.

Os relatos sobre o fechamento do Estreito de Ormuz estão impulsionando o preço do petróleo. Aproximadamente 13 milhões de barris de petróleo bruto por dia eram transportados pelo Estreito de Ormuz em 2025. Essa importante via navegável responde por cerca de 31% do fluxo global de petróleo bruto transportado por via marítima.

A Vizion, companhia especializada em agenciamento de cargas, indica que 135 mil TEUs estavam em trânsito na região no sábado, com um valor total de carga estimado em US\$ 4 bilhões.

O aumento das ameaças à segurança devido à deterioração da segurança na região levou as transportadoras CMA CGM e Maersk a anunciarem decisão de não voltarem a navegar pelo Mar Vermelho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 01/03/2026

HOUTHIS SINALIZAM NOVOS ATAQUES A NAVIOS NO MAR VERMELHO

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 15:16



O movimento Houthi, do Iêmen, sinalizou intenção de retomar os ataques contra a navegação comercial no Mar Vermelho e arredores, após uma pausa de vários meses.

Segundo a imprensa internacional, representantes do grupo informaram que retomam as operações com mísseis e drones contra o tráfego marítimo em resposta à ação militar conjunta dos EUA e de Israel contra o Irã. Os ataques teriam como alvo rotas de navegação previamente atingidas durante a campanha do grupo no Mar Vermelho e no Golfo de Aden, entre 2024 e 2025.

Os houthis haviam interrompido os ataques marítimos em larga escala em meados de novembro de 2025, após uma desescalada regional ligada ao cessar-fogo em Gaza. De aproximadamente 11 de novembro de 2025 até o final de fevereiro de 2026, não houve ataques contínuos e confirmados com mísseis ou drones contra navios mercantes. As declarações foram feitas no sábado (28/2) e marcam o fim de cerca de três meses e meio de relativa calma na região.

O Conselho Marítimo Internacional e do Báltico (BIMCO), a maior associação internacional de navegação do mundo, alertou que embarcações com vínculos comerciais com interesses dos EUA ou de Israel provavelmente enfrentarão riscos elevados caso os ataques dos Houthis sejam retomados. Autoridades de segurança do BIMCO afirmaram que os padrões de ataques anteriores dos Houthis

iam além do Estado de bandeira, incluindo navios que se acredita terem propriedade, afretamento, comércio ou vínculos corporativos ligados a Israel ou aos Estados Unidos.

No entanto, a BIMCO alertou que o risco não se limita apenas a embarcações com ligações diretas. Em ciclos de ataques anteriores, navios sem vínculos claros com Israel ou os Estados Unidos foram atingidos. A organização enfatizou que embarcações mercantes que operam no Mar Vermelho e em águas adjacentes podem estar expostas mesmo que se considerem neutras.

A BIMCO indicou que as embarcações que já transitam pela área podem considerar adiar as viagens, buscar abrigo em águas territoriais onde permitido, ou alterar completamente a rota, dependendo dos termos do contrato de afretamento, das condições do seguro e das regulamentações do estado costeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

IRÃ TENTA INTIMIDAR NAVEGAÇÃO COM ATAQUES NO ESTREITO DE ORMUZ

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 15:03



As autoridades iranianas estão tentando fechar o Estreito de Ormuz, alertando o tráfego no Canal 16 sobre o fechamento da passagem. Como essas tentativas falharam, os iranianos recorreram a ataques mais intensos, tendo atingido três embarcações até às 12h deste domingo.

O Centro de Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO) em Dubai emitiu um alerta às 07:00 UTC do dia 28 de fevereiro, informando que as autoridades iranianas estavam contatando navios no Canal 16 e avisando-os de que o Estreito estava fechado. O UKMTO, no entanto, afirmou que tais contatos não constituem um meio autorizado de fechar o Estreito.

A UKMTO recomendou que o tráfego mercante prosseguisse, mas com cautela e mantendo distância dos navios de guerra que forneciam proteção no Estreito. E reconheceu que a situação estava mudando rapidamente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

MAERSK SUSPENDE TODAS AS TRAVESSIAS DO ESTREITO DE ORMUZ E DO ESTREITO DE SUEZ

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 14:52



A empresa AP Moller-Maersk suspendeu todas as operações de trânsito pelo Estreito de Ormuz e pelo Canal de Suez em resposta ao agravamento do conflito no Oriente Médio. A empresa informou em um comunicado em seu site neste domingo que está redirecionando seus serviços ME11 e MECL ao redor do Cabo da Boa Esperança e suspendendo todas as travessias de embarcações no Estreito de Ormuz até novo aviso.

"Assim que a situação se estabilizar e as condições de segurança permitirem novamente, continuaremos a priorizar a rota Trans-Suez para os serviços ME11 e MECL, pois é a maneira mais rápida, sustentável e eficiente de atendermos nossos clientes", afirmou a empresa. "A segurança de nossas tripulações, embarcações e da carga de nossos clientes continua sendo nossa principal prioridade."

Os Estados Unidos e Israel atacaram uma série de instalações militares no Irã no sábado, matando o aiatolá Ali Khamenei e várias outras figuras importantes do governo. O Irã respondeu com ataques a bases americanas e outros alvos no Oriente Médio, e está tentando impedir a passagem de navios comerciais pelo Estreito de Ormuz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

CMN ALTERA REGRAS DO PROEX E FLEXIBILIZA EMBARQUES DE EXPORTAÇÕES

Da Redação Economia 01/03/2026 - 14:36



Os exportadores atendidos pelo Programa de Financiamento às Exportações (Proex) poderão alterar a data de embarque das mercadorias sem perderem acesso aos financiamentos.

O Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou na quinta-feira (26) mudanças que flexibilizam prazos, reduzem exigências burocráticas e ampliam o alcance do programa.

Entre as principais alterações, está a possibilidade de reprogramação da data de embarque das mercadorias. A mudança de data, no entanto, exigirá acordo entre o exportador e o agente financeiro do Proex, quando houver necessidade de ajuste no cronograma da

operação.

A nova resolução também amplia de 15 para 30 dias o prazo para comprovação da exportação após a data prevista. Além disso, passa a permitir a extensão do prazo para solicitação de desembolso, desde que haja disponibilidade orçamentária e financeira.

Menos burocracia

Com o objetivo de reduzir custos e simplificar procedimentos, o CMN dispensou o exportador de comprovar a parcela não financiada nas operações de crédito com prazo inferior a dois anos.

Outra mudança amplia o público-alvo do programa, permitindo o acesso por meio de trading companies, companhias que fazem a intermediação entre exportações e importações. A autorização, no entanto, só vale para os bens produzidos no Brasil ou para serviços prestados por empresa brasileira.

A resolução também altera as regras de descaracterização da operação. O encargo financeiro anteriormente previsto foi substituído por multa calculada com base em metodologia específica incluída na norma. Segundo o governo, a mudança confere "maior clareza, proporcionalidade e segurança jurídica" no tratamento de eventuais irregularidades.

Criado em 2001, o Proex é um dos principais instrumentos de apoio oficial às exportações brasileiras, permitindo que empresas nacionais ofereçam financiamento em condições compatíveis com as praticadas no mercado internacional

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

CMA CGM ESTABELECE SOBRETAXA DE EMERGÊNCIA PARA CONFLITOS

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 14:18



A partir desta segunda-feira (2), a CMA CGM aplicará uma Taxa de Emergência por Conflito, para mercadorias com origem e destino ao Iraque, Bahrein, Kuwait, Iêmen, Catar, Omã, Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Jordânia, Egito/Porto de Ain Sokhna, Djibuti, Sudão e Eritreia.

Em nota, a companhia destaca: "Em um esforço contínuo para garantir a segurança de nossa tripulação, embarcações e sua carga em meio aos desdobramentos no Irã e em toda a Península

Árabe, medidas preventivas foram tomadas para salvaguardar as operações nas áreas afetadas. Entendemos que essas medidas podem impactar suas operações logísticas e de cadeia de suprimentos; no entanto, são etapas necessárias que também acarretam custos operacionais adicionais."

A sobretaxa será de US\$ 2.000 por contêiner seco de 20 pés, US\$ 3.000 por contêiner seco de 40 pés e US\$ 4.000 por contêiner refrigerado ou equipamento especial.

A sobretaxa será aplicada a qualquer reserva emitida a partir de 2 de março, tanto para cargas ainda não embarcadas quanto para cargas já a bordo, com origem ou destino nos países mencionados, seja diretamente ou via transbordo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

MAERSK ALTERA ESCALAS EM ROTAS FLUVIAIS NA AMÉRICA DO SUL POR CAUSA DO NÍVEL BAIXO NO RIO PARAGUAI

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 14:03



A Maersk distribui nesta quinta-feira (26) comunicado anunciando mudanças na programação de seus serviços fluviais na América do Sul por causa da redução dos níveis atuais no Rio Paraguai. Segundo o documento, com as modificações, as operações serão concentradas em regiões consideradas estratégicas.

Segundo a empresa, o objetivo é reduzir o impacto dos baixos níveis de água e da situação operacional em Paso Bermejo. E, com isso, operar de forma mais eficiente e evitar atrasos causados por maior tempo de trânsito nas rotas.

O novo itinerário anunciado pela companhia para o serviço Paraguay Feeder prevê escalas em Terport, Puerto Seguro Fluvial e Buenos Aires. A Maersk informou que a medida visa preservar a estabilidade do serviço durante o período de seca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

CMA CGM AJUSTA SERVIÇO SAFRAN, QUE LIGA O NORTE DA EUROPA À COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL, E SUSPENDE ESCALA EM LONDRES

Da Redação Navegação 01/03/2026 - 14:04



- O grupo CMA CGM, que opera o serviço da Safran, que liga o norte da Europa à costa leste da América do Sul,
- anunciou que suspendeu temporariamente sua escala no Porto de Londres, mantendo, no Reino Unido, a em
- Southampton. A mudança foi determinada para evitar atrasos causados por causa de congestionamento no acesso e espera por atracação no terminal londrino,

A modificação faz parte dos ajustes adotados com objetivo de reduzir impactos nos horários e tempos de trânsito na rota que liga o norte da Europa aos principais portos da

costa leste da América do Sul. E, com isso, evitar atrasos e risco de perda de prazos previstos para as escalas.

Com a alteração anunciada, o itinerário do serviço Safran passa a ser iniciado no Porto de Southampton. De lá, segue, na Europa, para Roterdã, Hamburgo e Antuérpia e depois para Tânger, no Marroco. A rota continua com destino a Santos, Paranaguá, Buenos Aires, Montevideu, Rio Grande e, no retorno, passa por Paranaguá e Santos, antes de voltar a Tânger e aos terminais europeus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO REGISTRA EM JANEIRO SUA MAIOR MOVIMENTAÇÃO PARA O PRIMEIRO MÊS DO ANO E PREVÊ RECORDE EM 2026

Da Redação Portos e Logística 01/03/2026 - 14:06



A administração do Porto de São Sebastião, em São Paulo, informou nesta sexta-feira (27) que registrou em janeiro de 2026 a sua maior movimentação de cargas para o primeiro mês do ano, com 133,7 mil toneladas. De acordo com a entidade, há expectativa de que o movimento total no ano supere 1,6 milhão de toneladas, ficando acima das 1,52 milhão de toneladas de 2024, até agora a maior marca anual do terminal.

O resultado de janeiro de 2026, segundo a autoridade portuária, foi influenciado pelo aumento da participação do porto na exportação de açúcar, o principal produto movimentado no terminal, e de gado bovino. São Sebastião, explicou a administração do terminal, é o segundo do país em embarques de açúcar, atrás apenas do Porto de Santos.

O crescimento registrado em janeiro é creditado pela autoridade portuária à dragagem do berço de atracação, que ampliou a capacidade operacional e aumentou a frequência de navios. Além disso, é ressaltada a melhoria no acesso rodoviário, com a nova ligação direta à Rodovia dos Tamoios.

Há ainda expectativa de que o ganho operacional seja ampliado com a inauguração, prevista para 2026, de nova alça de acesso exclusiva ao porto. A estrutura, explicou a administração do Porto de São Sebastião, vai facilitar a entrada e saída de caminhões, reduzindo interferências no tráfego urbano e resultando em ganhos de eficiência no terminal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026



PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL AMPLIA PARTICIPAÇÃO NA IMPORTAÇÃO NACIONAL DE FERTILIZANTES

Da Redação - Portos e logística 01/03/2026 - 14:08



A administração do Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, informou nesta sexta-feira (27) que a movimentação de fertilizantes no fluxo de importação no terminal catarinense atingiu 2,75 milhões de toneladas em 2025, o que representou 6% de todo o volume do produto importado pelo Brasil. O resultado foi 10% superior ao registrado em 2024, quando foram importadas por São Francisco do Sul 2,5 milhões de toneladas, e a participação do porto no geral do país foi de 5,6%.

De acordo com a administração portuária, houve no ano passado aumento de movimentação também de cargas de milho para exportação, com a participação do terminal no total do produto exportado pelo país passando de 6% para 7,7%. No caso da soja, foram embarcadas 6,1 milhões de toneladas em 2025, volume equivalente a 5,7% do total exportado pelo Brasil, que foi de 108 milhões de toneladas.

O presidente do Porto de São Francisco, Cleverton Vieira, creditou o resultado no segmento de fertilizantes à decisão tomada em 2025 de dar preferência aos desembarques do produto em um dos berços do terminal. Além disso, disse ele, foram feitos investimentos na infraestrutura portuária para tornar mais rápido o descarregamento do adubo, o que permitiu reduzir em 60% o tempo de operação dos navios com essas cargas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 02/03/2026