

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 039/2026
Data: 04/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ENTRAVES BARRAM 17 TERMINAIS DE USO PRIVADO E TRAVAM INVESTIMENTOS DE R\$ 36 BILHÕES NO BRASIL	4
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TEM RECORDE HISTÓRICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	7
LEILÃO GARANTE R\$ 55 MILHÕES PARA NOVO TERMINAL NO PORTO DE NATAL (RN)	7
CABOTAGEM CRESCE NA REGIÃO SUL E MOVIMENTA 33,6 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	9
EDITORIAL – O FIM DA IMPUNIDADE A BORDO.....	10
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AGORA VAI!!! SERÁ?	10
POLÍTICA - NIKOLAS FERREIRA VIAJOU EM JATO DE VORCARO.....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS - TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL CONCLUI JULGAMENTO DE RESOLUÇÕES PARA AS ELEIÇÕES DE 2026.....	13
<i>Eleições 2026.....</i>	<i>13</i>
<i>Segurança</i>	<i>13</i>
<i>Comércio em feriados.....</i>	<i>13</i>
<i>Grupo de trabalho</i>	<i>13</i>
POLÍTICA - EMPRESÁRIOS QUEREM ADIAR VOTAÇÃO DA REDUÇÃO DE JORNADA	14
POLÍTICA - ALCOLUMBRE PROMETEU ABRIR DEBATE SOBRE FIM DA ESCALA 6X1, DIZ SENADOR	15
POLÍTICA - GOVERNO JÁ PENSA EM PLANO B PARA DESTRAVAR ‘6X1’	15
POLÍTICA - QUEM DIZ QUE O BRASIL VAI QUEBRAR, NÃO CONHECE O PAÍS, DIZ TEBET	16
POLÍTICA - HADDAD DEVE BATER O MARTELO ESSA SEMANA	17
POLÍTICA - LULA VAI PARTICIPAR DA POSSE DE KAST NA PRESIDÊNCIA DO CHILE	18
TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DO SUDESTE MOVIMENTAM QUASE 700 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	18
TRANSPORTES – PORTOS - SUZANO QUEBRA RECORDE COM 5,8 MILHÕES DE TONELADAS DE CELULOSE EM SANTOS	20
TRANSPORTES – PORTOS - MOTORISTA FICA FERIDO APÓS CONTÊINER CAIR EM CABINE DE CAMINHÃO	20
TRANSPORTES – RODOVIAS – TRECHOS DAS BR-116 E BR-392 VOLTAM À GESTÃO DO DNIT NO RS	21
TRANSPORTES – AVIAÇÃO – ANAC PROPÕE MULTA E VETO A EMBARQUE PARA PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS	22
BRASIL EXPORT - COMBUSTÍVEIS E ENERGIA GANHAM DESTAQUE NO PERNAMBUCO EXPORT	23
LOGÍSTICA - TARCÍSIO PARTICIPA DE FÓRUM NA ALEMANHA E DESTACA LOGÍSTICA E IA	25
MINERAÇÃO - NOVA ALIANÇA LATINA DA MINERAÇÃO É APRESENTADA EM EVENTO NO CANADÁ	26
FINANÇAS - BRASIL TEM SEXTO MAIOR CRESCIMENTO DO G20	27
FINANÇAS - TODAS AS ATIVIDADES TIVERAM EXPANSÃO. AGROPECUÁRIA PASSOU DOS 11%.....	28
FINANÇAS - GUERRA NÃO DEVE IMPACTAR REDUÇÃO DOS JUROS, DIZ HADDAD	29
FINANÇAS - DÓLAR SOBE QUASE 2%, ENQUANTO IBOVESPA CAI 3,28%.....	30
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - COMUNICAÇÃO CORPORATIVA: O ATIVO INVISÍVEL DA LIDERANÇA EFICAZ.....	31
JUSTIÇA - FILIPE MARTINS VOLTA À CADEIA PÚBLICA DE PONTA GROSSA	33
JUSTIÇA - MINISTRO DO STF PROÍBE SAQUES EM ESPÉCIE DE EMENDAS PARLAMENTARES	34
JUSTIÇA - TCE-RS PAGOU PENDURICALHO APÓS PROIBIÇÃO DE DINO	34
JUSTIÇA - SEM TRABALHAR DESDE 2023, JUIZ GANHOU R\$ 300 MIL NO ÚLTIMO	35
JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - HERANÇA DIGITAL: O RISCO INVISÍVEL QUE PODE COMPROMETER PATRIMÔNIOS E NEGÓCIOS	36
INTERNACIONAL - FILHO DE ALI KHAMENEI É ELEITO LÍDER SUPREMO DO IRÃ	38
INTERNACIONAL - ONU PEDE PROTEÇÃO DE CIVIS E APURAÇÃO RÁPIDA DE ATAQUE A ESCOLA	39
INTERNACIONAL - TRUMP QUER CORTAR RELAÇÕES APÓS ESPANHA NEGAR AJUDA	39
INTERNACIONAL - GUERRA IMPEDE VOLTA DE BRASILEIROS QUE FAZIAM CRUZEIRO EM DUBAI.....	41
INTERNACIONAL - CONSULADO DOS EUA NA CIDADE É ALVO DE ATAQUES COM DRONES	42
JORNAL O GLOBO – RJ.....	43
CHINESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO COSCO SUSPENDE OPERAÇÕES NO GOLFO, EM MEIO À GUERRA NO ORIENTE MÉDIO	43
DONOS DA RAÍZEN NÃO CHEGAM A ACORDO PARA INJEÇÃO DE RECURSOS NA EMPRESA, DIZ AGÊNCIA	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	44
INTEGRAÇÃO E SUSTENTABILIDADE: COMO A INFRA S.A. DESENHA A NOVA AGENDA DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL	44
FLÁVIO ESCALA ASSESSOR DE TARCÍSIO E IRMÃO PARA COORDENAREM AGENDAS E LOGÍSTICA DA CAMPANHA	46



VALOR ECONÔMICO (SP)	47
EXCLUSIVO: COSAN NÃO ACOMPANHARÁ SHELL EM AUMENTO DE CAPITAL DA RAÍZEN, DIZEM FONTES	47
NAVIO PETROLEIRO RUSSO DE GNL AFUNDA NO MEDITERRÂNEO	48
MAERSK SUSPENDE RESERVAS DE CARGA PARA PAÍSES DO GOLFO	49
ATAQUE DOS EUA A NAVIO DO IRÃ AFASTA AINDA MAIS NAVIOS DO ESTREITO DE ORMUZ	49
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	50
EMPRESA CHINESA COSCO SUSPENDE OPERAÇÕES NO GOLFO EM MEIO À GUERRA NO IRÃ	50
HIDROVIAS E DIREITOS INDÍGENAS: QUAL É O FUTURO DO RIO TAPAJÓS?	51
PAINEL S.A. - TERMINAIS PORTUÁRIOS VEEM REALIDADES PARALELAS EM LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS.....	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS	54
KONGSBERG MARITIME, SEADRILL E HANWHA DRILLING FORMAM ALIANÇA PARA DESENVOLVER TECNOLOGIA DE DP REMOTO	54
EM ARTIGO TÉCNICO, ANEMOI E LLOYD'S DEFENDEM MAIOR ALINHAMENTO NA VERIFICAÇÃO DO DESEMPENHO DA PROPULSÃO EÓLICA	55
GUERRA NO ORIENTE MÉDIO EXIGE PLANEJAMENTO E RESILIÊNCIA DE TODOS ELOS LOGÍSTICOS, APONTA CONSULTOR	56
SUBSEA7 ANUNCIA STUART FITZGERALD COMO NOVO CEO	57
COMISSÃO DO SENADO MARCOU VOTAÇÃO DO ACORDO PROVISÓRIO DE COMÉRCIO DO MERCOSUL-UE.....	57
BARRIL DO PETRÓLEO PODE CHEGAR A US\$ 100 POR CAUSA DO BLOQUEIO EM ORMUZ, PREVEEM ESPECIALISTAS	58
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENTRAVES BARRAM 17 TERMINAIS DE USO PRIVADO E TRAVAM INVESTIMENTOS DE R\$ 36 BILHÕES NO BRASIL

Os números são desde 2013 no País, quando a lei autorizou os terminais de uso privado; dois deles são da região

Por Anderson Firmino 4 de março de 2026



Terminais de uso privado são aqueles construídos fora das áreas dos portos organizados e que necessitam apenas de autorização, com trâmite mais rápido, diferentemente dos que ficam dentro das poligonais, cujos espaços são arrendados após leilão (Alexsander Ferraz/AT)

Desde a Lei dos Portos (12.815), em 2013, que criou o atual modelo de terminal de uso privado (TUP) fora dos portos organizados, 17 empresas do País que tiveram a construção dos terminais autorizados pelo Governo Federal não tiraram os projetos do papel. Foram mais de R\$ 36,8 bilhões em investimentos não realizados, além de 533,1 mil empregos que deixaram de ser gerados.

Os dados estão no relatório Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado, publicado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no final do ano passado. Ele traz um panorama sobre os TUPs. Dos 70 autorizados após 2013, 17 não operam. Dois deles estão na Baixada Santista: o Terminal Portuário Brites (TPB) e o Terminal Marítimo da Alemoa.

Foram analisados os terminais autorizados entre 2013 e 2019, que não iniciaram suas operações dentro do prazo de cinco anos previsto no Decreto 8.033/2013. Também foram levantados os motivos para os atrasos, os pedidos de prorrogação de prazo, os tipos de carga previstos, além dos investimentos e áreas que deixaram de ser utilizados.

De acordo com o relatório, as principais causas dos atrasos são questões ambientais, financeiras e judiciais, responsáveis por mais da metade dos obstáculos identificados.

No caso das ambientais, dos 17 TUPs não operacionais com outorgas pós-2013, oito relataram dificuldades na obtenção do licenciamento ambiental, o que equivale a 27,59% dos entraves informados. “Esses empreendimentos, que normalmente envolvem a utilização de grandes áreas, estão frequentemente localizados em regiões ambientalmente sensíveis, com grande biodiversidade, como áreas de preservação, restingas, manguezais, foz de rios e ilhas”, diz o relatório.

Além disso, o documento pontua que a presença de populações tradicionais nessas áreas “aumenta o grau de exigência e rigor na análise dos pedidos de licenciamento ambiental, o que dificulta ainda mais o início, o desenvolvimento e a conclusão desses empreendimentos”.

Perfil

Entre os 17 terminais autorizados que não saíram do papel após 2013, 14 (82,35% das menções) indicaram a intenção de movimentar granel sólido; 12 (70,59%) granel líquido e/ou gasoso; 10 (58,82%) carga geral; e apenas 4 (23,53%) têm a intenção de movimentar carga containerizada. A maioria das instalações declarou, quando requereu a outorga, o interesse em movimentar mais de um perfil.

Outro dado do relatório dá conta de que, sobre a prorrogação do prazo legal dos 17 terminais não construídos, 11 deles (equivalente a 64,71%) já tiveram os seus prazos para entrar em operação

prorrogados e três (17,65%) já solicitaram a prorrogação do prazo. Outros três terminais não disponibilizaram informações quanto à solicitação de prorrogação até a conclusão do estudo.

Causas

De acordo com o relatório da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as principais causas dos atrasos são questões ambientais, financeiras e judiciais, responsáveis por mais da metade dos obstáculos identificados.

Áreas não construídas equivalem a 6.769 campos

Juntos, os 17 terminais privados não construídos representam a indisponibilidade de cerca de 48,33 milhões de metros quadrados (m²) de área portuária, o que equivale a cerca de 6.769 campos de futebol oficiais.

O levantamento da Antaq diz que “os impactos econômicos e sociais de um TUP que não inicia suas atividades no prazo legal são substanciais. Economicamente, o atraso resulta em perdas financeiras significativas para o operador do terminal, clientes e parceiros comerciais, incluindo custos adicionais de armazenamento, uso de vias alternativas de transporte mais dispendiosas e perda de oportunidades de negócios, afetando negativamente a competitividade e a eficiência logística”.

O relatório da Agência conclui, ainda, que “a falta de operação do terminal impacta o planejamento setorial, a logística e a eficiência do transporte aquaviário no País, podendo resultar em congestionamentos e sobrecarga de outros portos”.

Posicionamentos

De acordo com o diretor da empresa responsável pelo Terminal Marítimo da Alemoa, João Maria Menano, o espaço está com o cronograma de obras renovado. Os licenciamentos regulatório e ambiental já foram finalizados e estão em fase final para início da execução.

“O terminal pronto terá 90 mil m² a mais de área e três berços de atracação com calado de 14 metros. O investimento no que se chama superestrutura será da ordem de R\$ 300 milhões”, pontua. Segundo Menano, foram necessários 16 anos para que a tramitação dos licenciamentos fosse concluída.

No caso do Terminal Portuário Brites (TPB), o atraso por quase 8 anos foi por conta de uma “ação civil pública que foi vencida e já com trânsito em julgado”, diz a empresa responsável. “O requerimento inicial da Licença de Instalação (LI) foi feito em 23 de março de 2023, e a empresa vem atendendo as solicitações do órgão ambiental a cada emissão de parecer - processo complexo e demorado, mas inerente a um projeto de infraestrutura portuária de grande porte”, afirma.

As exigências do quarto parecer de análise do requerimento de LI junto ao Ibama foram atendidas e protocoladas em janeiro deste ano. Após a aprovação do Ibama, começa o prazo de um ano para execução de condicionantes ambientais, período em que também serão providenciados a autorização para supressão vegetal e o alvará de construção. Após a aprovação do projeto, as obras serão iniciadas.



Terminal Marítimo da Alemoa está com o cronograma de obras renovado. Os licenciamentos regulatório e ambiental já estão finalizados e em fase final para início da execução (Alexsander Ferraz/AT)

ATP contesta números apresentados pela agência

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) contesta os números apresentados pela Antaq em seu diagnóstico sobre os TUPs. De acordo com a diretora-executiva, Gabriela Costa, de 287 terminais privados, estão em operação 221, sendo que, dos 66 restantes, 54 estão regulares, ou seja, cujos contratos estão dentro dos prazos estabelecidos. Apenas 12 estariam irregulares, fora de prazos e sem nenhuma cobertura.



“Desses 12, sete já estão com encaminhamento, três pediram renúncia, desistiram da outorga. Há quatro que pediram alteração no cronograma, embora ainda sem resposta do poder concedente (União). Assim, a gente tem realmente um percentual de irregularidade de 12 em 287, o que equivale a 4,2%”, afirma.

Segundo ela, são considerados regulares os contratos que estão dentro do prazo, sendo que há dois deles: o inicial, de cinco anos para finalização da obra e começo das operações; e o de aditivos, pois, em alguns casos, os cinco anos não são suficientes.

Gabriela explica que a entidade vem trabalhando muito de perto com os terminais, associados ou não, para entender como está funcionando o modelo de contrato de adesão de terminais privados e torná-lo mais forte.

“Sobre as razões pelas quais os terminais têm dificuldade, às vezes, na execução dentro do prazo concedido, identificamos três causas principais: atrasos nos processos de licenciamento ambiental; e processos junto à SPU (Secretaria de Patrimônio da União), porque a gente tem uma demora muito significativa para a concessão de (espaço em) água”.

Ela ressalta que a ideia de que o Terminal de Uso Privado tem um contrato de adesão mais rápido e mais flexível do que os de arrendamento esbarra em um aspecto importante. “Quando você assina o contrato de adesão, não é um ponto de chegada, mas de partida. A partir da assinatura é que se começa a fazer as gestões para obtenção das licenças em órgãos ambientais e patrimoniais”.

A preocupação, segundo ela, está em fortalecer o entendimento sobre como funciona o setor portuário para esses órgãos. “A ATP vem tentando fortalecer esses laços, tanto com o Ibama quanto com a SPU, para passar a muitos desses técnicos esse olhar da importância do setor portuário”.

A questão patrimonial, no seu entender, merece especial atenção. “Para ter uma instalação portuária, é natural que você precise da parte em água. Não faz sentido você ter uma autorização para a parte em terra e ter tanta dificuldade para obter a parte em água. Então, a gente está tentando fazer com que essas coisas conversem”.

Crescimento

De acordo com estudo enviado pela ATP para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os terminais autorizados já respondem por 64,6% de toda a movimentação portuária do País. Os TUPs avançaram 7% em 2025, movimentando 906,1 milhões de toneladas.

Além disso, o aumento de 7% na movimentação de cargas em 2025 foi puxado por granel sólido (538,1 milhões de toneladas, com crescimento de 7,19% sobre o ano anterior), granel líquido e gasoso (271,7 milhões de toneladas, alta de 7,87%) e carga containerizada (56,9 milhões de toneladas; avanço de 6,09%).

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 04/03/2026

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TEM RECORDE HISTÓRICO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO

Foram movimentadas 133 mil toneladas
Da ATribuna.com.br 4 de março de 2026

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte, registrou em janeiro deste ano a maior movimentação de cargas da história para o mês. Foram 133,7 mil toneladas movimentadas, volume 57% maior do que janeiro de 2025, quando foram 85,1 mil toneladas. Além disso, o montante é quase cinco vezes superior ao de janeiro de 2016, quando o terminal operou 28 mil toneladas.



O desempenho consolida uma trajetória consistente de expansão ao longo da última década. Em 2016, o porto movimentou 606,7 mil toneladas no ano. O volume avançou gradualmente nos anos seguintes, alcançando 741,7 mil toneladas em 2019, antes de registrar aceleração mais expressiva no período recente.

Em 2025, a movimentação foi de 1,44 milhão de toneladas no porto, segunda melhor marca histórica (Divulgação/Semil)

Em 2024, o terminal atingiu 1,52 milhão de toneladas, o maior volume anual já registrado. Em 2025, o total foi de 1,44 milhão, o segundo melhor resultado da série histórica. Com o início mais forte em 2026, a administração estima encerrar o ano com até 1,6 milhão de toneladas, patamar que poderá estabelecer um novo recorde anual.

A expansão coincide com o aumento da participação do Porto na exportação de açúcar — principal produto movimentado no terminal — e de gado bovino. São Sebastião aparece como o segundo maior porto do País em embarques de açúcar, com 292,3 mil toneladas programadas, atrás apenas de Santos.

Para o presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio, o desempenho reflete um ciclo de modernização e ganho de eficiência. “O resultado de janeiro confirma que estamos em um novo patamar operacional. Ampliamos a capacidade, aprimoramos processos e fortalecemos a relação com o setor exportador. O porto se consolidou como alternativa competitiva para o escoamento do agronegócio, especialmente do açúcar, e a expectativa é manter esse ritmo ao longo do ano”, afirmou.

Parte do crescimento registrado em janeiro está associada à conclusão da dragagem do berço de atracação, que ampliou a capacidade operacional e aumentou a frequência de navios. Também contribuiu a melhoria no acesso rodoviário, com a nova ligação direta à Rodovia dos Tamoios, já em funcionamento.

A expectativa é que o ganho operacional seja ampliado com a inauguração, prevista para este ano, de uma nova alça de acesso exclusiva ao Porto. A estrutura deve facilitar a entrada e saída de caminhões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 04/03/2026



Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

LEILÃO GARANTE R\$ 55 MILHÕES PARA NOVO TERMINAL NO PORTO DE NATAL (RN)

Arrendamento prevê movimentação de até 1,8 milhão de toneladas por ano e reforça a infraestrutura para grãos minerais no Nordeste



Porto de Natal (RN) - Foto: Sandro Menezes

O 1º bloco de leilões portuários de 2026 garantiu R\$ 55,17 milhões em investimentos para o Terminal NAT01, no Porto de Natal (RN). Arrematado pela empresa Fomento do Brasil Mineração S.A., o terminal ocupará uma área de 20.368,15 m² e terá contrato de 15 anos, com foco na movimentação de grãos sólidos minerais.



Com capacidade dinâmica anual projetada para 1,8 milhão de toneladas, o novo terminal deverá gerar 52 empregos diretos e ampliar a eficiência operacional do porto potiguar, fortalecendo a logística regional e a competitividade das exportações.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o projeto reforça o compromisso do Governo Federal com o desenvolvimento regional. “O Porto de Natal tem papel estratégico para o Rio Grande do Norte e para o Nordeste. Com o NAT01, ampliamos a capacidade logística, estimulamos a atividade econômica e criamos condições para que o estado continue expandindo suas exportações e atraindo novos investimentos”, afirmou.

“Com o NAT01, ampliamos a capacidade logística, estimulamos a atividade econômica e criamos condições para que o estado continue expandindo suas exportações e atraindo novos investimentos”

Silvio Costa Filho

Já o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, destacou que o novo arrendamento amplia a capacidade operacional do porto potiguar. “O arrendamento do NAT01 amplia de maneira objetiva a estrutura do Porto de Natal. Estamos falando de um terminal preparado para movimentar até 1,8 milhão de toneladas por ano, com investimentos em infraestrutura, equipamentos modernos e melhorias ambientais. Isso significa mais eficiência logística e maior capacidade de resposta às demandas produtivas da região”, disse.

Infraestrutura e equipamentos

Do total previsto no edital, aproximadamente R\$ 31,4 milhões serão destinados às chamadas obras civis, que incluem pavimentação em concreto armado, instalação de sistema de drenagem para tratamento de efluentes de minério, construção de barreira de vento de 11 metros e implantação de edificações de apoio, como prédio administrativo, oficinas, guaritas e sistemas de tratamento de água e esgoto.

Outros R\$ 24,6 milhões serão investidos na aquisição de equipamentos, incluindo carregador móvel de navios e carregador móvel auxiliar (ambos com capacidade de até 2 mil toneladas por hora), seis pás carregadeiras, balanças rodoviárias, sistema de lava-rodas, canhões de névoa para umidificação, máquina varredeira e tanque de diesel.

Porto estratégico para exportações

O Porto de Natal (RN) se destaca na exportação de grãos e frutas, itens que responderam por quase 80% da movimentação total em 2025. Nesse período, o complexo movimentou 495 mil toneladas de cargas, um crescimento de 21,1% em relação ao ano anterior, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

As exportações avançaram 76,14% no período, enquanto as importações cresceram 16,19%. A movimentação de longo curso (entre portos de diferentes países) somou 487 mil toneladas, alta de 38,2%, consolidando o perfil internacional do terminal potiguar.

Entre as principais cargas movimentadas em 2025 estiveram o trigo (50,2% do total), frutas (27,6%), contêineres (14,5%) e açúcar (6%).

O arrendamento do NAT01 soma-se a um conjunto de investimentos anunciados para o Porto de Natal (RN), incluindo a dragagem do canal de acesso para garantir maior profundidade operacional, obras de proteção na Ponte Newton Navarro e estudos para implantação do Porto-Indústria Verde, voltado à economia sustentável e à energia eólica offshore (em alto-mar).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 04/03/2026

CABOTAGEM CRESCE NA REGIÃO SUL E MOVIMENTA 33,6 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Petróleo e derivados, contêineres e ferro e aço foram os produtos mais transportados na região



O resultado demonstra o crescimento da cabotagem após os fortes impactos climáticos registrados no Rio Grande do Sul. Foto: Divulgação

A cabotagem voltou a crescer na Região Sul e encerrou 2025 com 33,6 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e dezembro. Os dados, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, indicam avanço de 1,38% em relação a 2024, quando o volume foi de 33,2 milhões de toneladas.

O resultado demonstra o crescimento da cabotagem após os fortes impactos climáticos registrados no Rio Grande do Sul. Segundo o levantamento, Santa Catarina concentrou a maior parte da movimentação (19,6 milhões de toneladas), seguida pelo Rio Grande do Sul (9,6 milhões de toneladas) e Paraná (4,4 milhões de toneladas). Juntos, os três estados consolidam o Sul como eixo estratégico de redistribuição de cargas no país, conectando cadeias produtivas e assegurando o abastecimento de energia, insumos industriais e bens de consumo.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, o desempenho confirma a relevância da cabotagem para a economia nacional. “Mesmo diante de eventos extremos, a cabotagem mostrou capacidade de adaptação e continuidade operacional, e assegura o abastecimento, fortalece a indústria e amplia a competitividade dos estados”, afirmou.



Cabotagem no Sul

Entre os produtos mais transportados estão o petróleo (17,2 milhões de toneladas), os contêineres (10 milhões de toneladas), os derivados de petróleo (3 milhões de toneladas) e ferro e aço (2,6 milhões de toneladas). Também foram movimentados gás de petróleo e biodiesel. Esses itens sustentam o fornecimento de energia, garantem insumos para a indústria e contribuem diretamente para a geração de emprego e renda.

Estabilidade regulatória

medidas implementadas no âmbito do Programa BR do Mar ampliaram a segurança jurídica e criaram condições para a expansão sustentável do setor.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a previsibilidade é fator decisivo para consolidar o crescimento do modal. “Quando há estabilidade e regras claras, o setor ganha confiança para investir, ampliar rotas e aumentar eficiência. Isso se traduz em desenvolvimento regional e integração nacional”, destacou.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 04/03/2026

EDITORIAL – O FIM DA IMPUNIDADE A BORDO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aviação civil brasileira está prestes a cruzar uma fronteira regulatória necessária para garantir que o direito de voar não seja confundido com o privilégio de agredir. A proposta da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que prevê multas de R\$ 17,5 mil e a criação de uma “no-fly list” para passageiros indisciplinados, não é uma medida punitivista, mas um imperativo de segurança. Com um salto alarmante de 70% nos casos de indisciplina nos últimos dois anos — atingindo a média de seis ocorrências diárias —, o ambiente de voo tornou-se palco de comportamentos que desafiam a autoridade, a segurança operacional e o respeito coletivo.

O confinamento de uma aeronave a 30 mil pés de altitude não permite improvisos ou tolerância com o caos. Como bem destacou o diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, o impacto de um único indivíduo descontrolado penaliza centenas de outros passageiros que enfrentam atrasos, pousos de emergência e conexões perdidas. A proposta acerta ao estabelecer um rito escalonado de contenção e punição, classificando as infrações entre leves e gravíssimas. A aplicação de multas severas e o encerramento imediato do contrato de transporte são ferramentas essenciais para desestimular aqueles que acreditam que o interior de um avião é um território sem lei.

A implementação da “no-fly list” doméstica é a medida mais contundente e pedagógica do novo pacote. Ao impedir que agressores ou indivíduos que ameacem a segurança do voo embarquem novamente em trechos nacionais, o Brasil alinha-se às melhores práticas internacionais. Não é razoável que um passageiro que agride um tripulante, ou ameaça a integridade de uma aeronave, possa comprar um bilhete em outra companhia no dia seguinte. O compartilhamento de dados entre empresas, sob a fiscalização da Anac, cria uma barreira eficaz contra a reincidência, tratando o transporte aéreo com o rigor que a sua complexidade exige.

A contundência desta regulação encontra eco no apoio da Polícia Federal e dos sindicatos de aeronautas. Para esses profissionais, que lidam diretamente com o risco, a indisciplina hoje é o principal gargalo de segurança. Assim como a Lei Seca mudou o comportamento no trânsito por meio do rigor, a nova norma da Anac deve servir como um divisor de águas na aviação. A liberdade de um termina onde começa a segurança de todos; e, no caso da aviação, essa fronteira é delimitada pela porta da aeronave.

É fundamental que a diretoria colegiada da Anac aprove a proposta com a celeridade que a gravidade dos dados da Abear exige. O Brasil não pode esperar por uma tragédia ou um óbito para agir contra a barbárie a bordo. Punir com rigor quem desrespeita o direito dos demais e coloca vidas em risco é proteger a própria aviação civil. Se o passageiro não possui o equilíbrio necessário para conviver em um voo, que utilize meios de transporte onde sua conduta ofereça menos risco à sociedade. O céu brasileiro deve ser, acima de tudo, um espaço de ordem, técnica e respeito.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AGORA VAI!!! SERÁ?



THIAGO BENITO ROBLES

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

Confesso que queria escrever este texto em tom de celebração. Depois de anos de debates, estudos técnicos, disputas institucionais e sucessivas frustrações, finalmente avançamos para movimentos regulatórios que anunciam a audiência pública para aperfeiçoamento dos documentos técnicos para a “tão sonhada” concessão do canal de acesso do Porto de Santos (SP). Trata-se de um passo importante, necessário e potencialmente histórico.

Mas é impossível ignorar que ele chega com pelo menos uma década de atraso.



A dragagem nunca foi um problema técnico – sempre foi, antes de tudo, um problema institucional. Desde 2016 já sabíamos que aprofundar o canal não era questão de produtividade, mas de sobrevivência logística. As embarcações crescem, as rotas se reorganizam, os custos se comprimem e os portos que não acompanham essa evolução simplesmente perdem relevância.

Em julho de 2017, quando eu ainda atuava no Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), essa realidade se impôs de maneira brutal. Um comunicado da Autoridade Portuária anunciou a redução abrupta do calado operacional em razão do assoreamento do canal de acesso. O resultado foi imediato: navios aguardando na barra, embarcações já carregadas impossibilitadas de zarpar, operações suspensas, contratos pressionados e decisões logísticas sendo revistas em tempo real. O caos não foi obra do acaso ou da natureza, foi consequência previsível da incapacidade de estruturar uma solução permanente para um problema antigo.

Naquele mesmo período, o Sopesp apresentou um projeto robusto de concessão do canal de acesso. Não se tratava de uma ideia improvisada, mas de uma proposta fundamentada em estudos técnicos, modelagem estruturada e visão de longo prazo, baseada na compreensão de que dragagem e profundidade não podem ser tratadas como despesas recorrentes, e sim como infraestrutura estratégica para a competitividade nacional. A resposta institucional foi reveladora, o projeto foi considerado inovador demais para sair do papel.

O Brasil mantém uma relação curiosa com a inovação, pois celebra-a no discurso, mas hesita quando ela exige decisão concreta.

Entre aquela proposta e o movimento regulatório atual, quantos ciclos de dragagem de manutenção consumiram algo próximo de trezentos e cinquenta milhões de reais a cada dois anos? Quanto foi gasto para manter o porto apenas respirando, quando poderíamos tê-lo feito correr? E, mais importante do que o impacto orçamentário, quanto deixamos de gerar em valor econômico por não termos decidido no momento adequado?

O prejuízo não está apenas nos recursos arrecadados e não empregados com inteligência, está muito mais no porão dos navios que deixaram de sair plenamente carregados. Cada centímetro de calado não alcançado representa carga que não embarca, competitividade que migra para outros portos e empregos que deixam de ser criados. Enquanto o mundo discutia eficiência energética, otimização de rotas e integração logística global, nós ainda discutíamos como evitar a paralisação do básico.

Não faltaram diagnósticos. Faltou decisão.

Agora surge a Portaria nº 83/2026, anunciando a Política Nacional de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Portuária, e o próprio Ministério de Portos e Aeroportos reconhece que a Lei nº 12.815, de 2013, sequer menciona inovação, desenvolvimento científico ou tecnologia em seu texto. Levamos mais de uma década para admitir que nosso marco legal não incorporava, sequer conceitualmente, a ideia de inovação.

Talvez essa constatação explique muito do que vivemos.

Mas inovação não se esgota na criação de uma política pública. Inovação exige absorção de risco regulatório, capacidade de experimentar modelos e, sobretudo, coragem institucional para implementar soluções quando elas ainda parecem ousadas. O setor privado inovou antes, propôs antes e insistiu antes. O Estado chegou depois, como tantas vezes ocorre quando o tempo da economia real não coincide com o tempo da decisão pública.

Se a nova política de PD&I se limitar a mais um documento programático ou a um rearranjo administrativo, estaremos apenas reproduzindo o padrão que historicamente nos trouxe até aqui, de boas intenções, execução tardia e perdas acumuladas. O setor portuário brasileiro não precisa apenas de discurso sobre inovação, precisa de um Estado que não funcione como gargalo da própria transformação.

E, se quisermos que nosso Porto de Santos e todos os demais portos do País prosperem nas próximas décadas, o debate não se encerra na profundidade do canal, na concessão de terminais, ou se o dinheiro do investidor é diferente, a depender de sua origem. A questão central é saber se o Estado finalmente aprenderá a decidir no tempo do desenvolvimento, e não depois que ele já passou.

O SETOR PRIVADO INOVOU ANTES, PROPÔS ANTES E INSISTIU ANTES. O ESTADO CHEGOU DEPOIS, COMO TANTAS VEZES OCORRE QUANDO O TEMPO DA ECONOMIA REAL NÃO COINCIDE COM O TEMPO DA DECISÃO PÚBLICA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/03/2026

POLÍTICA - NIKOLAS FERREIRA VIAJOU EM JATO DE VORCARO

Voo aconteceu durante a campanha eleitoral de 2022. Deputado disse que não sabia quem era o dono do avião

Por Agência Brasil



Ao lado de pastor da Igreja Batista da Lagoinha, Nikolas viajou em caravana que apoiava Jair Bolsonaro

O deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG) e o pastor e influencer Guilherme Batista, da Igreja Batista da Lagoinha, usaram, em outubro de 2022, um jato (prefixo PT-PVH) que pertenceria ao empresário Daniel Vorcaro, dono do Banco Master.

Nikolas e o pastor viajaram na aeronave na caravana Juventude pelo Brasil, que apoiava o ex-presidente Jair Bolsonaro, durante 10 dias no mês de outubro (20 a 28 de outubro) daquele ano, antes do segundo turno das eleições.

Eles utilizaram a aeronave modelo Embraer 505 Phenom 300 com o objetivo de chegar a todas as capitais do Nordeste, além de Brasília e cidades mineiras.

A informação foi revelada pelo jornal O Globo, nesta terça (3). Além dos voos para o Nordeste, o avião pousou também em Brasília.

Segundo o veículo, os percursos foram confirmados a partir da análise dos sinais emitidos pelo transponder da aeronave, monitorados por ferramentas específicas disponíveis online. O histórico de navegação coincidiria com o trajeto da campanha “Juventude pelo Brasil”.

Outra evidência foi uma foto publicada no Instagram da influenciadora cristã Jey Reis, em que Nikolas Ferreira e o pastor estão em frente à aeronave.

Em novembro de 2025, Vorcaro e outros acusados foram alvo da Operação Compliance Zero, deflagrada pela Polícia Federal (PF) para investigar a concessão de créditos falsos pelo Banco Master, incluindo a tentativa de compra da instituição financeira pelo Banco Regional de Brasília (BRB), banco público ligado ao governo do Distrito Federal. De acordo com as investigações preliminares, as fraudes podem chegar a R\$ 17 bilhões.

Desconhecimento

Em nota à imprensa, o deputado Nikolas Ferreira disse que utilizou a aeronave para o evento político sem saber que o proprietário do avião era Daniel Vorcaro. Ele afirma que tomou ciência apenas “posteriormente”.



“Minha presença no voo se deu exclusivamente em razão do convite para a agenda de campanha, sem qualquer vínculo pessoal, comercial ou institucional com o dono da aeronave, que posteriormente se soube tratar-se de Daniel Vocaro”.

Nikolas argumentou que, em 2022, o nome citado não era de conhecimento público “nem havia qualquer informação que levantasse qualquer tipo de alerta”.

O parlamentar considerou que, mesmo que houvesse a tentativa de identificar o proprietário da aeronave naquele momento, “não existia qualquer elemento que indicasse situação irregular ou que justificasse questionamento”.

Por outro lado, também em nota, a empresa Prime You, operadora da aeronave Embraer 505 Phenom 300, prefixo PT-PVH, contradisse a versão e garantiu que Daniel Vorcaro não era e não é proprietário do jatinho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL CONCLUI JULGAMENTO DE RESOLUÇÕES PARA AS ELEIÇÕES DE 2026

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

ELEIÇÕES 2026

O Tribunal Superior Eleitoral concluiu o julgamento das resoluções que vão disciplinar as eleições de 2026. As normas tratam de regras para propaganda eleitoral, prestação de contas, fiscalização e uso de tecnologia no pleito. As resoluções definem os parâmetros que partidos, candidatos e eleitores deverão seguir durante a campanha. Com a etapa encerrada, a Justiça Eleitoral avança na organização do calendário e da estrutura operacional para o próximo ciclo eleitoral.

SEGURANÇA

A Polícia Federal prevê mobilizar 458 agentes e destinar cerca de R\$ 200 milhões para a segurança de pré-candidatos à Presidência da República nas eleições de 2026. O planejamento considera o cenário de polarização política e o aumento das demandas por proteção institucional. A segurança de presidenciáveis é atribuição da PF e envolve escolta, inteligência e monitoramento de riscos. O esquema deverá ser ajustado conforme a definição oficial das candidaturas e o calendário eleitoral.

COMÉRCIO EM FERIADOS

O governo federal adiou por 90 dias o início da vigência da portaria que estabelece novas regras para o trabalho do comércio em feriados. A medida, formalizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, tem como objetivo ampliar o tempo para negociação entre patrões e colaboradores sobre o tema. A portaria original (nº 3.665/2023) restabelece a exigência de que o funcionamento do comércio em feriados seja autorizado por convenção coletiva e respeite a legislação municipal.

GRUPO DE TRABALHO

Para estreitar o diálogo, o ministério criou um grupo de trabalho, com 10 representantes dos trabalhadores e 10 dos empregadores, que terá 90 dias para apresentar uma proposta de regulamentação para o setor. A prorrogação da portaria original passa a contar a partir da publicação da nova norma que instituiu o grupo de trabalho, garantindo que as regras atuais permaneçam vigentes enquanto as negociações acontecem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

POLÍTICA - EMPRESÁRIOS QUEREM ADIAR VOTAÇÃO DA REDUÇÃO DE JORNADA

Entidades sugerem a parlamentares discutir o fim da escala 6x1 apenas depois das eleições deste ano

Do Estadão Conteúdo



De acordo com as entidades empresariais, a intenção é evitar uma votação contaminada pelo cenário eleitoral

Entidades empresariais defendem protelar o debate e a votação do projeto que trata da redução da jornada de trabalho, batizado de fim da escala 6x1. O receio das entidades é

de que a iminência das eleições “contamine” o debate e pressione os parlamentares a se posicionar favoravelmente ao tema, sem debate aprofundado.

As entidades defendem o debate aprofundado do tema. “Queremos uma discussão sustentável e estruturada. A intenção é trazer unicidade à discussão. Estamos juntos para amadurecer e buscar espaço e alternativas com racionalidade”, disse a presidente do Instituto Pensar Agropecuária (IPA), Tania Zanella, a parlamentares ao entregar o manifesto de 93 entidades empresariais pela modernização da jornada de trabalho do Brasil.

A preocupação foi apresentada por uma série de entidades do setor produtivo, do agronegócio, transportes, comércio e indústria a parlamentares durante reunião da Coalizão das Frentes Parlamentares do Setor Produtivo. “Há uma enorme preocupação com este ano. (Temos que) trabalhar para que isso não entre em votação, porque se entrar em votação não tem como segurar. Agora é trabalho de bastidor com líderes partidários e presidente da Câmara dos Deputados para que isso não entre em pauta”, defendeu o presidente da Confederação Nacional das Seguradoras (CNSeg), Dyogo Oliveira.

Nós contra eles

Presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban externou receio de o tema cair na narrativa de “nós contra eles ou capital versus trabalho”. “Não queremos transferir ônus da decisão para parlamentares e cobrar responsabilidade do Congresso Nacional. Entendemos a delicadeza de ser ano eleitoral, mas queremos construir caminhos juntos para que a discussão seja transparente e efetiva e não à luz de ano eleitoral, de forma construtiva e que não traga ônus ao processo eleitoral”, afirmou Alban.

A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP) pediu aos parlamentares que o debate seja prorrogado para 2027 para que o tema não seja votado “no calor dos ânimos” e após um estudo minucioso dos impactos.

Em comum, as entidades defendem também a manutenção da livre negociação da escala por acordos coletivos e flexibilização entre as partes. O vice-presidente da Confederação Nacional do Comércio (CNC), Luiz Carlos Bohn, disse que a entidade defende a manutenção da jornada de 44 horas semanais e compensação ou redução por acordo ou convenção coletiva. “Modelos rígidos uniformes desconsideram a realidade e podem aumentar custos e afetar as empresas. A equação econômica é objetiva: se as horas diminuem e o salário é mantido, o custo aumenta”, apontou Bohn.

Representantes das confederações dos setores econômicos - Confederação Nacional da Indústria (CNI), Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) e Confederação Nacional do Transporte (CNT) - entregaram o manifesto ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP) na tarde desta terça-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

POLÍTICA - ALCOLUMBRE PROMETEU ABRIR DEBATE SOBRE FIM DA ESCALA 6X1, DIZ SENADOR

O senador Rogério Carvalho (PT-SE) afirmou nesta terça- -feira, 3, que o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), se comprometeu a abrir o debate na Casa sobre o projeto que acaba com a jornada de trabalho 6x1.

A declaração veio depois de Alcolumbre receber representantes de confederações e frentes parlamentares do setor produtivo, como as da agropecuária, da indústria e do comércio.

“A ideia é que o debate se inicie aqui no Senado, em paralelo com a Câmara. O setor patronal trouxe suas preocupações, e o presidente disse que quer fazer esse debate”, declarou Carvalho a jornalistas.

Segundo o senador, não ficou definido quem relatará o projeto na Casa nem se tipo de tramitação será por Proposta de Emenda à Constituição (PEC) ou por Projeto de Lei (PL).

Ele disse, porém, aguardar que o governo manifeste em breve sua preferência. O petista negou ter sido abordada uma desoneração como contrapartida para aprovação do projeto.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, também esteve na reunião com Alcolumbre e criticou o projeto. Ele argumenta que o foco da pauta deveria ser em reduzir a informalidade, não em redução da jornada.

Skaf disse ter feito um “alerta” aos senadores sobre debater uma redução da carga horária em ano eleitoral, porque é um tema “sensível”, cuja discussão não pode ser feita de forma “precipitada”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

POLÍTICA - GOVERNO JÁ PENSA EM PLANO B PARA DESTRAVAR ‘6X1’

Se fim da escala 6x1 demorar para avançar no Congresso, ministro cogita enviar projeto em regime de urgência

Da Agência Brasil



Marinho disse que a prioridade do governo é a redução de jornada que, em sua visão, já deveria ter ocorrido

O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, disse hoje (3), em São Paulo, que o governo poderá enviar um projeto de lei com urgência para o Congresso Nacional, caso as discussões que tratam sobre a jornada de trabalho, como o fim da escala 6x1 e a redução de horas semanais, não caminhem na “velocidade desejada”.

A urgência impõe que tanto a Câmara dos Deputados quanto o Senado tenham 45 dias para deliberar o tema, sob pena de trancamento da pauta.

“Tem um debate importante com a direção das duas Casas [Câmara e Senado]. O presidente [da Câmara] Hugo Motta assumiu conosco de tocar as duas coisas: as PECs [Proposta de Emenda à Constituição] que estavam lá e também os projetos de lei [PL] vigentes que estão tramitando na Casa. Evidentemente que o PL pode ter uma velocidade maior que o da PEC.

Mas o governo não descarta, a depender da conversa entre o presidente Hugo Mota e o presidente Lula, de mandar um projeto de lei em urgência. Se as coisas não caminharem na velocidade desejada,



nós podemos encaminhar um projeto de lei com urgência que, acredito, seria a possibilidade dela evoluir”, disse o ministro, durante entrevista coletiva em que divulgou os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho e Emprego.

Uma das PECs que tramitam atualmente no Congresso aumenta de um para dois dias o descanso mínimo semanal — preferencialmente aos sábados e domingos - e diminui de 44 para 36 horas o tempo máximo de trabalho semanal, sem contar horas extras. Atualmente, a Constituição estabelece que a carga de trabalho será de até oito horas diárias e até 44 horas semanais.

Prioridade

Durante entrevista a jornalistas, Marinho disse considerar viável o fim da jornada 6x1, mas ressaltou que a prioridade do governo é a redução de jornada que, em sua visão, já deveria ter ocorrido.

“Nesta fase, acredito sinceramente que é plenamente possível reduzir a jornada máxima de 44 para 40 horas semanais. E, portanto, isso pode levar à condição de acabar com a escala 6x1, que é o grande sonho de milhões de trabalhadores e trabalhadoras, em particular do comércio e serviço.

”Ele também reiterou que não há discussão atualmente no governo sobre compensações fiscais às empresas como contrapartida para a mudança. Para ele, “o pressuposto para a compensação é o aumento da produtividade”.

“Não faz sentido, na minha opinião, pensar em incentivos fiscais para a questão [da redução] da jornada parcial”, disse o ministro.

“É preciso que o mundo empresarial, os trabalhadores e suas representações colaborem no sentido de melhorar o ambiente do mundo do trabalho. Se você evitou acidente, evitou doenças, você vai aumentar a produtividade. Se você investir em tecnologia, você vai garantir o aumento da produtividade. E o Brasil precisa melhorar a produtividade”, afirmou.

Caged

Em janeiro, o Brasil apresentou saldo positivo de 112.334 mil novos postos de trabalho com carteira assinada, segundo o Caged. O resultado foi obtido com a admissão de 2.208.030 pessoas e 2.095.696 desligamentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

POLÍTICA - QUEM DIZ QUE O BRASIL VAI QUEBRAR, NÃO CONHECE O PAÍS, DIZ TEBET

Do Estadão Conteúdo

A ministra do Planejamento, Simone Tebet, defendeu nesta terça-feira, 3, o fim da escala 6x1, a principal bandeira eleitoral do governo no Congresso, na sessão solene de abertura da 2ª Conferência Nacional do Trabalho (CNT), em São Paulo.

“Dizer que um país como este não suporta e vai quebrar com o fim da escala 6x1 é não conhecer a realidade do Brasil”, disse a ministra. “Dizer que o Brasil não suporta o fim da escala 6x1 é desobedecer a Constituição Federal. A Constituição diz que todos são iguais perante a lei e diz quais são os direitos sociais.”

Tebet também defendeu o fim da escala sem redução de remuneração argumentando que a medida é possível e justa. Ela acrescentou que, apesar de o Brasil ser um país muito rico, grande parte da população ainda vive em condições de pobreza.

Com foco nas “mulheres trabalhadoras” em seu discurso, Tebet salientou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) cumpriu a promessa de campanha ao garantir a igualdade salarial entre homens e mulheres. Segundo ela, se mulheres e homens têm a mesma produtividade no trabalho, devem receber o mesmo salário.

Tebet é considerada pré-candidata ao Senado por São Paulo. Nos bastidores, também cogitam o seu nome ao governo estadual.

Também compareceram ao evento o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) e os ministros Fernando Haddad (Fazenda), Márcio França (Empreendedorismo) e Luiz Marinho (Trabalho)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

POLÍTICA - HADDAD DEVE BATER O MARTELO ESSA SEMANA

Cotado para disputar o governo de São Paulo, ministro da Fazenda disse que reunião com Lula vai mostrar em que posição cada um pode ajudar mais

Do Estadão Conteúdo



Fernando Haddad já cogita aceitar a missão de disputar a eleição paulista, mas não quis confirmar se vai aceitar

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira, 03, que deve ter uma reunião nesta semana com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para bater o martelo sobre uma possível candidatura em São Paulo. Ele deu entrevista ao programa Alô, Alô Brasil do jornalista José Luiz Datena, na Rádio Nacional.

“Ela não foi marcada ainda. Ela será marcada conforme o presidente anunciou. Mas ela não foi marcada ainda. Eu acredito que deve acontecer esta semana, a depender da agenda do presidente”, afirmou.

Haddad não quis dizer se aceitaria ser candidato ao governo de São Paulo, dizendo que não iria antecipar uma reunião que ainda nem está formalmente marcada. Disse que há tempo e que estão tendo essa discussão com muito tempo de antecedência. Declarou que a “escalação” será feita da melhor forma possível.

“Eu não vou me antecipar a uma reunião que não aconteceu ainda. A gente está fazendo isso com todo o cuidado e com muita antecedência... Nós temos um tempo, nós temos essas duas, três semanas para discutir melhor o cenário e verificar em que posição cada um pode ajudar mais e colaborar com esse projeto de reconstrução do País”, completou.

Haddad, entretanto, afirmou que está ligado a um projeto e que para ele não existe “voo solo”. Declarou ter um propósito para acabar com a desigualdade no País e que a ansiedade é inimiga da política.

Críticas

O ministro disse que há brechas a serem atacadas na administração Tarcísio de Freitas em São Paulo, mas que não sabe se é possível fazê-lo devido a uma blindagem que ele julga haver do governador.

“Eu tenho recebido informações, inclusive da base, do magistério, da base, da polícia, que está demonstrando um grau de insatisfação bastante grande. Mas eu não sei até que ponto é possível



explorar isso por causa da blindagem que se faz ao Tarcísio. Não se fala do governo, não se fala de realização, não se fala de nada”, afirmou.

Ele criticou inclusive a imprensa por não abordar essas vulnerabilidades do governador, dizendo que a mídia tem lado e não há equilíbrio na cobertura.

Haddad evitou se colocar como candidato ao governo, apesar de estar cotado para a disputa, dizendo que qualquer um que seja o nome terá que atacar essas vulnerabilidades de Tarcísio. Citou até que pode ser coordenador de programa de governo.

“Nós nunca tivemos um governo progressista em São Paulo. É importante dizer... No que depender da minha colaboração, como coordenador de programa ou o que quer que seja, eu vou concorrer para que nós possamos discutir projetos. E parar com essa coisa, com essa briga de rua que não leva a lugar nenhum. Discutir projetos, discutir ideias, discutir programa”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

POLÍTICA - LULA VAI PARTICIPAR DA POSSE DE KAST NA PRESIDÊNCIA DO CHILE

A cerimônia ocorrerá dia 11 de março em Valparaíso, sede do Poder Legislativo chileno

Da Agência Brasil

O Ministério das Relações Exteriores (MRE) confirmou nesta terça-feira (3) a participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na cerimônia de transmissão do mandato presidencial no Chile, no dia 11 de março, quando o direitista José Antonio Kast, eleito em dezembro do ano passado, assumirá o lugar de Gabriel Boric.

O evento ocorrerá na cidade litorânea de Valparaíso, que é a sede do Poder Legislativo chileno.

No fim de janeiro, Lula se reuniu com Kast por mais de uma hora, às margens do Fórum Econômico Internacional da América Latina e Caribe, realizado na Cidade do Panamá.

Durante o encontro, segundo o Palácio do Planalto, ambos ressaltaram a importância de manter e aprofundar as relações bilaterais entre Brasil e Chile, destacando a disposição de ampliar a cooperação em áreas como infraestrutura, energia renovável, comércio e turismo.

Os dois líderes trataram ainda da necessidade de promover a estabilidade regional, reforçar a segurança pública e intensificar ações conjuntas de combate ao crime organizado, reconhecendo a importância da cooperação para enfrentar desafios comuns.

Lula visitou nesta terça-feira (3) a farmacêutica Bionovis, na cidade de Valinhos (SP). Fundada em 2012 pela união dos laboratórios Aché, EMS, Hypera Pharma e União Química, a fábrica se dedica ao desenvolvimento e produção de medicamentos biológicos de alta complexidade, e fornece cerca de 19 milhões de seringas e frascos de produtos farmacêuticos a pacientes do Sistema Único de Saúde (SUS).

Durante a visita, o Lula destacou que o papel do Estado não é ser produtor. “Ele não tem que ser a fábrica. Ele tem que ser o indutor, tem que ter política de crédito, de financiamento e ajudar na produção. Quando beneficia as pessoas, todo mundo ganha”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DO SUDESTE MOVIMENTAM QUASE 700 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Dados da Antaq compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos apontam avanço puxado por exportações e alta nos graneis sólidos e líquidos

Por CÁSSIO LYRA redacao.jornal@redebenews.com.br



Entre os portos públicos, o Porto de Santos, em São Paulo, movimentou 142,8 milhões de toneladas, um aumento de 2,98%, com destaque para contêineres, soja, açúcar e milho

Os portos públicos e privados da região Sudeste movimentaram 699,8 milhões de toneladas em 2025, volume 7,52% superior ao registrado no ano anterior, de acordo com dados da Agência Nacional de

Transportes Aquaviários (Antaq) compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Segundo o levantamento, o desempenho foi impulsionado principalmente pelo avanço das exportações, que cresceram 10,15% no período.

O resultado reflete aumento na movimentação de graneis sólidos, que alcançaram 366,4 milhões de toneladas, alta de 8,25%, e de graneis líquidos, com 226,1 milhões de toneladas, crescimento de 9,22%. As cargas containerizadas somaram 72,4 milhões de toneladas, variação positiva de 1,53% em relação a 2024.

Em declaração divulgada pela pasta, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, associou os números à ampliação de investimentos e à expansão da infraestrutura. “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.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, também comentou os dados. “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”, declarou.

Na avaliação do Ministério de Portos e Aeroportos, os números indicam expansão generalizada das operações na região, que abriga três dos cinco portos com maior movimentação do país em 2025. Entre os portos públicos, o Porto de Santos, em São Paulo, movimentou 142,8 milhões de toneladas, alta de 2,98%, com destaque para contêineres, soja, açúcar e milho. No Rio de Janeiro, o Porto de Itaguaí registrou 62,8 milhões de toneladas, crescimento de 3,55%, sendo 92,2% desse total correspondente a minério de ferro.

Entre os terminais privados, o Terminal de Tubarão, em Vitória (ES), movimentou 87,4 milhões de toneladas, avanço de 12,9%, com o minério de ferro representando 92,3% do total. O Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ) registrou 70,4 milhões de toneladas, alta de 12,28%. Já o Porto do Açu (RJ) apresentou crescimento de 20,31%, o maior percentual da região, alcançando 60,4 milhões de toneladas, com operações voltadas exclusivamente para petróleo e derivados.



No estado do Rio de Janeiro, o Porto de Itaguaí registrou 62,8 milhões de toneladas, crescimento de 3,55%, sendo 92,2% desse total correspondente a minério de ferro

Em relação aos tipos de carga, o minério de ferro liderou a movimentação no Sudeste, com 239,1 milhões de toneladas, seguido por petróleo e derivados, que somaram 217,1 milhões de toneladas. A soja respondeu por 39,6 milhões de toneladas ao longo do ano.

Do total movimentado na região, 531,2 milhões de toneladas ocorreram por transporte de longo curso, entre portos de diferentes países. A navegação de cabotagem, realizada entre portos nacionais, alcançou 137,4 milhões de toneladas, crescimento de 5,91% em comparação ao ano anterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - SUZANO QUEBRA RECORDE COM 5,8 MILHÕES DE TONELADAS DE CELULOSE EM SANTOS

Somente em dezembro de 2025, companhia embarcou 481 mil toneladas de celulose, maior volume registrado em um mês em seus terminais portuários

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O último recorde registrado pela empresa ocorreu em dezembro do ano passado, quando a Suzano alcançou o volume de 481 mil toneladas de celulose embarcadas em um único mês

A Suzano, produtora mundial de celulose, quebrou novo recorde histórico ao alcançar a marca de 5,8 milhões de toneladas de celulose embarcadas em seus terminais no Porto de Santos em 2025, um aumento de 41% em comparação a 2024 (4,1 milhões de toneladas). O número colabora diretamente para os resultados do setor no mercado externo: a exportação de celulose fechou 2025 com alta de 21%, totalizando 9,9 milhões de toneladas. Deste total, 58,8% foram de celulose da Suzano, de acordo com dados do Porto de Santos.

Os terminais T32 e DPW – este último operado pela empresa DP World –, no Porto de Santos, são responsáveis pelo escoamento da produção das três fábricas da companhia em Três Lagoas e Ribas do Rio Pardo (MS), que somam uma capacidade produtiva de 5,8 milhões de toneladas de celulose/ano, e de Jacareí (SP), com capacidade para produzir 1,1 milhão de toneladas ao ano.

O último recorde registrado pela empresa ocorreu em dezembro de 2025, quando a Suzano alcançou o volume de 481 mil toneladas de celulose embarcadas em um único mês. Esse desempenho representa um crescimento de 2,6% em relação ao recorde anterior, registrado em maio do mesmo ano, quando foram embarcadas 469 mil toneladas de celulose.

Investimentos nos terminais

Para dar vazão ao alto volume de produção, os dois terminais passaram por obras para ampliação e modernização. As obras integraram um amplo pacote de investimentos em logística da empresa, o que possibilitou o aumento da capacidade média de movimentação de carga anual do complexo portuário em 43,48%, passando de 4,6 milhões de toneladas para 6,6 milhões de toneladas anuais de celulose. E incrementou também a capacidade estática em cerca de 42%, saltando de 162 mil toneladas para 230 mil toneladas aproximadamente.

Além dos terminais portuários, os investimentos também englobaram ampliação e melhorias no modal ferroviário, responsável pelo transporte de toda a produção das fábricas da Suzano para os terminais em Santos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - MOTORISTA FICA FERIDO APÓS CONTÊINER CAIR EM CABINE DE CAMINHÃO

Vítima de 41 anos segue hospitalizada após sofrer fratura em uma das pernas; caso ocorreu no terminal da BTP

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Por razões ainda desconhecidas, um contêiner se desprende e caiu sobre a cabine do caminhão onde estava a vítima, que ficou presa às ferragens, sendo socorrida pouco depois

Um motorista de caminhão precisou ser socorrido após ser atingido por um contêiner no Porto de Santos (SP) na noite desta segunda-feira (2). A vítima, de 41 anos, sofreu fratura em uma das pernas e segue hospitalizado. O caso ocorreu no terminal da BTP (Brasil Terminal Portuário), que abriu investigação para apurar as causas do acidente.

Por razões ainda desconhecidas, um contêiner se desprende e caiu sobre a cabine do caminhão onde estava a vítima. Segundo o Corpo de Bombeiros, o motorista ficou preso às ferragens, sendo socorrido pouco tempo depois.

Após ser retirado do veículo, os bombeiros constataram que a vítima apresentava sinais vitais. Ele foi socorrido por uma viatura do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) até a Santa Casa de Santos.

Em nota, a BTP afirmou que o acidente ocorreu durante uma operação de contêineres dentro do terminal. Reiterou que o motorista segue em acompanhamento médico e que as causas do acidente estão sob investigação da empresa.

A Polícia Civil de São Paulo, através da Secretaria de Segurança Pública (SSP), informou que o caso foi registrado na Central de Polícia Judiciária (CPJ) e repassado para a Delegacia do Porto de Santos, que ajudará nas investigações do caso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – TRECHOS DAS BR-116 E BR-392 VOLTAM À GESTÃO DO DNIT NO RS

Com encerramento do contrato com a Ecovias Sul, autarquia investirá R\$ 211,2 milhões em manutenção ao longo de dois anos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Dnit recomenda que os motoristas fiquem atentos às mudanças, respeitem a sinalização viária e dobrem a atenção ao trafegarem pelos trechos durante o período de transição

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) assume, a partir desta quarta-feira (4), a administração de trechos da BR-116/RS e da BR-392/RS, na região Sul do Rio Grande do Sul. Ao todo serão absorvidos na malha rodoviária da autarquia 456,4 quilômetros de rodovias.

Estão sendo devolvidos o segmento da BR-116/RS, entre Camaquã e Jaguarão (143 km). Já na BR-392/RS o Departamento passará a administrar o trecho entre Santana da Boa Vista e Rio Grande (212,86 km).

Com o fim da concessão pela Ecovias Sul, as cinco praças de pedágios — três localizadas na BR-116/RS e duas na BR-392/RS — serão desativadas. Enquanto os trechos estiverem sob a administração da União, não será cobrado pedágio dos motoristas.

Após assumir a administração dos trechos, o departamento ficará responsável pelos serviços de manutenção e conservação de ambas as rodovias, visando garantir a funcionalidade e segurança das vias.

Ao todo foram firmados cinco contratos, sendo quatro para a manutenção e um para a gestão patrimonial. Entre os principais serviços previstos estão as ações de manutenção/conservação, como recuperação do pavimento, limpeza, roçada, e recuperação da sinalização. O investimento previsto será de aproximadamente R\$ 211,2 milhões a serem aplicados ao longo de dois anos.

O Dnit recomenda que os motoristas fiquem atentos às mudanças, respeitem a sinalização viária e dobrem a atenção ao trafegarem pelos trechos durante o período de transição administrativa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO – ANAC PROPÕE MULTA E VETO A EMBARQUE PARA PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

Durante debate na Câmara dos Deputados, diretor da agência detalhou penalidade de R\$ 17,5 mil e bloqueio de compra de passagens em casos extremos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A proposta foi detalhada pelo diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, durante audiência realizada na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) deve votar nos próximos dias uma proposta que prevê multa de R\$ 17,5 mil para passageiros indisciplinados e, nos casos mais graves, a inclusão em uma lista de impedimento de voar em trechos domésticos. A medida regulamenta a Lei 14.368/22, conhecida como Lei do Voo Simples, e busca conter o avanço de ocorrências que comprometem a segurança da aviação civil.

A proposta foi detalhada pelo diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, durante audiência pública realizada na terça-feira (3) na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Segundo ele, os episódios de indisciplina aumentaram 70% nos últimos dois anos. “Estamos falando de quase seis casos por dia”, alertou o diretor. “Não podemos esperar um ilícito mais grave, como um óbito ou uma criança machucada, para criar a regra”, disse.

Dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) indicam que, em 2025, foram registrados 1.764 casos de passageiros indisciplinados. Desse total, 288 envolveram risco direto à segurança, como agressões físicas. Entre os relatos estão agressões a tripulantes, destruição de equipamentos em aeroportos, importunação sexual e ameaças de bomba.

De acordo com Faienstein, a proposta estabelece um rito escalonado para lidar com os casos. Inicialmente, a companhia aérea deverá emitir advertência verbal ao passageiro. Se a conduta persistir, poderão ser adotadas medidas de contenção para preservar a segurança do voo. Caso a situação não seja controlada, a autoridade policial — geralmente a Polícia Federal — será acionada para retirar o passageiro da aeronave, antes da decolagem ou mesmo após eventual pouso de emergência.

Os atos de indisciplina serão classificados em três níveis: leves, graves e gravíssimos. A multa administrativa de R\$ 17,5 mil será aplicada nos casos graves ou gravíssimos, por meio de processo administrativo aberto pela Anac após comunicação da companhia aérea. Nessas situações, também haverá o encerramento imediato do contrato de transporte, desobrigando a empresa de levar o

passageiro ao destino final e de fornecer assistência material, como hospedagem e alimentação. A companhia ainda poderá buscar reparação judicial por eventuais danos físicos ou materiais.

“Essas ações prejudicam ninguém menos do que os outros passageiros, do que a própria população. Quando um voo é desviado, precisa fazer um pouso de emergência, isso significa atraso das pessoas, às vezes perda de conexão, perda de algum compromisso. Então, por conta de um, dois passageiros, você impacta os mais de 100 que estão ali na aeronave”, pontuou o diretor-presidente da Anac. “É uma proposta que vai ser apreciada por nossa diretoria colegiada, mas a ideia da proposta, realmente, é a gente interromper o crescimento desses casos”, acrescentou Faierstein.

“No-fly list”

Nos casos classificados como gravíssimos, além da multa e do encerramento do contrato, o passageiro poderá ser incluído em uma lista de impedimento de voar, conhecida como “no-fly list”. Com isso, ficará impedido de comprar passagens e embarcar em voos domésticos, já que seus dados serão compartilhados entre as companhias aéreas. A restrição, neste momento, limita-se ao território nacional, pois a aplicação em voos internacionais depende de protocolos e instâncias internacionais.

O passageiro punido será notificado e poderá apresentar recurso ou reclamação diretamente à companhia aérea, que terá prazo de cinco dias para responder. Caso não concorde com a decisão, poderá apresentar nova reclamação à empresa, recorrer à Anac ou questionar a punição na Justiça. A agência ficará responsável por monitorar e acompanhar os processos e reclamações, analisando cada caso individualmente.

Durante o debate, o diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Leonardo de Souza, afirmou que o ambiente de voo não permite improvisos e comparou a proposta às punições aplicadas no futebol. “Se um torcedor comete violência no estádio, é proibido de frequentar o local. Quem coloca um voo em risco não deveria poder embarcar em outra empresa logo no dia seguinte”, declarou.

Para o chefe de serviços de segurança aeroportuária da Polícia Federal, Rodrigo Borges Correia, a indisciplina é atualmente o principal problema de segurança aérea. Ele avaliou que punições mais severas podem inibir comportamentos inadequados, de forma semelhante ao rigor da Lei Seca no trânsito.

O presidente da comissão, deputado Claudio Cajado (PP-BA), também manifestou apoio à iniciativa. “Punição severa a quem desrespeita o direito dos demais. Que essa pessoa utilize outro meio de transporte que ofereça menos risco aos passageiros”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

BRASIL EXPORT - COMBUSTÍVEIS E ENERGIA GANHAM DESTAQUE NO PERNAMBUCO EXPORT

Painel reúne representantes da Brasilcom, Refinaria Abreu e Lima, Ultracargo e Neoenergia Pernambuco em debate sobre infraestrutura e mercado energético

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O painel reúne diferentes elos da cadeia energética para discutir desafios regulatórios, expansão de infraestrutura, integração logística e oportunidades de investimentos

O painel “Combustíveis e oportunidades no setor de energia” será um dos destaques do Fórum Pernambuco Export. O evento ocorre nesta quinta-feira (5), no Recife, e reúne autoridades públicas, executivos e representantes do setor produtivo para



discutir os principais vetores de desenvolvimento logístico e econômico do estado. A mesa, marcada para as 15h, colocará em debate temas ligados à distribuição de combustíveis, refino, armazenagem, infraestrutura logística e energia elétrica, em um momento de transição da matriz energética e de reconfiguração dos mercados.

Promovido pelo Grupo Brasil Export, o Pernambuco Export integra a agenda nacional do grupo, que realiza fóruns regionais voltados aos setores de infraestrutura, portos, transportes e energia. O encontro reúne representantes do poder público, entidades empresariais e empresas com atuação estratégica no estado.

O painel terá moderação de Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export. Entre os debatedores confirmados estão 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; e Rafael Motta, gerente de Relações Institucionais da Neoenergia Pernambuco.

A composição do painel reúne diferentes elos da cadeia energética. A Brasilcom representa distribuidoras de combustíveis e biocombustíveis; a Refinaria Abreu e Lima é uma das principais unidades de processamento do Nordeste; a Ultracargo atua na armazenagem de grãos líquidos; e a Neoenergia Pernambuco responde pela distribuição de energia elétrica no estado. A proposta é discutir desafios regulatórios, expansão de infraestrutura, integração logística e oportunidades de investimento em um cenário de transformação tecnológica e ambiental.

O evento será aberto às 9h com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Ao longo do dia, o fórum terá painéis sobre ambiente de negócios em Pernambuco, sustentabilidade e inovação nos setores de transporte e energia, e multimodalidade na matriz de transportes do estado.

À tarde, além do debate sobre combustíveis e energia, está prevista uma apresentação do Complexo Industrial Portuário de Suape. O evento inclui ainda painel sobre liderança feminina no desenvolvimento do estado e se encerra às 18h com a participação de representantes da Federação das Indústrias de Pernambuco (FIEPE), do governo estadual e da direção de Suape.

PROGRAMAÇÃO PERNAMBUCO EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO PERNAMBUCO EXPORT 2026	
05 MARÇO QUINTA-FEIRA	
08h45 Credenciamento e boas-vindas	Presidente do Porto do Recife; Sérgio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)
09h00 Sessão de abertura com a palestra especial de Silvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos	15h00 – Painel 3: Combustíveis e oportunidades no setor de energia
09h45 Pernambuco em foco Panorama sobre o ambiente de negócios no estado	Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
1. Amanda Aires, Secretária Executiva de Atração de Investimentos e Estudos Econômicos do Estado de Pernambuco	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
2. Maurício Laranjeira, Gerente de Políticas Industriais da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (FIEPE)	16h00 Intervalo
3. Tomé Franca, Secretário-Executivo do Ministério de Portos e Aeroportos	16h30 Apresentação Complexo Industrial Portuário de Suape (PE)
10h30 Intervalo	Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente
11h00 Painel 1: Sustentabilidade e inovação nos setores de transporte e energia	17h00 Painel 4: O poder transformador das mulheres e seus trabalhos de excelência para o desenvolvimento de Pernambuco
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News	Moderação: Gilmara Temóteo, Diretora-Executiva da ABEPH e Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export
Debatedores: Claude Soares Ribeiro de Araújo, Gerente de Sustentabilidade e Inovação da ANTT; Ozil Alves, Diretor de Inovação e Tecnologia do Senai Pernambuco; Cristiane Assis, Gerente Geral de Desenvolvimento de Negócios do Grupo Moura	Debatedoras: Ingrid Zanella, Presidente da OAB Pernambuco; Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva Adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos; Demais participantes a confirmar
12h00 Encerramento do período da manhã	18h00 Sessão de Encerramento
14h00 Painel 2: Multimodalidade e aperfeiçoamento da matriz de transportes de Pernambuco	Presenças: Bruno Veloso, Presidente da FIEPE; André Teixeira Filho, Secretário de Mobilidade e Infraestrutura do Governo de Pernambuco; Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape
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-	

LOGÍSTICA - TARCÍSIO PARTICIPA DE FÓRUM NA ALEMANHA E DESTACA LOGÍSTICA E IA

Governador integra missão internacional com agendas em Frankfurt e Mannheim, reuniões com empresas e visita prevista a centro de supercomputação

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Tarcísio de Freitas foi o palestrante principal do painel “Setor de Logística e Transportes”, que abordou os desafios relacionados à gestão das cadeias globais de abastecimento

O Governo de São Paulo deu sequência na terça-feira (3) ao segundo dia da missão internacional na Alemanha com participação no fórum Intercontinental Dialogues: Regulation & Investment, realizado na Universidade Goethe de Frankfurt, em Frankfurt. O encontro reuniu representantes brasileiros e alemães para discutir marcos regulatórios e oportunidades de investimento nos setores de saúde, infraestrutura, energia, finanças, logística e tecnologia.

O governador Tarcísio de Freitas foi o palestrante principal do painel “Setor de Logística e Transportes”, que abordou os desafios relacionados à gestão das cadeias globais de abastecimento. Durante sua participação, o governador destacou os impactos das transformações geopolíticas sobre os fluxos comerciais internacionais.

“As mudanças são tão grandes que precisamos ter capacidade de adaptação. Os fatores geopolíticos estão mudando a lógica dos fluxos comerciais”, afirmou. Ele também mencionou o uso crescente de inteligência artificial na gestão logística. “Nós temos que tirar daí algumas tendências, incluindo o uso da inteligência artificial como cérebro da operação, por causa da capacidade de analisar milhares de variáveis em tempo real. Obviamente, isso já está acontecendo, o que facilita a previsão de demandas, o planejamento e a percepção dos clientes”, completou.

Ainda na terça-feira, Tarcísio participou como orador do jantar oficial do evento, realizado no Schlosshotel Kronberg, em Kronberg im Taunus. Com o tema “A Importância Estratégica de São Paulo para a Economia e Indústria Alemã”, o governador apresentou dados sobre o estado, ressaltando sua posição como maior economia do Brasil, polo industrial da América Latina e principal destino de investimentos alemães no país.

Logística hinterland

A missão internacional teve início na segunda-feira (2), em Mannheim, com foco no fortalecimento da cooperação comercial entre São Paulo e o mercado europeu. O primeiro compromisso foi uma reunião com representantes da Contargo, empresa especializada em logística intermodal de contêineres. A agenda concentrou-se na chamada logística hinterland, modelo que conecta portos às regiões interiores e viabiliza o fluxo de cadeias produtivas globais e locais.

A comitiva paulista contou com a participação do secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, e foi recebida por diretores e executivos das áreas de vendas e marketing da empresa. Durante a visita, foram apresentados detalhes do terminal trimodal da companhia em Mannheim, que integra transporte fluvial, rodoviário e ferroviário. A estrutura possui quatro linhas férreas, quatro atracadouros e quatro guindastes e está localizada nas proximidades do segundo maior pátio de manobras ferroviárias da Alemanha. A partir dali, a empresa movimenta contêineres entre portos alemães, a região metropolitana de Reno-Neckar e outras áreas do interior europeu.

A Contargo também apresentou iniciativas voltadas à transição energética, incluindo projetos de eletrificação com baterias modulares e o uso de barcas híbridas de baixo consumo. Ao comentar a visita, o governador afirmou: “Começamos nossa agenda de compromissos na Alemanha já conhecendo um modelo importante de integração intermodal, de grande eficiência logística. É fundamental estabelecermos uma troca efetiva com o mercado alemão, que, não por acaso, é o

principal parceiro comercial de São Paulo na Europa. Essa é uma das principais economias do mundo e referência em inovação, engenharia e economia verde. É um intercâmbio fundamental para o que projetamos para o desenvolvimento paulista”.

Próximos dias

A agenda da missão internacional prossegue com visita ao supercomputador Jupiter, localizado no Centro de Supercomputação de Jülich. Considerado o principal da Europa, o sistema começou a operar em 2025 e é utilizado principalmente para o treinamento de grandes modelos de linguagem (LLMs) de inteligência artificial, além de projetos voltados à resiliência ambiental e à área da saúde.

A programação será concluída na quinta-feira (5), com reunião entre o governador e executivos da Andritz, empresa austríaca fabricante de eletrolisadores, equipamentos utilizados no processo de hidrólise para produção de hidrogênio verde.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

MINERAÇÃO - NOVA ALIANÇA LATINA DA MINERAÇÃO É APRESENTADA EM EVENTO NO CANADÁ

ALMA foi lançada na 94ª Convenção Anual da Prospectors & Developers Association of Canada, que começou no domingo (1º) e termina nesta quarta-feira (4)

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A cerimônia teve a presença de autoridades públicas, empresários do setor, representantes de organismos internacionais e lideranças do ecossistema mineral latino-americano

A Aliança Mineradora da América Latina (ALMA) foi apresentada oficialmente durante a 94ª Convenção Anual da Prospectors & Developers Association of Canada (PDAC) 2026, realizada em Toronto, no Canadá. O evento, cuja abertura ocorreu no último domingo (1º), reúne lideranças globais do setor mineral e é considerado um dos principais fóruns internacionais da indústria. A PDAC pode ser traduzida como Associação de Prospectores e Desenvolvedores do Canadá.

O lançamento ocorre em um cenário de crescente demanda global por minerais críticos utilizados na transição energética, na eletrificação da economia e em tecnologias digitais. Países latino-americanos concentram reservas expressivas de cobre, lítio, ferro e outros insumos estratégicos, ao mesmo tempo em que enfrentam desafios como mineração ilegal, informalidade, entraves regulatórios e disputas em torno dos impactos socioambientais da atividade.

Durante a apresentação em Toronto, foi assinada a Declaração de Manifesto da ALMA, documento que estabelece os princípios orientadores da organização, com compromissos voltados à sustentabilidade, à transparência e à vinculação com a sociedade. A cerimônia contou com a presença de autoridades públicas, empresários do setor, representantes de organismos internacionais e lideranças do ecossistema mineral latino-americano.

A iniciativa foi concebida como uma plataforma regional para integrar governos, empresas, especialistas e instituições da sociedade civil em torno de uma visão compartilhada de mineração moderna e responsável. Entre os objetivos anunciados estão a articulação de políticas públicas, a promoção de boas práticas, o fortalecimento da governança e a construção de uma interlocução regional em fóruns globais ligados ao setor mineral.

O presidente da ALMA, Francisco Lecaros, que presidiu por dez anos a Fundação Minera de Chile, afirmou durante o encontro: “América Latina concentra reservas estratégicas de cobre, lítio e outros minerais críticos para a eletrificação, a eletromobidade e as energias renováveis. Mas nossa

liderança não pode se basear apenas em recursos geológicos; deve se basear em padrões, institucionalidade e legitimidade social”. Em outra declaração, acrescentou: “A ALMA não nasce para competir. Nasce para unir. Não pretende substituir instituições nacionais, mas articular esforços, compartilhar boas práticas e projetar uma voz latino-americana sólida nos espaços globais”.

Organograma

A secretaria-geral será exercida por Adriana Aurazo, executiva peruana e atual vice-presidente de assuntos ambientais, sociais e de sustentabilidade da Minera Condestable. A diretoria executiva também será composta por Juan Carlos Zegarra, como diretor jurídico; Andrea Peralta, como diretora de Estudos; Daniela Lepín, como diretora de Comunicações; e Fernando Mena, como diretor de Finanças.

No plano organizacional, a estrutura contará com vice-presidências nacionais responsáveis por representar institucionalmente a aliança em seus respectivos países e promover a cooperação regional. Nesta primeira etapa, foram designados Carlos Cuburu (Argentina), Tamara Leves (Chile), Ana Milena Vásquez (Colômbia), Álvaro Barrenechea (Peru), Marisol Barragan (México), Chafika Eddine (Panamá e Brasil), Mauricio Pernia (Venezuela), Carolina Orozco (Equador), Pamela Sarmiento (Honduras) e Silvia Perez Carrasco (Nicarágua), enquanto outros países permanecem em processo de definição.

Também foi anunciado o início do processo de designação de secretários-gerais adjuntos em cada país, com a finalidade de ampliar a estrutura operacional e a capilaridade da organização. A governança prevê ainda a criação de um Alto Conselho Consultivo Público e Empresarial, além de uma Assembleia Geral formada por empresas, instituições e pessoas aderentes à rede ALMA.

A convenção da PDAC 2026, onde ocorreu a apresentação da entidade, reúne anualmente milhares de participantes entre executivos, investidores, representantes governamentais e especialistas da indústria mineral, com programação dedicada a debates técnicos, rodadas de negócios e anúncios institucionais. O evento se encerra nesta quarta-feira (4).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

FINANÇAS - BRASIL TEM SEXTO MAIOR CRESCIMENTO DO G20

PIB brasileiro avançou 2,3% em 2025. Com o resultado, país superou potências como EUA, Reino Unido, UE e Japão

Da Agência Brasil



O desempenho do PIB brasileiro em 2025 marcou o quinto ano seguido de expansão, mas ela é menor do que foi em 2024

A economia brasileira cresceu 0,1% no quarto trimestre de 2025 na comparação com o terceiro trimestre. Com esse desempenho, o ano de 2025 fechou com expansão de 2,3%. O resultado representa o quinto ano seguido de crescimento.

O resultado do Produto Interno Bruto (PIB, conjunto de bens e serviços produzidos no país) foi divulgado na manhã desta terça-feira (3) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A expansão da economia em 2025 posiciona o Brasil na sexta posição do ranking de crescimento do G20, grupos das maiores economias do mundo. Logo após a divulgação do resultado pelo IBGE, a Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Fazenda publicou um ranking com o desempenho do PIB entre as 16 economias do G20 que já divulgaram os dados consolidados de 2025.



A lista é liderada pela Índia, que apresentou um salto de 7,5% na comparação com 2024. O Brasil aparece imediatamente à frente dos Estados Unidos, maior potência econômica do mundo.

Confira o ranking: 1º) Índia: 7,5%; 2º) Indonésia: 5,1%; 3º) China: 5%; 4º) Arábia Saudita: 4,5%; 5º) Turquia: 3,6%; 6º) Brasil: 2,3%; 7º) EUA: 2,2%; 8º) Canadá: 1,7%; 9º) União Europeia: 1,6%; 10º) Reino Unido: 1,4%; 11º) Japão: 1,1%; 12º) Coreia do Sul: 1%; 13º) França: 0,9%; 14º) Itália: 0,7%; 15º) México: 0,6%; 16º) Alemanha: 0,4%.

O desempenho do PIB brasileiro em 2025 marcou o quinto ano seguido de expansão. No entanto, o resultado aponta desaceleração, isto é, perda de ímpeto. Em 2024, o crescimento havia sido de 3,4%.

Os técnicos do Ministério da Fazenda atribuem a perda de ritmo à política de juros altos.

“Esse movimento indica que a política monetária contracionista exerceu impacto relevante sobre a atividade, contribuindo para o fechamento do hiato do produto”, afirma o estudo.

Na linguagem dos economistas, hiato do produto é um indicador sobre a capacidade de produção da economia sem gerar pressão inflacionária. O fechamento do hiato citado pelo boletim da SPE indica que os juros altos desestimularam o consumo a ponto de diminuir a alta de preços.

Juros

A política monetária contracionista, isto é, juros em patamar elevado, foi a ferramenta do Banco Central (BC) para conter a inflação, que ficou praticamente todo o ano de 2025 acima da meta do governo, de 3% ao ano com tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo.

Desde setembro de 2024, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC impôs trajetória de alta à Selic - taxa básica de juros - fazendo-a bater 15% ao ano em junho de 2025 e assim permanecendo até os dias atuais. É o maior patamar desde julho de 2006, quando estava em 15,25% ao ano.

A Selic influencia todas as demais taxas de juros do país e, quando elevada, age de forma restritiva na economia, ou seja, encarece operações de crédito e desestimula investimentos e consumo.

O impacto esperado é a menor procura por produtos e serviços, esfriando a inflação. O efeito colateral é que a economia em marcha lenta tende a diminuir a geração de empregos.

“A perda de fôlego tornou-se mais evidente no segundo semestre, quando a atividade permaneceu praticamente estável em relação ao primeiro”, aponta o boletim da SPE.

Apesar do cenário restritivo, 2025 terminou com a menor taxa de desemprego já registrada pelo IBGE.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

FINANÇAS - TODAS AS ATIVIDADES TIVERAM EXPANSÃO. AGROPECUÁRIA PASSOU DOS 11%

Na avaliação pela perspectiva da produção, o resultado do Produto Interno Bruto (PIB) divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostra que todas as atividades econômicas apresentaram expansão. O destaque foi a agropecuária, que cresceu 11,7%. Serviços atingiu 1,8% e Indústria, 1,4%.

O crescimento da agropecuária é explicado, principalmente, pelo aumento na produção e ganhos na produtividade de várias culturas, como o milho (23,6%) e a soja (14,6%), que alcançaram recordes em 2025.

Na indústria, o destaque foi a extração de petróleo e gás, que colaborou para que o valor adicionado das indústrias extrativas fechasse o ano com alta de 8,6%.

A construção ficou estável, com variação positiva de 0,5%.

O setor de serviços mostrou aquecimento, segundo o IBGE, com crescimento em todas as atividades: informação e comunicação (6,5%), atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados (2,9%), transporte, armazenagem e correio (2,1%), outras atividades de serviços (2,0%), atividades imobiliárias (2,0%), comércio (1,1%) e administração, defesa, saúde e educação públicas e seguridade social (0,5%).

O desempenho da agropecuária teve peso de 32,8% do crescimento do PIB em 2025.

As quatro atividades que mais contribuíram para a expansão da economia, agropecuária, indústria extrativa, outras atividades de serviço, e informação e comunicação, somaram 72% do crescimento do PIB do ano passado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/03/2026

FINANÇAS - GUERRA NÃO DEVE IMPACTAR REDUÇÃO DOS JUROS, DIZ HADDAD

Copom confirmou que começará a reduzir os juros na reunião de março, caso a inflação se mantenha sob controle

Do Estadão Conteúdo



Fernando Haddad acredita que até o dia da reunião do Copom nada vai mudar em relação à redução da taxa de juros

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira (3) que a atual escalada do conflito no Oriente Médio não deve impactar a redução dos juros no Brasil.

Definida atualmente em 15% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC), a previsão é de que a taxa básica de juros, a Selic, comece a ser reduzida na próxima reunião do colegiado, marcada para 17 e 18 de março.

“Tudo é uma questão de momento, nós estamos falando de hoje. A gente não sabe como é que esse conflito vai acontecer, como é que as coisas vão suceder, mas é muito cedo para falar de uma reversão do que está mais ou menos contratado, que é um ciclo de cortes [da taxa Selic]”, disse Haddad em entrevista ao programa Alô Alô Brasil, da Rádio Nacional.

Utilizada para controlar a inflação, a taxa Selic está no maior nível desde julho de 2006, quando se situou em 15,25% ao ano.

Apesar do recuo da inflação e do dólar, o colegiado não interferiu nos juros na última reunião, pela quinta vez seguida, no fim de janeiro.

Em ata, o Copom confirmou que começará a reduzir os juros na reunião de março, caso a inflação se mantenha sob controle e não haja surpresas no cenário econômico. Ainda assim, os juros serão mantidos em níveis restritivos.

A escalada do conflito no Oriente Médio começou no último sábado (28), quando Estados Unidos e Israel atacaram o Irã, levando à morte do líder supremo país persa, o aiatolá Ali Khamenei.

A reação do Irã foi forte, com ataques a bases dos Estados Unidos no Oriente Médio e a Israel.



O ministro Fernando Haddad explicou que os conflitos armados sempre afetam variáveis econômicas, sobretudo as expectativas futuras, com base na gravidade dos acontecimentos.

Para ele, cabe à equipe econômica se preparar para qualquer cenário, sejam conflitos armados, eventos climáticos severos, pandemias ou guerras tarifárias.

Para o ministro, é preciso ter humildade e não “sobrevalorizar as forças” do país, mas também não se pode desconsiderá-las.

Autonomia

Haddad acredita que o Brasil tem autonomia suficiente para suportar as consequências atuais do conflito.

“O Brasil não depende de petróleo, o Brasil é um dos maiores produtores de petróleo do mundo, sobretudo graças ao pré-sal, fruto de investimentos na Petrobras no segundo governo [do presidente Luiz Inácio Lula da Silva]. Nós temos reservas cambiais, nós não temos dívida externa [...], nós temos energia limpa”, acrescentou.

Nesta segunda-feira (2), o Irã anunciou o fechamento do Estreito de Ormuz para a passagem de navios e afirmou que as embarcações que tentarem passar pelo local serão incendiadas. Essa passagem é uma rota fundamental para o transporte mundial de petróleo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

FINANÇAS - DÓLAR SOBE QUASE 2%, ENQUANTO IBOVESPA CAI 3,28%

Sob influência do conflito no Oriente Médio, a moeda americana chegou a 5,26. Já a B3 tem a maior perda desde ‘Flávio Day’

Do Estadão Conteúdo

Uma moderação do sentimento de aversão ao risco no exterior ao longo da tarde abriu espaço para uma redução dos ganhos da moeda americana frente ao real. Após tocar R\$ 5,34, com máxima a R\$ 5,3441 e avanço acima de 3%, o dólar à vista encerrou em alta de 1,92%, a R\$ 5,2652. Apesar de longe dos picos do dia, é o maior nível de fechamento desde 26 de janeiro, quando terminou a R\$5,297.

A sessão foi marcada por um movimento clássico de liquidação de ativos de risco, diante das crescentes incertezas sobre a magnitude e a duração da guerra no Oriente Médio, após o acirramento do confronto que opõe Estados Unidos e Israel ao Irã - e respinga em outros países da região. Termômetro do comportamento do dólar frente a uma cesta de seis moedas fortes, o Índice DXY rondava os 99,000 pontos no fim da tarde, após máxima de 96,683 pontos.

O dólar à vista sobe 2,56% em relação ao real nos dois primeiros pregões de março. A desvalorização acumulada em 2026, que superava 6% no fim de fevereiro, é agora de 4,08%.

Ibovespa

No que foi a sua maior queda desde o “Flávio Day” - a sessão de 5 de dezembro passado, quando caiu 4,31% com o anúncio da pré-candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República -, o Ibovespa, diferentemente de segunda, não escapou nesta terça-feira, 3, do aumento da tensão geopolítica no Oriente Médio.

Em mais uma sessão volátil, chegou a ceder 9 mil pontos entre a máxima (189.602,38) e a mínima (180.518,33) desta terça, em que fechou em baixa de 3,28%, aos 183.104,87 pontos.

Muito reforçado, o giro subiu para R\$ 46,8 bilhões, em nível atípico para sessões sem vencimento de opções sobre o índice, mas visto algumas vezes em janeiro com o aumento do interesse estrangeiro

por ativos no Brasil. Na semana e no mês, o índice da B3 recua 3,01%. No ano, limita o avanço a 13,64%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - COMUNICAÇÃO CORPORATIVA: O ATIVO INVISÍVEL DA LIDERANÇA EFICAZ



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

Em ambientes corporativos complexos, como o setor portuário, onde decisões precisam ser rápidas, coordenadas e de alto impacto, comunicação deixou de ser uma habilidade acessória. Tornou-se competência estratégica. Não é exagero afirmar: empresas não falham apenas por problemas operacionais ou financeiros. Muitas falham porque líderes comunicam mal.

Executivos frequentemente dominam indicadores, processos e estratégia de mercado, mas negligenciam algo decisivo: a forma como traduzem direção em entendimento coletivo. Entre a decisão na sala de reunião e a execução no chão operacional existe um território crítico chamada comunicação.

E é nesse território que muitos projetos morrem. E comunicar metas sem gerar ansiedade: é possível? Sim, e é um dos grandes desafios da liderança contemporânea. Quando metas são comunicadas apenas como números ou pressão por resultado, elas produzem ansiedade. Quando são comunicadas como propósito, direção e contexto, elas produzem mobilização.

A diferença está na narrativa. Metas precisam responder três perguntas básicas para quem executa:

1. Por que isso importa?
2. Qual impacto isso gera para o negócio?
3. Como cada área contribui para o resultado final?

Sem essas respostas, a meta vira apenas cobrança. Com elas, vira estratégia compartilhada. Executivos eficazes sabem que comunicar metas não é apenas informar números, mas traduzir visão. É transformar indicadores em significado. E como? contando uma história que faça sentido a todos os envolvidos, e a este método damos o nome de 'Storytelling'.

Storytelling não é marketing. É ferramenta de liderança. No universo corporativo, ainda existe um equívoco comum: acreditar que storytelling é um recurso de marketing ou branding. Na prática, é uma das ferramentas mais poderosas de liderança. Pessoas não se conectam com planilhas. Conectam-se com significado.

Quando um líder explica uma decisão estratégica usando dados, contexto e uma narrativa clara de futuro, ele reduz ruído, aumenta compreensão e fortalece alinhamento. A história cria lógica e sentido. Boas narrativas organizacionais fazem três coisas ao mesmo tempo:

- explicam o presente,
- contextualizam o passado,
- e apontam o futuro.

Sem isso, a estratégia vira apenas um PowerPoint bem diagramado e rapidamente esquecido.

Outro tema que ganha relevância nas empresas é a comunicação não violenta. Mas aqui vale um ajuste conceitual importante: comunicação não violenta não significa comunicação fraca. Significa comunicação responsável.



Ambientes de alta performance precisam de clareza, feedbacks diretos e decisões firmes. O que muda é a forma.

A comunicação não violenta propõe quatro elementos essenciais: observação objetiva, expressão de impacto, clareza de necessidade e direcionamento de ação. Ou seja, menos ataque pessoal e mais foco em comportamento e solução. Isso não reduz autoridade. Pelo contrário. Líderes que sabem dar feedback com respeito e precisão aumentam credibilidade.

Empresas que confundem respeito com permissividade criam ambientes frágeis.
Empresas que confundem franqueza com agressividade criam ambientes tóxicos. O ponto de equilíbrio é a maturidade comunicacional.

Outro erro recorrente nas organizações é acreditar que informar equivale a alinhar e que alinhar equivale a engajar. São três níveis completamente diferentes.

Informar é transmitir dados.

Alinhar é garantir entendimento comum.

Engajar é gerar compromisso emocional com a execução.

Muitos líderes param no primeiro nível.

Enviam um e-mail, fazem uma apresentação ou compartilham um relatório e consideram o trabalho de comunicação concluído. Na prática, apenas começaram.

Alinhamento exige diálogo.

Engajamento exige liderança.

Isso envolve escuta ativa, espaço para perguntas e clareza sobre prioridades. Em ambientes operacionais complexos, como portos e cadeias logísticas, essa diferença pode representar eficiência ou caos.

Durante muito tempo, habilidades de comunicação, escuta, empatia e clareza foram classificadas como pequenas, quase como atributos comportamentais secundários. Hoje, sabemos que essa classificação é enganosa. Estas 'pequenas' habilidades geram resultados duros.

Equipes que entendem o propósito do trabalho executam melhor. Times que recebem feedback claro evoluem mais rápido. Ambientes onde a comunicação flui com transparência tomam decisões mais ágeis.

Tudo isso impacta produtividade, retenção de talentos e performance financeira. Em outras palavras: comunicação eficaz não é apenas uma habilidade interpessoal. É infraestrutura de gestão.

O ambiente corporativo atual exige líderes capazes de traduzir complexidade em clareza. Executivos que sabem comunicar estratégia, alinhar expectativas e construir narrativas de direção organizacional criam algo raro: confiança coletiva.

E confiança é um ativo estratégico.

Em um setor como o portuário, onde integração entre áreas, operadores, autoridades e cadeias logísticas é permanente, comunicação eficaz não é detalhe operacional.

É vantagem competitiva. No fim do dia, liderança não é apenas decidir o rumo. É garantir que todos saibam para onde estão indo... e por quê.

Cândice La Terza escreve semanalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

EMPRESAS QUE CONFUNDEM RESPEITO COM PERMISSIVIDADE CRIAM AMBIENTES FRÁGEIS. EMPRESAS QUE CONFUNDEM FRANQUEZA COM AGRESSIVIDADE CRIAM AMBIENTES TÓXICOS. O PONTO DE EQUILÍBRIO É A MATURIDADE COMUNICACIONAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/03/2026

JUSTIÇA - FILIPE MARTINS VOLTA À CADEIA PÚBLICA DE PONTA GROSSA

O ex-assessor de Bolsonaro havia sido transferido para o Complexo Médico Penal sem aviso ao STF. Moraes determinou o retorno

Do Estadão Conteúdo



A explicação para a transferência de Filipe Martins sem aval do STF foi de que o Complexo Médico Penal é um ambiente mais seguro para o detento

Ex-assessor do ex-presidente Jair Bolsonaro, Filipe Martins retornou para a Cadeia Pública Hildebrando de Souza, em Ponta Grossa, cidade onde residia quando foi preso, no Paraná, nesta terça-feira, 3.

Filipe Martins havia sido transferido em janeiro para o Complexo Médico Penal, na Região Metropolitana de Curitiba, sem comunicar a Corte. Na última quinta-feira, 26, Moraes pediu explicações à Polícia Penal do Paraná sobre a transferência.

No domingo, 1º, o STF informou que as informações solicitadas não haviam sido enviadas dentro do prazo, que se encerrou às 17h10 do dia 28. Diante disso, o ministro determinou o retorno do ex-assessor à unidade em Ponta Grossa.

“Embora à Administração Penitenciária incumba a gestão ordinária dos estabelecimentos prisionais, tal atribuição não autoriza a prática de atos que interfiram no cumprimento da pena sem prévia ciência e deliberação judicial. A transferência do réu realizada sem prévia autorização desta SUPREMA CORTE configura indevida mitigação da competência deste Juízo, além de comprometer o regular acompanhamento da execução penal”, justificou Moraes.

A explicação só foi enviada pela Polícia Penal do Paraná ao STF no dia 2 de março. No documento, o órgão sustenta que o Complexo Médico Penal seria um ambiente custodial mais seguro e compatível com a situação apresentada.

A corporação também afirmou que não houve comunicação prévia ao Supremo por causa da urgência operacional identificada. “Tal circunstância não decorreu de desconsideração à autoridade judicial, mas da priorização imediata da proteção do custodiado em cenário considerado sensível pelas áreas técnicas”, justificou.

Illegal

Pré-candidato à Câmara, o advogado de Filipe Martins, Jeffrey Chiquini, em publicação no X, classificou a determinação de Moraes como ilegal e disse que vai recorrer da decisão. Chiquini costuma postar vídeos questionando decisões do ministro nas redes sociais e viraliza entre apoiadores de Bolsonaro.

“Esse presídio para onde o Filipe está indo, em Ponta Grossa, tem capacidade para 250 presos. Há mais de 1.500 detentos, com superlotação. Qual será a segurança do Filipe Martins?”, afirmou. “(A Cadeia de Ponta Grossa) é uma triagem, um lugar de passagem, não é para permanecer preso”.

Procurada para comentar a suposta superlotação e a viabilidade de manter a custódia de Filipe Martins, a administração da Cadeia Pública de Ponta Grossa não havia se manifestado até a



publicação deste texto. Moraes também foi procurado, por meio do STF, para comentar as condições do réu diante das declarações da defesa, mas também não havia respondido até a publicação deste texto. O espaço segue aberto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

JUSTIÇA - MINISTRO DO STF PROÍBE SAQUES EM ESPÉCIE DE EMENDAS PARLAMENTARES

A decisão de Flávio Dino foi tomada no processo que trata de medidas de transparência e rastreabilidade

Da Agência Brasil

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu nesta terça-feira (3) proibir a realização de saques em espécie de valores oriundos de emendas parlamentares. A medida também alcança recursos transferidos para contas de empresas beneficiárias dos recursos.

A decisão foi tomada no processo da Corte que trata de medidas de transparência e rastreabilidade de emendas. O ministro afirmou que a proibição de saques não impede a movimentação financeira para pagamento de fornecedores e prestadores de serviços. Segundo Dino, os repasses poderão ser feitos por meio de transferências eletrônicas, incluindo PIX.

Em agosto do ano passado, Flávio Dino determinou que o Banco do Brasil, a Caixa e o Banco do Nordeste adaptassem seus sistemas eletrônicos para impedir repasses das emendas por meio de contas de passagem e através de saques na boca do caixa. Contudo, foram constatadas que inconsistências ainda permanecem.

Dino também determinou que o Banco Central regulamente, no prazo de 60 dias, os saques de emendas. O Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) também deverá participar do trabalho.

Em 2024, Flávio Dino assumiu a condução dos processos que tratam da transparência no repasse das emendas. Em fevereiro do ano passado, ele homologou o plano de trabalho no qual o Congresso se comprometeu a identificar os deputados e senadores responsáveis pelas emendas ao Orçamento e os beneficiários dos repasses.

Musk

O procurador-geral da República, Paulo Gonet, enviou ao STF parecer pelo arquivamento aberto na Corte contra o empresário norte-americano Elon Musk, dono da rede social X. A investigação apura o suposto uso da plataforma para instrumentalizar ataques virtuais contra ministros da Corte. Gonet afirmou que a investigação da Polícia Federal não apontou resistência deliberada da plataforma para atentar contra o Poder Judiciário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

JUSTIÇA - TCE-RS PAGOU PENDURICALHO APÓS PROIBIÇÃO DE DINO

Tribunal informou que o valor pago é “um direito funcional reconhecido pelo Poder Judiciário”

Da Estadão Conteúdo

Ao arrepio da decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal, Flávio Dino, que suspendeu liminarmente o pagamento de penduricalhos no serviço público em todo o País, o Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul desembolsou, em 18 de fevereiro - duas semanas após a ordem de Dino -, R\$ 14,3 milhões em licença-prêmio aos seus servidores.

Em nota ao Estadão, o tribunal informou que o valor pago é “um direito funcional reconhecido pelo Poder Judiciário cuja implementação pela via administrativa, a um só tempo, evita a judicialização em massa do tema”.



Flávio Dino suspendeu liminarmente o pagamento de penduricalhos no serviço público em todo o País

O TCE afirma que não se trata de penduricalho. Segundo o tribunal, o valor de R\$ 14,3 milhões se refere a um ‘ajuste na base de cálculo das indenizações de licenças-prêmio a servidores autorizado por decisão administrativa, com fundamento em jurisprudência pacífica do Superior Tribunal de Justiça, aplicada pela administração pública em âmbito nacional’.

O pagamento, não detalhado pela Corte no Portal da Transparência do órgão, foi efetuado 13 dias após a liminar do ministro Flávio Dino, que ordenou em 5 de fevereiro a revisão dos supersalários e benefícios a perder de vista que elevam os contracheques a

patamares do funcionalismo a até cinco vezes maior que o teto - R\$ 46,3 mil bruto, ou cerca de R\$ 35 mil líquido.

Em 2025, a Corte gaúcha pagou R\$ 100 mil em licença-prêmio aos integrantes do tribunal, ou 143 vezes a menos do que o pagamento efetuado em fevereiro último.

Ao todo, 794 servidores foram contemplados, a maioria ainda na ativa, além de parte já aposentada. Os sete conselheiros do tribunal não integram esse grupo, segundo a assessoria da Corte.

O montante pago refere-se a indenizações de licença-prêmio acumuladas desde 2017. Segundo o TCE, a revisão administrativa gerou o crédito aos servidores que ‘deixaram de usufruir do benefício por necessidade de serviço’.

Violação

No despacho que ameaça, nas palavras do ministro, o ‘Império dos Penduricalhos’, Dino fez duras críticas aos contracheques milionários do serviço público que se espalham pelo País. Ele classificou esse quadro como “violação massiva” da Constituição.

A decisão de Dino foi tomada no âmbito de ação apresentada por uma associação de procuradores municipais da Praia Grande, no litoral de São Paulo. Dino entendeu, no entanto, que o tema já foi tantas vezes discutido e “há tantos exemplos de pagamentos irregulares” que decidiu ampliar o alcance da medida para os demais poderes, além do Judiciário, incluindo o Executivo e o Legislativo no pente fino.

Somada a uma liminar do ministro Gilmar Mendes, que também criticou pagamentos que extrapolam o teto constitucional, a decisão de Dino será analisada pelo Plenário do STF em 25 de março.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

JUSTIÇA - SEM TRABALHAR DESDE 2023, JUIZ GANHOU R\$ 300 MIL NO ÚLTIMO

O desembargador substituto TJDF, João Luís Fischer Dias, é acusado de assédio sexual

Do Estadão Conteúdo

Sem trabalhar desde agosto de 2023, quando o Tribunal de Justiça do Distrito Federal lhe impôs aposentadoria compulsória sob acusação de assédio sexual e stalking contra servidoras, o desembargador substituto João Luís Fischer Dias - que teve recurso negado nesta terça-feira, 3, pelo Conselho Nacional de Justiça -, recebeu desde dezembro passado R\$ 300 mil em salários.

Em dezembro, o magistrado recebeu R\$ 114.464,25 líquido, em um mês comumente marcado por contracheques elevados no Judiciário. Em janeiro de 2026, R\$ 104.898,54 depositados em sua conta. Já em fevereiro, o valor foi de R\$ 80.766,00 líquido.

Nesta terça, 3, Fischer Dias se defendeu no plenário do CNJ, na sessão conduzida pelo ministro Edson Fachin, presidente do Supremo Tribunal Federal e do CNJ. Inicialmente, disse que 'respeita e confia na Justiça do seu país'.

Ele criticou a 'contaminação por viés político que afetou o devido processo legal'. Disse que recorreu ao CNJ ante a 'possibilidade de desfazer uma grande injustiça'.

Em seu voto, a conselheira Daiane Nogueira de Lira, relatora, destacou que 'a conduta (de Fischer) é totalmente incompatível com a carreira da magistratura'. "O assédio sexual e a perseguição a servidoras são fatos extremamente graves e não podem ser sancionados com penas brandas, razão pela qual a pena de aposentadoria compulsória foi acertadamente aplicada pelo Tribunal de Justiça do DF", avalia Daiane.

Ela ressaltou que as condutas de assédio sexual e de stalking 'configuram tipos penais no Brasil. "O magistrado João Luís Fischer Dias utilizou de sua posição hierárquica para coagir e amedrontar servidoras, o que é inconcebível", reprovou a conselheira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - HERANÇA DIGITAL: O RISCO INVISÍVEL QUE PODE COMPROMETER PATRIMÔNIOS E NEGÓCIOS



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA).
opinioao@portalbenews.com.br

As relações humanas deixaram de se dar majoritariamente no plano físico há algum tempo. No mundo inteiro, negócios, contratos, comunicações, investimentos e até vínculos afetivos migraram para o ambiente digital. Trabalhamos cada vez mais diante de telas, produzimos valor em softwares, plataformas e sistemas, armazenamos documentos estratégicos em nuvem, negociamos com parceiros internacionais por meios eletrônicos e, não raramente, investimos em ativos que sequer possuem existência material, como criptomoedas, milhas, créditos em plataformas e conteúdos monetizáveis. O ambiente digital deixou de ser apenas meio; tornou-se espaço de geração de riqueza, de valor econômico e de patrimônio.

É nesse contexto que se fala em patrimônio digital. O conceito ainda não é fechado, mas pode ser compreendido como o conjunto de bens, direitos, informações e ativos de valor econômico armazenados, produzidos ou geridos em ambiente digital. Entram aqui, por exemplo, contas com saldo em plataformas financeiras, criptoativos, domínios, canais monetizados, bases de dados, arquivos profissionais relevantes, contratos armazenados em nuvem, carteiras digitais, créditos em plataformas de serviços e até mesmo acervos digitais que possam ter valor patrimonial direto ou indireto para uma empresa ou para uma família. Para gestores e empresários, esse patrimônio não é periférico: muitas vezes ele concentra o coração da operação, da estratégia comercial e da inteligência do negócio.

O direito brasileiro sempre tratou o patrimônio como um conjunto de bens e direitos dotados de valor econômico e, como regra, transmissíveis aos herdeiros em caso de morte. A lógica sucessória parte da ideia de continuidade patrimonial: o que tem valor integra a herança. O problema é que o nosso Código Civil foi concebido em uma época em que o patrimônio digital, tal como hoje o conhecemos, simplesmente não fazia parte do cotidiano econômico e empresarial. Não há, portanto, disciplina clara



e específica sobre como se dá a transmissão desses bens digitais aos herdeiros, tampouco sobre os limites entre herança, privacidade e intimidade quando o acesso a conteúdos digitais do falecido é requerido.

Essa lacuna normativa tem um efeito prático preocupante: ativos digitais relevantes podem se perder, ficar inacessíveis ou simplesmente desaparecer se ninguém souber que existem ou se não houver meios jurídicos e técnicos de acessá-los. Em ambientes corporativos, isso pode significar a perda de carteiras de criptoativos da empresa, o bloqueio de domínios estratégicos, a impossibilidade de acessar contratos ou registros essenciais para a continuidade do negócio. No plano pessoal, herdeiros podem desconhecer a existência de valores investidos em plataformas digitais ou de créditos relevantes acumulados ao longo dos anos. O patrimônio existe, mas se torna invisível e irrecuperável.

A discussão ganhou especial repercussão no Brasil a partir de decisão recente do Superior Tribunal de Justiça (em recurso sob a relatoria da ministra Nancy Andrighi), em um caso que envolve uma tragédia aérea em que todos os membros de uma família faleceram (marido, esposa e filhos). Os herdeiros remanescentes (ascendentes) buscaram acessar o conteúdo do computador das vítimas para identificar eventuais bens e ativos digitais que pudessem integrar o espólio. A controvérsia jurídica expôs, de forma muito clara, o conflito entre dois valores relevantes: de um lado, o direito sucessório e o interesse legítimo dos herdeiros em identificar e proteger o patrimônio; de outro, o direito à privacidade e à intimidade do falecido, que não desaparece automaticamente com a morte. A proposta apresentada no voto buscou justamente enfrentar essa tensão, reconhecendo que o acesso a conteúdos digitais deve ser ponderado, distinguindo-se o que tem valor patrimonial transmissível (dados com valor econômico) daquilo que se insere no campo estritamente íntimo e pessoal (conteúdos existenciais/pessoais). O processo ainda se encontra em andamento, mas o debate já produziu um efeito positivo: colocou a herança digital no centro da agenda jurídica e empresarial.

Para empresários e gestores, a mensagem prática é clara: não dá mais para tratar a sucessão digital como um problema distante ou teórico. Planejar a herança digital é, hoje, parte da governança patrimonial e da gestão de riscos. Uma primeira medida possível é a elaboração de testamento que trate expressamente de ativos digitais, com a nomeação de inventariante e, se for o caso, de um inventariante digital, responsável por localizar, identificar e viabilizar o acesso aos bens digitais de natureza patrimonial. Outra estratégia possível é a criação de um repositório específico, como um perfil de usuário no computador, separado do uso cotidiano, no qual sejam armazenadas informações essenciais sobre a existência de ativos digitais, chaves de acesso e instruções de recuperação, cujo acesso seja permitido apenas ao inventariante digital indicado. Isso preserva, de um lado, o patrimônio econômico e, de outro, protege a intimidade e a privacidade de conteúdos pessoais que não se deseja tornar públicos ou acessíveis.

Também é recomendável mapear periodicamente os ativos digitais relevantes da pessoa física ou da empresa, mantendo um inventário atualizado de contas, plataformas, domínios, carteiras digitais e contratos eletrônicos. Em ambientes corporativos, políticas internas de continuidade de negócios e de gestão de credenciais precisam prever cenários de ausência definitiva de gestores-chave. A herança digital não é apenas um tema de sucessões; é um tema de governança, compliance e estratégia empresarial. Ignorá-la hoje é assumir o risco de que parte relevante do patrimônio simplesmente se perca amanhã, em silêncio, atrás de uma senha que ninguém mais conhece.

Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras.

NÃO DÁ MAIS PARA TRATAR A SUCESSÃO DIGITAL COMO UM PROBLEMA DISTANTE OU TEÓRICO. PLANEJAR A HERANÇA DIGITAL É, HOJE, PARTE DA GOVERNANÇA PATRIMONIAL E DA GESTÃO DE RISCOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/03/2026

INTERNACIONAL - FILHO DE ALI KHAMENEI É ELEITO LÍDER SUPREMO DO IRÃ

Segundo o canal de TV Iran International, a Assembleia de Especialistas elegeu o aiatolá Mojtaba Khamenei

Do Estadão Conteúdo



Mojtaba já era cotado como possível sucessor do pai antes mesmo do início da atual guerra no Oriente Médio

A Assembleia de Especialistas do Irã elegeu Mojtaba Khamenei, filho de Ali Khamenei, como o próximo líder supremo do país, informou nesta terça-feira, 3, o canal de TV Iran International, que tem como foco o público iraniano e está baseado em Londres, no Reino Unido.

O líder supremo Ali Khamenei morreu no último sábado, 28 de fevereiro, em meio aos ataques dos Estados Unidos e Israel contra a cúpula do regime iraniano. Nesta terça, os ataques foram ampliados, com um bombardeio contra o prédio da Assembleia de Especialistas na cidade sagrada de Qom, onde 88 aiatolás deveriam se reunir para definir quem substituirá Khamenei. Não está claro se os aiatolás

estavam no prédio.

A mídia estatal iraniana não confirmou se havia de fato algum religioso entre os mortos, mas, em Washington, o presidente americano, Donald Trump declarou que, dos candidatos que seu governo havia considerado para a liderança do Irã, alguns já morreram.

“A maioria das pessoas que tínhamos em mente já morreu. Agora temos outro grupo, que também pode estar morto, segundo relatos. Então, teremos uma terceira onda. Em breve, não conheceremos mais ninguém”, afirmou o presidente americano a repórteres na Casa Branca.

Na ocasião, Trump descartou indicar Reza Pahlavi, filho de Mohammad Pahlavi, que foi destronado pela Revolução Islâmica. Apesar de considerar Pahlavi “um cara legal”, o mandatário dos EUA afirmou que provavelmente alguém de dentro do regime seria uma escolha mais apropriada. “Faz sentido colocar alguém que está presente, que é popular atualmente, se é que existe tal pessoa”, considerou.

Quem é Mojtaba

Mojtaba Khamenei tem 56 anos e é o segundo filho mais velho de Ali Khamenei. Assim como o pai, ele é um aiatolá, ou seja, um clérigo de alto escalão dentro do islamismo xiita. Ele serviu o exército iraniano na Guerra Irã-Iraque, entre 1980 e 1988, e teria liderado a milícia paramilitar Basij na repressão aos protestos que ocorreram no país em 2009.

Mojtaba já era cotado como possível sucessor do pai antes mesmo do início da atual guerra no Oriente Médio. Ali Khamenei foi o segundo líder supremo do Irã após a Revolução Islâmica de 1979 e ficou no cargo de junho de 1989 até a data de sua morte, em 28 de fevereiro deste ano, durante os ataques conduzidos por americanos e israelenses.

Segundo o Iran International, Mojtaba teria sido eleito líder supremo sob pressão da Guarda Revolucionária. A Guarda Revolucionária é uma das instituições mais poderosas do Irã, tem como missão preservar o regime e a República Islâmica e conta com grande poderio militar. É uma entidade considerada conservadora entre os iranianos e, recentemente, passou a ser designada como terrorista por Estados Unidos, Israel, Argentina, Austrália, entre outros países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

INTERNACIONAL - ONU PEDE PROTEÇÃO DE CIVIS E APURAÇÃO RÁPIDA DE ATAQUE A ESCOLA

Da Agência Brasil

O alto comissário das Nações Unidas para os Direitos Humanos, Volker Türk, condenou nesta terça-feira (3) a escalada dos conflitos entre Israel, Estados Unidos e Irã e pediu a adoção de “todas as medidas possíveis” para proteger civis. Türk destacou o ataque a uma escola primária em Minab, no sul do Irã, que matou dezenas de meninas, e pediu uma investigação “rápida, imparcial e minuciosa” sobre as circunstâncias do ocorrido.

“Cabe às forças que realizaram o ataque investigá-lo. Apelamos para que tornem públicas as conclusões e assegurem responsabilização e reparação às vítimas”, afirmou a porta-voz do alto comissário das Nações Unidas para os Direitos Humanos, Ravina Shamdasani.

No sábado (28), os ataques de Israel e Estados Unidos atingiram uma escola em Minab, sul do Irã, deixando mais de 150 estudantes mortos, segundo a agência estatal iraniana Irna. Mais de 90 crianças ficaram feridas. O caso aconteceu pela manhã, enquanto as alunas estavam em aula, segundo a agência de notícias.

Além da proteção dos civis, o alto comissário pediu o retorno à mesa de negociações, que, segundo ele, é a única maneira de “pôr fim às mortes, à destruição e ao desespero”.

Líbano

Cerca de 30 mil pessoas deslocadas foram acolhidas em abrigos coletivos no Líbano na última segunda-feira, segundo a ONU. “Muitas outras dormiam em seus carros, à beira das estradas ou estavam presas no trânsito nas vias que saíam do sul do país”, disse Babar Baloch, porta-voz da Agência da ONU para Refugiados (ACNUR).

O exército israelense atacou diversas áreas no Líbano depois que o Hezbollah (principal força militar do país) lançou foguetes contra Israel na noite de domingo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

INTERNACIONAL - TRUMP QUER CORTAR RELAÇÕES APÓS ESPANHA NEGAR AJUDA

EUA queriam usar suas bases militares em território espanhol para atacar o Irã, mas o país europeu não permitiu

Do Estadão Conteúdo



Trump também está contrariado porque a Espanha não quis contribuir com 5% do PIB para a defesa dos países da Otan

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou cortar relações comerciais com a Espanha após o governo espanhol não autorizar que o país americano utilizasse suas bases para atacar o Irã. A ameaça ocorreu durante a fala de Trump após o encontro com o primeiro-ministro da Alemanha, Friedrich Merz, nesta terça-feira, 3, na Casa Branca.

“Algumas das nações europeias têm sido úteis e têm ajudado, outras não. A Alemanha tem sido incrível. [...] Outros países, como a Espanha, são terríveis. Eu falei para o Scott (Bessent, secretário do Tesouro dos EUA) para encerrar todos os acordos com a Espanha. Em primeiro lugar, eu pedi que todas as nações europeias contribuíssem com 5% do PIB e todo mundo está fazendo isso, mas a Espanha não fez isso”, afirmou o presidente.



Em janeiro deste ano, o presidente cobrou os aliados da Otan para que elevassem os gastos em defesa a 5% do PIB.

“E agora a Espanha disse que não podemos utilizar suas bases. E, na verdade, podemos usar, podemos voar para lá, ninguém vai dizer que não pode, mas eles foram muito pouco amigáveis. A Espanha não tem nada que precisamos, a não ser um grande povo, mas eles não tem uma grande liderança”, continuou Trump.

O secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, assentiu, afirmando que o presidente poderia impor tarifas e fazer o que quisesse.

‘Ele não é o Winston Churchill’

Em outro ataque aos europeus, Trump disse estar insatisfeito com o Reino Unido. “E a propósito, também não estou feliz com o Reino Unido. Ele (Keir Starmer) falou sobre a ilha e levou três, quatro dias para podermos pousar em relação à base militar e tivemos que voar por mais horas, então estamos muito surpresos. Ele não é o Winston Churchill. Bem, acho que estão nos deixando pousar em certas áreas e nós somos gratos por isso. Nós não estamos pedindo tropas em solo, nada disso”, afirmou Trump.

Na mesma página

O primeiro-ministro da Alemanha, Friedrich Merz, afirmou que ele e Trump estão “na mesma página” em termos de acabar com o regime do Irã, e que deverá tratar sobre acordos comerciais e guerra na Ucrânia posteriormente.

Durante sua visita a Trump, Merz disse que a Alemanha está “ansiosa pelo dia seguinte” ao fim da guerra com o Irã. Ele afirmou que Berlim deseja trabalhar com os EUA em uma estratégia para quando o atual governo iraniano deixar de existir.

“Estamos muito interessados ??em uma abordagem comum, em trabalho conjunto e no que podemos fazer juntos”, disse Merz. “E isto é importante não só para os americanos”, disse ele. “Isto é extremamente importante para a Europa e extremamente importante para Israel e para a sua segurança.”

Desmantelado

Durante a fala, Trump afirmou ainda que atacou o Irã porque acreditava que o país atacaria primeiro. “Nós tínhamos ótimos negociadores, que estavam trabalhando com isso, que fizeram isso a vida inteira. Com base no andamento das negociações, eu achei que eles iriam atacar primeiro. E eu não queria que isso acontecesse”, afirmou o presidente.

Trump comemorou o impacto do ataque ao Irã afirmando ter “desmantelado” tudo o que tinham. “O número de mísseis diminui e eles estão atingindo países chamados neutros, com quem eles conviviam por muito tempo”, disse. “Eles não têm mais proteção aérea, eles não têm nenhum meio de detecção, portanto, eles vão sofrer bastante, são pessoas muito ruins”, concluiu o presidente.

Trump estimou que o Irã tenha matado 35 mil manifestantes durante os protestos contra o governo iraniano. Em janeiro, a Agência de Notícias de Ativistas de Direitos Humanos (Hran, na sigla em inglês), que atua no país, estimava que cerca de 6 mil pessoas haviam sido mortas. O número foi contestado pelo governo que estimava aproximadamente 3 mil mortes.

Sobre o conflito, Trump afirmou que 49 pessoas foram mortas no primeiro dia, e disse acreditar que houve outro ataque nesta terça. “Não sei se há um pior cenário, nós os derrotamos militarmente. Há ainda alguns mísseis, mas estamos atingindo todos os lançadores, todos os estoques de mísseis”, destacou.

Ormuz

Trump disse que, se for necessário, a Marinha americana escoltará os navios tanques pelo Estreito de Ormuz. Os comentários ocorreram à luz de relatos sobre ameaças do Irã de incendiar qualquer navio que tentar passar pelo estreito. “Custe o que custar, EUA vão garantir fluxo livre de energia para o mundo”, disse o republicano.

Mais cedo, várias matérias da imprensa internacional citavam que o Iraque terá que cortar sua produção de petróleo em várias regiões do país devido à guerra em andamento entre Estados Unidos e Irã.

Duas autoridades iraquianas disseram à Reuters que o Iraque será forçado a cortar sua produção em mais de 3 milhões de barris por dia (bpd), caso os petroleiros não sejam capazes de se mover livremente pelo Estreito de Ormuz e chegar aos portos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

INTERNACIONAL - GUERRA IMPEDE VOLTA DE BRASILEIROS QUE FAZIAM CRUZEIRO EM DUBAI

Retorno do grupo seria domingo, de avião. Mas os ataques fizeram com que o espaço aéreo na região fosse fechado

Da Agência Brasil



A embarcação, que transporta cerca de 5 mil passageiros, está em um porto de Dubai com turistas e tripulantes

Um grupo de brasileiros está retido em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, desde o último sábado (28), quando começaram os ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã.

Os brasileiros se encontram no navio MSC Euribia, operado pela MSC Cruzeiros. A Agência Brasil perguntou à companhia quantos brasileiros estão a bordo e aguarda mais informações.

O grupo participava de um cruzeiro marítimo e deveria ter embarcado de volta para o Brasil no domingo (1º), mas, devido aos bombardeios, o espaço aéreo em diversos países da região foi fechado, impedindo o retorno.

Segundo a MSC Cruzeiros, a embarcação, que transporta cerca de 5 mil passageiros, permanece atracada em um porto local “até novo aviso”, por determinação de segurança das autoridades regionais e internacionais.

“A situação a bordo está tranquila, e nossos hóspedes e tripulantes estão confortáveis e bem assistidos”, informou a MSC.

A empresa disse ainda que, diante do cenário de restrição do espaço aéreo na região, está trabalhando em colaboração com as companhias aéreas para monitorar as rotas e possibilidades disponíveis.

“Estamos em contato ativo com embaixadas e ministérios das Relações Exteriores para garantir que eles tenham as informações necessárias sobre seus cidadãos a bordo e para entender quaisquer planos de repatriação que estejam sendo desenvolvidos”, afirmou a MSC.



Em razão do conflito, a empresa cancelou o próximo cruzeiro do MSC Euribia, que partiria de Dubai, em 7 de março, e passaria por Doha, no Catar, em 8 de março, e por Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos, em 11 de março.

“Estamos trabalhando em estreita coordenação com as autoridades competentes, ministérios das Relações Exteriores nacionais, embaixadas, especialistas internacionais em segurança e parceiros de segurança das empresas do grupo para monitorar continuamente a situação e determinar as medidas apropriadas”, finaliza a nota.

Assistência

A agência de viagens Strik Turismo, responsável por passageiros do grupo, também divulgou nota afirmando que todos se encontram em segurança, recebendo completa assistência a bordo do navio.

A nota diz ainda que a companhia marítima tem oferecido suporte contínuo, assegurando “conforto, alimentação adequada e todo o acompanhamento necessário para o bem-estar dos viajantes durante este período”.

“Os passageiros cujas medicações estavam próximas do término já tiveram seus medicamentos devidamente repostos, garantindo a continuidade dos tratamentos. Além disso, as atividades e programações internas do navio seguem normalmente, contribuindo para o lazer e bem-estar de todos a bordo”, diz a nota.

A agência diz que acompanha a situação com máxima responsabilidade, mantendo contato direto com o Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty) e com a Embaixada do Brasil nos Emirados Árabes Unidos, para que a repatriação do grupo ocorra da forma mais breve e segura possível.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026

INTERNACIONAL - CONSULADO DOS EUA NA CIDADE É ALVO DE ATAQUES COM DRONES

Escritório de mídia de Dubai confirmou que ataque provocou um incêndio perto do local

Do Estadão Conteúdo

Um ataque com drone provocou um incêndio nesta terça-feira, 3, próximo ao consulado dos Estados Unidos em Dubai. Segundo as autoridades locais, o fogo foi controlado. Moradores relataram ter ouvido uma forte explosão, enquanto um deles disse ter visto o incêndio, enquanto o Irã continua seus ataques no Oriente Médio em retaliação aos ataques americanos e israelenses. Forças policiais isolaram a área.

“O incêndio causado por um incidente envolvendo um drone perto do consulado dos Estados Unidos foi controlado com sucesso”, informou o escritório de mídia do emirado de Dubai no X. “As equipes de resgate intervieram imediatamente. Nenhum ferido foi registrado”.

O secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, confirmou que um drone atingiu as proximidades do consulado de seu país em Dubai sem causar vítimas. “Infelizmente, um drone atingiu um estacionamento ao lado do edifício da legação e provocou um incêndio. Todo o pessoal está em segurança”, declarou Rubio em Washington. Em Irbil, a capital da região curda semiautônoma no norte do Iraque, jornalistas da Associated Press ouviram explosões e viram fumaça subindo próximo ao posto diplomático dos EUA nesta terça, mas não houve relatos de vítimas após uma nova onda interceptada de ataques com drones e mísseis.

Vários drones alvejaram áreas ao redor do prédio do consulado dos EUA na terça-feira, mas não o atingiram diretamente. Detritos dos drones interceptados causaram incêndios e danos materiais.

Milícias iraquianas ligadas ao Irã reivindicaram múltiplos ataques à região curda, que abriga bases com tropas americanas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CHINESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO COSCO SUSPENDE OPERAÇÕES NO GOLFO, EM MEIO À GUERRA NO ORIENTE MÉDIO

Estatual se une a outras grandes companhias de navegação que decidiram suspender o tráfego na via marítima devido ao fogo cruzado

Por AFP



A empresa chinesa de transporte marítimo Cosco possui uma das maiores frotas de petroleiros do mundo — Foto: Patrick T. Fallon / AFP

A empresa chinesa de transporte marítimo Cosco, que possui uma das maiores frotas de petroleiros do mundo, anunciou a suspensão, a partir desta quarta-feira, das operações para os países do Golfo, como Emirados Árabes Unidos, Bahrein, Arábia Saudita, Iraque e Kuwait, devido à guerra dos Estados Unidos e

de Israel contra o Irã.

A empresa estatal com sede em Xangai se une a outras grandes companhias de navegação, incluindo Maersk, CMA CGM e Hapag-Lloyd, que decidiram suspender o tráfego no Golfo devido ao fogo cruzado nessa importante via marítima.

"Em vista da escalada do conflito na região do Oriente Médio e das consequentes restrições ao tráfego marítimo no Estreito de Ormuz", a Cosco decidiu "suspender todas as novas reservas... para as rotas relevantes com efeito imediato e até nova ordem", afirmou a empresa em um comunicado.

A Guarda Revolucionária iraniana afirma que tem o controle total sobre o Estreito de Ormuz. Desde sábado, o Irã responde aos ataques americanos e israelenses com o lançamento de drones e mísseis contra as monarquias árabes do Golfo, aliadas dos Estados Unidos, e contra Israel.

A suspensão das operações abrange os países Bahrein, Iraque, Catar, Kuwait e em algumas áreas dos Emirados e da Arábia Saudita.

O porto saudita de Jidá, no Mar Vermelho, e os portos emiradenses de Khor Fakkan e Fujairah, voltados para o Golfo de Omã, poderão receber serviços sem passar pelo Estreito de Ormuz.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/03/2026

DONOS DA RAÍZEN NÃO CHEGAM A ACORDO PARA INJEÇÃO DE RECURSOS NA EMPRESA, DIZ AGÊNCIA

Cosan concluiu que não conseguiria igualar a escala do apoio financeiro da Shell. Fundos administrados pelo BTG também discordaram de termos propostos. Fracasso nas negociações complica situação da empresa

Por Cristiane Lucchesi e Rachel Gamarski, Em Bloomberg



Raízen busca capital após enfrentar crise diante das altas taxas de juros, de safras fracas e de investimentos malsucedidos — Foto: Bloomberg

As negociações para resgatar a Raízen fracassaram depois que as duas empresas que a controlam, Cosan e Shell, não chegaram a um acordo sobre um plano para injetar recursos na companhia, segundo pessoas familiarizadas com o assunto, deixando a produtora brasileira de açúcar e etanol com cada vez menos opções para sair da crise de dívida.

A Cosan concluiu que não seria capaz de igualar a escala do apoio financeiro que a Shell havia prometido oferecer à Raízen, enquanto outras propostas apresentadas pela Cosan foram rejeitadas pela Shell, disse uma das fontes, que pediu para não ser identificada por se tratarem de conversas privadas.

Fundos de private equity administrados pelo Banco BTG Pactual, também envolvidos nas negociações, discordaram de vários termos propostos pela Shell e decidiram não injetar dinheiro na Raízen, disse outra fonte.

As ações da Raízen operavam em queda de 5,8% na manhã desta terça-feira, cotadas a R\$ 0,65. Este ano, até segunda-feira, os papéis acumulam queda de 16,04%.

A Shell prometeu publicamente injetar R\$ 3,5 bilhões em capital novo na Raízen na terça-feira e deve apresentar seu próprio plano para os bancos já nesta quarta, segundo uma das fontes. Oficialmente, a empresa não quis comentar.

A Raízen busca um aporte de capital após enfrentar dificuldades devido a uma combinação de altas taxas de juros, safras fracas e investimentos malsucedidos. Seus títulos de dívida despencaram e sua classificação de risco crédito foi rebaixada.

O plano da Shell pode ser a melhor esperança da Raízen para evitar um pedido de recuperação judicial. A proposta ainda incluiria um potencial aporte de R\$ 500 milhões de Rubens Ometto, fundador da Cosan, e converteria cerca de R\$ 25 bilhões de dívida em ações — melhorando o balanço patrimonial da empresa, mas diluindo a participação dos acionistas.

A proposta também tornaria a Shell acionista majoritária e exigiria que a empresa absorvesse a dívida da Raízen em seu próprio balanço e administrasse a empresa.

Credores têm pressionado a Shell e a Cosan para injetarem até R\$ 12 bilhões, argumentando que são empresas lucrativas com caixa suficiente para contribuir com mais do que estão oferecendo, conforme relatado anteriormente pela Bloomberg. Alguns credores argumentam que a Raízen precisa de cerca de R\$ 25 bilhões em capital.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INTEGRAÇÃO E SUSTENTABILIDADE: COMO A INFRA S.A. DESENHA A NOVA AGENDA DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL

Empresa é responsável por estruturar projetos que levaram a 26 leilões e mais de R\$ 150 bilhões em investimentos contratados; visão de rede e preocupação com meio ambiente são diferenciais da gestão

Por Infra S.A. e Estadão Blue Studio

O Brasil vive uma inflexão na forma como estrutura seus projetos de infraestrutura. O que antes era marcado por concessões pontuais, planejamento fragmentado por modais e forte dependência de obras públicas passou a incorporar modelagens mais sofisticadas, integração logística e novas estratégias de financiamento. Esse movimento, consolidado a partir de 2023, inaugura um ciclo que combina maior participação privada, inovação contratual e centralidade da agenda ambiental.

Desde então, a Infra S.A. desenvolveu estudos que resultaram em 26 leilões no setor de transportes, somando cerca de R\$ 150 bilhões em investimentos contratados em rodovias e portos. Para 2026, a carteira de projetos da empresa conta com mais de 20 empreendimentos, entre ferrovias, rodovias, hidrovias e terminais portuários. A escala é relevante, mas o diferencial está na forma como esses empreendimentos vêm sendo estruturados.



'Infraestrutura precisa ser pensada como vetor de competitividade e desenvolvimento sustentável', diz diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos Foto: Divulgação Infra

Para o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, esse novo ciclo representa uma transformação estrutural no planejamento da infraestrutura brasileira. “Estamos consolidando uma visão sistêmica, que integra modais, antecipa desafios regulatórios e ambientais e cria condições para ampliar a participação privada com segurança e previsibilidade. A infraestrutura precisa ser pensada como vetor de competitividade e desenvolvimento sustentável, e é isso que orienta a atuação da Infra S.A.”, afirma.

“A agenda é extremamente desafiadora. Hoje, temos inovações tecnológicas e mudanças às quais precisamos nos adaptar, considerando o presente e o cenário futuro da infraestrutura”, explicou Lilian Campos, superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., durante palestra no P3C – maior evento sobre concessões e PPPs do Brasil, realizado em fevereiro, em São Paulo.

Como principal estruturadora de projetos do governo federal na área de transportes, a Infra S.A. atua na modelagem econômica, nos estudos de demanda e na simulação de cenários que sustentam os novos contratos. “Trabalhamos de maneira meticulosa, prestando assessoramento aos Ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos, considerando todos os elementos para integração e interoperabilidade”, disse Lilian.

Visão de rede

Um dos elementos centrais desse ciclo é a mudança na lógica de planejamento. Historicamente, os modais eram tratados de forma isolada. A nova abordagem parte de conectividade e complementaridade entre os modos. “Posicionar a ferrovia para o escoamento, as rodovias com o papel de distribuição de médias e curtas distâncias e o aquaviário transportando grandes volumes de carga, criando corredores verdes e multimodais”, explicou Lilian.

A visão de rede altera tanto a eficiência operacional quanto a equação ambiental. Durante o P3C, representantes do Ministério dos Transportes destacaram que, na comparação com o modal rodoviário, o transporte ferroviário, em longas distâncias, pode reduzir significativamente os custos logísticos e emissões de gases de efeito estufa. Para Lilian, esse alinhamento é estrutural. “A sustentabilidade ambiental tem que ser considerada em todos os aspectos”, afirmou.

Um exemplo é o Arco Norte. A região se consolida como rota estratégica para o escoamento da produção do Centro-Oeste, impulsionando investimentos em portos, ferrovias e acessos rodoviários. “São empreendimentos complexos, que exigem modelos econômicos bem estruturados, fornecendo sustentabilidade ambiental e financeira”, disse Lilian. “É a nossa saída que mais atrai cargas,

favorecendo o crescimento de uma nova fronteira agrícola. De 2010 a 2025, o crescimento anual médio é de 4,5%.”

Ela ressalta que o crescimento da movimentação portuária e ferroviária na região é acompanhado por dados históricos monitorados pela área de Inteligência de Mercado da Infra S.A., por meio do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), do qual é coordenadora. Além da infraestrutura física, entram em cena desafios como financiabilidade, governança e gestão de controvérsias socioambientais.

Inovação contratual

O novo ciclo também se diferencia pelo modelo das concessões. Em discussão recente, integrantes do ministério ressaltaram a adoção de projetos ferroviários no modo “greenfield”, concedidos antes da construção, com maior participação privada desde o início. Outra diretriz mencionada foi a assunção, pelo governo federal, do licenciamento ambiental prévio em projetos estratégicos.

Para Lilian, essa evolução institucional tem reflexo direto na atratividade. “Temos visto uma maturidade maior, de segurança jurídica regulatória, de controle interno e externo e de expertise das equipes técnicas”, afirmou. Segundo ela, o sucesso dos leilões recentes e a renovação de grupos participantes indicam um ambiente mais consistente. “Temos carteira recorde de investimentos no Brasil.”

Ao integrar modais, sofisticar contratos e incorporar sustentabilidade desde a modelagem, a Infra S.A. consolida seu papel na estruturação dessa nova etapa da infraestrutura brasileira. O desafio, agora, não é apenas ampliar a carteira de projetos, mas garantir que a pauta seja pensada como sistema, com previsibilidade regulatória, eficiência logística e alinhamento às exigências ambientais do século 21.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/03/2026

FLÁVIO ESCALA ASSESSOR DE TARCÍSIO E IRMÃO PARA COORDENAREM AGENDAS E LOGÍSTICA DA CAMPANHA

José Vicente Santini deve ser exonerado do gabinete do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, para ajudar a montar as agendas do senador

Por Guilherme Caetano

BRASÍLIA – O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) escalou os irmãos Nelson Santini e Vicente Santini para ajudar na coordenação de sua pré-campanha à Presidência da República. Vicente participou de uma reunião da oposição no Senado nesta terça-feira, 3.



Vicente Santini deve ser exonerado do gabinete do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), onde ocupa o cargo de assessor especial, nos próximos dias para coordenar as agendas de Flávio pelo País.

Vicente Santini, assessor especial de Tarcísio, vai coordenar as agendas da campanha de Flávio Bolsonaro Foto: Rosinei Coutinho/STF

Já Nelson, conhecido como Tenente Santini, vai se ocupar da questão logística e da estrutura operacional da campanha. A ideia é “garantir tudo que for necessário para a campanha funcionar”, de acordo com um aliado do senador.

Vicente Santini realizou um jantar em sua mansão no Lago Sul, em Brasília, para Flávio e os deputados e senadores do PL após a reunião na sede do Partido Liberal na quarta-feira passada, 25.

O encontro teve o objetivo de apaziguar e unir as bancadas bolsonaristas em torno da pré-candidatura.

Ele foi secretário nacional da Justiça no Ministério da Justiça e Segurança Pública no governo Bolsonaro. Antes ele havia sido exonerado do cargo de secretário-executivo da Casa Civil, quando Onyx Lorenzoni estava à frente da pasta, após vir à tona a notícia de que usou um voo da Força Aérea Brasileira em viagem oficial à Europa e à Ásia.

Nelson foi policial das Rondas Ostensivas Tobias de Aguiar (Rota) e trabalhou com o ex-secretário estadual da Segurança Pública, o capitão Guilherme Derrite (PP-SP). Também foi o maior doador da campanha de Derrite em 2022 para deputado federal por São Paulo: R\$ 88 mil.

Em 2023, o Estadão revelou que a CampSeg, empresa fundada pelos irmãos Santini, arregimentou policiais militares, agentes prisionais e guardas civis para fazer a segurança patrimonial da ferrovia na região do porto de Santos.

Além dos irmãos Santini, o senador Rogério Marinho (PL-RN) aparece como homem forte da pré-campanha, responsável pela coordenação geral. O senador Carlos Portinho (PL-RJ), rifado das vagas ao Senado no Estado, foi convidado a integrar a coordenação.

A equipe de pré-campanha de Flávio está concentrada no momento em articular as alianças para formar as chapas estaduais visando as eleições de outubro.

Como o Estadão mostrou, o PL tem dado preferência por acordos pragmáticos acima do apoio a políticos leais ao bolsonarismo. A exceção à estratégia tem sido a família Bolsonaro, tornada prioridade mesmo em relação a bolsonaristas com redutos eleitorais consolidados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

EXCLUSIVO: COSAN NÃO ACOMPANHARÁ SHELL EM AUMENTO DE CAPITAL DA RAÍZEN, DIZEM FONTES

Já o empresário Rubens Ometto fará aporte de R\$ 500 milhões, e Shell se comprometeu a injetar R\$ 3,5 bi

Por Fernanda Guimarães e Mônica Scaramuzzo, Valor — São Paulo



Presidente da Shell informou sobre o aporte na Raízen e disse esperar injeção proporcional da Cosan — Foto: Divulgação/Raízen

O grupo Cosan, do empresário Rubens Ometto, não deve fazer um aporte direto de capital na Raízen acompanhando a Shell, que se comprometeu a colocar R\$ 3,5 bilhões na empresa, apurou o Valor.

Já Ometto vai fazer o aporte de capital por meio de sua holding familiar, a Aguassanta, no valor de R\$ 500 milhões, conforme fontes a par das negociações. Segundo outra fonte, que também falou na condição de anonimato, a visão na Cosan é de que a proposta da Shell não resolve o problema financeiro da empresa de etanol na qual são sócias.

“A proposta da Shell é mais simples, mas não é sustentável para a Raízen, que vai seguir alavancada”, afirmou uma das fontes.

Na composição desse plano, haveria uma conversão de dívida em ações que ainda seria debatida com os credores, disse um interlocutor. Em coletiva de imprensa nesta terça-feira (3), o presidente da Shell, Cristiano Pinto da Costa, informou sobre o aporte que a empresa faria na Raízen e disse esperar uma injeção de capital proporcional vinda da Cosan.

A estrutura da oferta na Raízen ainda terá que ser definida, mas poderia ser via oferta subsequente (“follow-on”), com a Shell entrando com R\$ 3,5 bilhões e a Aguassanta com mais R\$ 500 milhões. A Cosan, ao não acompanhar, seria diluída.

Com a Raízen enfrentando uma crise há mais de um ano, o grupo de Ometto havia colocado uma outra proposta para solucionar a crise financeira da Raízen, conforme mostrou o Valor, no mês passado. Ela propôs a realização de uma oferta para aumento de capital na Raízen de cerca de R\$ 3 bilhões, com a Shell injetando R\$ 1,5 bilhão, a Cosan mais R\$ 1 bilhão e Ometto R\$ 500 milhões.

Depois desse aporte, seria proposta uma divisão da Raízen, separando a empresa de açúcar e etanol da de ativos de distribuição. Na sequência, haveria uma conversão de dívida em ações. Em outra etapa, haveria uma oferta com fundos de private equity geridos pelo BTG aportando R\$ 5,3 bilhões nas empresas. Haveria ainda um “follow-on” secundário, para a venda das ações dos credores que seriam convertidas.

A Shell se colocou contra a divisão da Raízen, momento em que colocou a alternativa de um aporte de R\$ 3,5 bilhões. Os credores da companhia, incluindo os detentores de dívida externa e os bancos, também se colocaram contra. Esses credores, que contrataram o FTI como assessor no caso, também enviaram aos acionistas da Raízen uma carta pedindo um aporte mais robusto na empresa, muito acima do que o proposto pela Shell, de até R\$ 25 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2026

NAVIO PETROLEIRO RUSSO DE GNL AFUNDA NO MEDITERRÂNEO

Moscou culpa drones ucranianos lançados da Líbia

Por Vladimir Soldatkin, Filipp Lebedev, Jonathan Saul e Menna Alaa El-Din e Muhammad Al Gebaly, Em Reuters



Drones Sea Baby sobrevoam a água durante uma demonstração do Serviço de Segurança da Ucrânia em um local não divulgado na Ucrânia, na sexta-feira, 17 de outubro de 2025. — Foto: AP/Efrem Lukatsky, Arquivo

Um navio-tanque russo carregado com gás natural liquefeito (GNL) afundou no Mediterrâneo nesta quarta-feira, após o que Moscou descreveu como um ataque de drones ucranianos lançados da Líbia.

O navio Arctic Metagaz afundou em águas entre a Líbia e Malta depois de pegar fogo um dia antes, informou a agência de resgate marítimo da Líbia em um comunicado visto pela Reuters.

"Informações indicam que o navio-tanque sofreu explosões repentinas seguidas de um incêndio de grandes proporções, que acabou levando ao seu naufrágio completo", disse a agência.

A Ucrânia tem atacado frequentemente refinarias de petróleo russas e outras infraestruturas energéticas numa tentativa de privar a máquina de guerra da Rússia de financiamento, mas, se confirmado, este seria o seu primeiro ataque a um navio-tanque de GNL.

O Serviço de Segurança da Ucrânia não respondeu ao pedido de comentário da Reuters.

O Ministério dos Transportes da Rússia informou que o navio-tanque, que transportava GNL do porto ártico de Murmansk, foi atacado por drones navais ucranianos lançados da costa da Líbia.

O comunicado informou que os 30 tripulantes, todos cidadãos russos, estavam a salvo e agradeceu aos serviços de resgate malteses.

"Classificamos o ocorrido como um ato de terrorismo internacional e pirataria marítima, uma grave violação das normas fundamentais do direito marítimo internacional", afirmou o ministério.

A Corporação Nacional de Petróleo da Líbia afirmou não ter qualquer envolvimento com o petroleiro, acrescentando que este se encontrava a caminho de Port Said, no Egito.

O Ministério do Petróleo do Egito também negou qualquer ligação com o navio-tanque, afirmando que ele não tinha como destino nenhum porto egípcio.

"O navio-tanque não consta em nenhum contrato de fornecimento ou recebimento de cargas de GNL para o Egito", afirmou o ministério.

A empresa gestora do navio, LLC SMP Techmanagement, com sede na Rússia, e a petroleira russa de GNL Novatek não se pronunciaram sobre o incidente.

A agência líbia alertou as embarcações para evitarem o local e pediu que reportassem qualquer poluição na área, que, segundo uma fonte do setor, provavelmente se limitaria ao óleo combustível a bordo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2026

MAERSK SUSPENDE RESERVAS DE CARGA PARA PAÍSES DO GOLFO

Portos de Jeddah e King Abdullah, na Arábia Saudita, e o porto de Salalah, em Omã, permanecem operacionais; Jordânia e Líbano ainda estão na rota de carga aceita pelo grupo de navegação

Por Reuters — Copenhague



Maersk — Foto: Bloomberg

A Maersk informou nesta quarta-feira (04) que está suspendendo temporariamente a maioria das reservas de carga de entrada e saída dos Emirados Árabes Unidos, Omã, Iraque, Kuwait, Catar, Bahrein e Arábia Saudita até novo aviso.

Os portos de Jeddah e King Abdullah, na Arábia Saudita, e o porto de Salalah, em Omã, permanecem operacionais, enquanto

o grupo de navegação também continua aceitando cargas de, e para, Jordânia e Líbano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2026

ATAQUE DOS EUA A NAVIO DO IRÃ AFASTA AINDA MAIS NAVIOS DO ESTREITO DE ORMUZ

O ataque ocorreu no momento em que o presidente dos EUA, Donald Trump, prometeu fornecer seguro e escolta naval aos navios que exportam petróleo e gás do Oriente Médio

Por Yousef Saba e Jonathan Saul e Anna Hirtenstein, - Em Reuters



Petroleiros são vistos na costa de Fujairah, enquanto o Irã promete fechar o Estreito de Ormuz, em meio ao conflito entre EUA e Israel, em Fujairah, Emirados Árabes Unidos, 3 de março de 2026. — Foto: REUTERS/Amr Alfiky/Foto de Arquivo

A guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã se intensificou nesta quarta-feira, depois que um ataque americano atingiu um navio de guerra iraniano ao largo do Sri Lanka, aprofundando uma crise

que paralisou o transporte marítimo pelo Estreito de Ormuz pelo quinto dia consecutivo e interrompeu o fluxo de petróleo e gás do Oriente Médio.

O ataque ocorreu no momento em que o presidente dos EUA, Donald Trump, prometeu fornecer seguro e escolta naval aos navios que exportam petróleo e gás do Oriente Médio, em uma tentativa de conter a alta dos preços da energia.

Pelo menos 200 navios, incluindo petroleiros e navios-tanque de gás natural liquefeito, bem como navios de carga, permaneceram ancorados em águas abertas ao largo da costa dos principais produtores do Golfo, incluindo Iraque, Arábia Saudita e Catar, de acordo com estimativas da Reuters baseadas em dados de rastreamento de navios da plataforma MarineTraffic.

Centenas de outras embarcações permaneceram fora de Ormuz, sem conseguir chegar aos portos, segundo dados de transporte marítimo. A hidrovia é uma artéria fundamental para cerca de um quinto do abastecimento mundial de petróleo e GNL.

O navio porta-contêiner Safeen Prestige, com bandeira de Malta, também foi danificado por um projétil enquanto navegava em direção ao extremo norte do Estreito de Ormuz, levando a tripulação a abandonar o navio, segundo fontes do setor de transporte marítimo.

O Catar suspendeu sua produção de gás e o Iraque reduziu sua produção de petróleo, pois ambos ficaram sem espaço para armazenamento. A Arábia Saudita, os Emirados Árabes Unidos e o Kuwait também estavam com dificuldades para exportar petróleo, mas ainda não estava claro se eles reduziram a produção.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/03/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

EMPRESA CHINESA COSCO SUSPENDE OPERAÇÕES NO GOLFO EM MEIO À GUERRA NO IRÃ

- Companhia com sede em Xangai se une a outras empresas de navegação que interromperam operações na região
- Conflito se intensificou desde sábado, quando EUA e Israel lançaram ataque que matou o líder supremo do Irã

Da São Paulo

A empresa chinesa de transporte marítimo Cosco, que possui uma das maiores frotas de petroleiros do mundo, anunciou a suspensão, a partir desta quarta-feira (4), dos serviços para os países do golfo Pérsico, como Emirados Árabes Unidos, Bahrein, Arábia Saudita, Iraque e Kuwait, devido à guerra dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã.

A empresa estatal com sede em Xangai se une a outras grandes companhias de navegação, incluindo Maersk, CMA CGM e Hapag-Lloyd, que decidiram suspender o tráfego no golfo Pérsico devido ao fogo cruzado nessa importante via marítima.



Navio de carga da Cosco no porto de Hamburgo, na Alemanha - Axel Heimken - 26.out.22/AFP

"Em vista da escalada do conflito na região do Oriente Médio e das consequentes restrições ao tráfego marítimo no estreito de Ormuz", a Cosco decidiu "suspender todas as novas reservas... para as rotas relevantes com efeito imediato e até nova ordem", afirmou a empresa em um comunicado.

Horas depois, a Maersk, uma das maiores empresas do setor, ampliou a suspensão dos serviços para os mesmos cinco países da Cosco e mais Omã e Qatar até segunda ordem.

A Guarda Revolucionária iraniana afirma que tem o controle total sobre o estreito de Ormuz. Desde sábado (28), o Irã responde aos ataques americanos e israelenses com o lançamento de drones e mísseis contra as monarquias árabes do Golfo, aliadas dos Estados Unidos, e contra Israel.

Segundo a empresa de rastreamento de navegação Kpler, o tráfego de navios-petroleiros que atravessam o estreito de Hormuz caiu 90% em uma semana devido à guerra.

E a empresa alertou que quem realiza a tarefa pode estar realizando o percurso desligando os seus equipamentos de geolocalização. "Diferentemente de outros tipos de navios, cujos movimentos cessaram em grande medida, alguns petroleiros seguem cruzando o estreito de leste a oeste, em parte com o transpondedor desligado", informou Matt Wright, analista da Kpler.

O porto saudita de Jidá, no Mar Vermelho, e os portos emiradenses de Khor Fakkan e Fujairah, voltados para o golfo de Omã, poderão receber serviços sem passar pelo estreito de Hormuz.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 04/03/2026

HIDROVIAS E DIREITOS INDÍGENAS: QUAL É O FUTURO DO RIO TAPAJÓS?

- Urge um caminho entre o crescimento logístico do agronegócio e a atenção ao bem-viver dos povos locais
- Com os bilhões transportados em grãos, haveria espaço para o pagamento de royalties, assim como no setor petrolífero

Por Luiz Villares

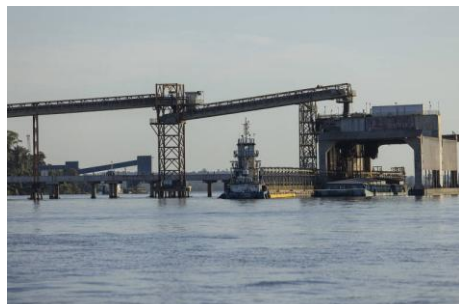
Ambientalista com formação em gestão internacional e atuação em projetos socioambientais, trabalha há 20 anos na Amazônia, notadamente na Fundação Amazonas Sustentável; autor do livro 'Ecos do Antropoceno' (ed. Casa Matinas)

Recentemente, o governo federal revogou o decreto 12.600/2025, que previa estudos para a concessão das hidrovias dos rios Tapajós, Madeira e Tocantins à iniciativa privada. A revogação foi uma vitória da intensa mobilização indígena do Baixo Tapajós em frente ao terminal de grãos da Cargill, em Santarém (PA). Este episódio aponta para a conciliação entre os direitos indígenas e os interesses do Estado e do agronegócio na exportação por rios da Amazônia.

A região do Baixo Tapajós e seu afluente, Arapiuns, abriga 14 povos, em cerca de 50 aldeias, além de comunidades tradicionais. Eles vivem às margens da rota dos comboios que, em 2025, transportaram 12 milhões de toneladas de soja e milho vindas de Mato Grosso, por caminhão, até Miritituba, em Itaituba (PA), onde a Cargill e outras empresas transferem os grãos para barcas que navegam 250 km até Santarém.

A história dos indígenas do Baixo Tapajós é marcada pela etnogênese: são povos antes considerados extintos, ora reconhecidos por marcos legais; entre eles, a Convenção 169 da OIT (Organização

Internacional do Trabalho), com direitos coletivos e à autodeterminação, incluindo o direito à consulta sobre intervenções no entorno de seus territórios.



Na região de Miritituba, no Pará, o rio Tapajós já se transformou em uma das principais vias de escoamento de grãos do país por meio dos rios amazônicos - Lalo de Almeida - 3.jul.2025/Folhapress

A hidrovia reduz custos em até 2,5 vezes, com 95% de redução nas emissões de CO₂ em comparação ao modo rodoviário. Mas ampliar o transporte exige dragagem —com recursos públicos— de alto impacto ambiental e na saúde das populações locais.

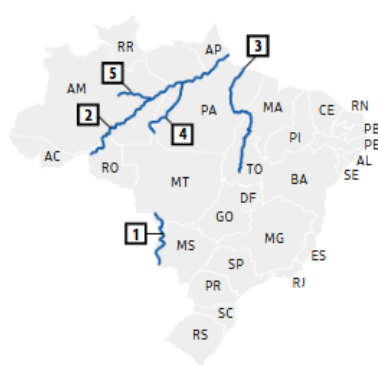
O leito do Tapajós contém mercúrio de décadas de garimpo (majoritariamente ilegal); revolvê-lo reintroduz o metal na água, que bactérias transformam em metilmercúrio, uma neurotoxina que se acumula em peixes, atinge humanos, cruza a placenta das mulheres e prejudica fetos ao substituir oxigênio e nutrientes. Estudos mostram níveis elevados em comunidades ribeirinhas e indígenas, com impactos neurológicos, como tremores, déficits sensoriais, problemas de fala e perda de audição e de visão.

O Ministério Público Federal e diversas entidades apontam falhas no licenciamento ambiental dos portos da Cargill em Santarém e em Miritituba. As comunidades indígenas e tradicionais não foram ouvidas. Em Santarém, foram desconsiderados diversas leis, convenções e tratados internacionais.

Atualmente, a empresa planeja construir uma instalação portuária em Abaetetuba (PA). Novamente, as comunidades locais não foram ouvidas, e o terreno está sobreposto a um assentamento da reforma agrária. No final, esses processos carecem de medidas compensatórias amplas em favor dos povos.

É necessário um caminho para solucionar o conflito entre a ambição de crescimento logístico do agronegócio e a atenção ao bem-viver indígena e local. Seria o caso de uma repartição de benefícios com restrições ao volume de comboios no rio Tapajós.

Projetos de concessões de hidrovias



	1 Rio Paraguai	2 Rio Madeira	3 Rio Tocantins	4 Rio Tapajós	5 Rio Amazonas (Hidrovia Verde)
Extensão	600 km	1.086 km	1.500 km	345 km	1.600 km
Trecho	Corumbá (MS) a Porto Murtinho (MS)	Porto Velho (RO) a Itacoatiara (AM)	Belém (PA) a Peixe (TO)	Itaituba a Santarém (PA)	Manaus a Foz do Amazonas (AM)
Edital	2º sem.2026	1º sem.2027	2º sem.2026	2º sem.2026	1º sem.2027
Leilão	2º sem.2026	1º sem.2027	1º sem.2027	1º sem.2027	1º sem.2027

Fonte: Ministério de Portos e Aeroportos

Estimo que mais de US\$ 4 bilhões em grãos sejam transportados anualmente pelo rio Tapajós. Haveria espaço para o pagamento de royalties aos municípios e aos povos locais. Poderíamos adotar na Amazônia o mesmo mecanismo de indenização utilizado pelo setor petrolífero junto aos municípios litorâneos.

Em 2025, a Cargill movimentou cerca de 5,5 milhões de toneladas em Santarém. É viável criar um mecanismo de compensação financeira para projetos estruturantes dos povos locais (educação, saúde, infraestrutura) e impor restrições à dragagem no Tapajós.

O governo deve formular uma estratégia para a Amazônia do século 21 que concilie a logística agrícola, os direitos indígenas e a conservação dos biomas, com participação comunitária e monitoramento ambiental.

TENDÊNCIAS / DEBATES

Os artigos publicados com assinatura não traduzem a opinião do jornal. Sua publicação obedece ao propósito de estimular o debate dos problemas brasileiros e mundiais e de refletir as diversas tendências do pensamento contemporâneo.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 04/03/2026

PAINEL S.A. - TERMINAIS PORTUÁRIOS VEEM REALIDADES PARALELAS EM LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS

- Indefinição de modelo irrita empresários do setor, mas governo mantém otimismo
- Leilão continua sem data definida depois de sucessivas mudanças

Por Alex Sabino

São Paulo - Empresários do setor portuário veem duas expectativas diferentes para o leilão do Tecon 10, o megaterminal do porto de Santos, que ainda não tem data para acontecer: a do governo e a do mercado.

Um diretor de terminal disse à coluna que parece existirem duas realidades paralelas.

Empresas que têm procurado ministros e pessoas ligadas à administração pública têm se exasperado com a falta de informações sobre quando será o certame e quais serão as regras. Afirmam que cada cenário possível demanda uma estratégia diferente. Definir isso leva tempo, segundo eles, uma vez que ainda não se sabe ao certo quem estará autorizado a participar.



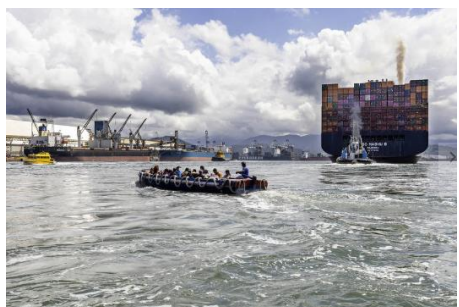
Acesso ao porto de Santos, com fila de caminhões e gargalos logísticos - Eduardo Knapp-4.jul.24/Folhapress

O Ministério de Portos e Aeroportos, apesar das sucessivas mudanças nas previsões de datas para o leilão, tem divulgado que há mais de dez interessados em apresentar propostas. Se acontecer, será algo inédito na história dos leilões portuários do país.

Pela recomendação do TCU (Tribunal de Contas da União), o certame deve ser realizado em duas rodadas, mas na primeira, armadores (os donos dos navios) estariam proibidos de participar.

Empresas asiáticas do setor, especialmente chinesas, pressionam o governo Lula para que valha a

recomendação da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Esta determinaria que, na fase inicial, apenas os armadores que já têm terminais no porto de Santos estariam barrados. Poderiam fazer ofertas apenas em uma eventual segunda fase que dificilmente ocorrerá.



Catraia transporta passageiros no canal do porto, entre Santos e Vicente de Carvalho, no Guarujá Eduardo Knapp/Folhapress

Atingidas por esta medida, a dinamarquesa Maersk e a Suíça MSC esperam a divulgação do edital para tentar barrar o leilão na Justiça.

Nesta semana, houve encontro do ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, com o presidente Lula para tratar do tema. Não houve definição.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 04/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

KONGSBERG MARITIME, SEADRILL E HANWHA DRILLING FORMAM ALIANÇA PARA DESENVOLVER TECNOLOGIA DE DP REMOTO

Da Redação Indústria naval 04/03/2026 - 16:18



A Seadrill Limited, empresa do setor de perfuração marítima, a desenvolvedora de tecnologia Kongsberg Maritime e a Hanwha Drilling, fornecedora de serviços de perfuração, anunciaram nesta quarta-feira (4) que firmaram parceria para desenvolver novas técnicas e projetos de posicionamento dinâmico remoto para operações offshore. De acordo com elas, a colaboração visa definir um modelo operacional global para o futuro das operações no segmento. O objetivo é desenvolver as bases técnicas e regulatórias para a adoção segura do posicionamento dinâmico e

remoto e estabelecer novo padrão para o setor.

Segundo as empresas, ao combinar as tecnologias de automação e comunicação da Kongsberg Maritime com a experiência da Seadrill e da Hanwha Drilling, buscam definir processos centralizados e repetíveis para reduzir a interferência das equipes de perfuração, melhorar a tomada de decisões e proporcionar mais segurança, eficiência e melhor desempenho no mar.

Johnathan Dady, diretor de Inovação e Tecnologia de Plataformas da Seadrill, disse que a empresa está comprometida em criar tecnologias que proporcionem operações mais seguras e eficientes. Segundo ele, os recursos de posicionamento dinâmico remoto mudam a forma do trabalho. “Isso permitirá que as equipes de plataforma se concentrem em manter a operação segura e de alto desempenho”, afirmou. Ele classificou a parceria como um passo rumo à transformação nas operações do setor e disse que mudança dessa magnitude exige que todos trabalhem juntos para definir como ela será e como funcionará. “Estamos entusiasmados com a oportunidade de ser líderes nesse segmento”, acrescentou.

Eivind Alling, vice-presidente sênior da Região das Américas e diretor da Kongsberg Maritime, acrescentou que a aliança representa avanço no uso de tecnologias para transformar o setor e que o posicionamento dinâmico remoto não se trata apenas de transferir o controle, mas de criar uma arquitetura operacional inteligente que usa a automação para aumentar a segurança, reduzir riscos e aprimorar o desempenho da embarcação. “Ao combinar a tecnologia da Kongsberg Maritime com a experiência operacional de duas empresas líderes em perfuração, buscamos um novo padrão de segurança e eficiência na perfuração offshore”, explicou.

Já Scott McKaig, vice-presidente técnico da Hanwha Drilling, disse acreditar que a parceria permitirá que a empresa ajude a definir a próxima geração de sistemas de posicionamento dinâmico remoto inteligentes e automatizados. “Essa colaboração apoia o desenvolvimento de operações resilientes e centralizadas que aumentam a segurança e a eficiência e reduzem custos dos serviços em águas profundas”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2026

EM ARTIGO TÉCNICO, ANEMOI E LLOYD'S DEFENDEM MAIOR ALINHAMENTO NA VERIFICAÇÃO DO DESEMPENHO DA PROPULSÃO EÓLICA

Da Redação Indústria naval 04/03/2026 - 17:39



A Anemoi Marine Technologies Ltd (Anemoi) e a Lloyd's Register (LR) publicaram novo artigo, com base em estudo apresentado em 17 de fevereiro na conferência RINA Wind Propulsion 2026 do Royal Institute of Naval Architects, que propõe que haja mais alinhamento entre as metodologias usadas para verificar o desempenho de sistemas de propulsão assistida por vento. A pesquisa destaca como estruturas complementares podem ser integradas para fortalecer a consistência, a transparência e a confiança do segmento.

O artigo baseia-se em verificação feita pela LR da nova metodologia de calibração de modelos de desempenho e previsão em serviço da Anemoi, projetada especificamente para uso de propulsão por vento. A pesquisa avalia como o método se encaixa nas diretrizes da International Towing Tank Conference (ITTC) para testes em mar e suporte à previsão de desempenho e na prática recomendada pela sociedade classificadora DNV para testes em serviço.

Ele avalia que, como são usadas diferentes abordagens na análise de desempenho, fica difícil comparar resultados e estabelecer justificativa comercial forte para que empresas instalem sistemas de propulsão assistida por vento em suas embarcações. A análise busca demonstrar que as três metodologias são complementares e que, enquanto as diretrizes do ITTC fornecem verificação de curto prazo das previsões em condições controladas e a prática recomendada da DNV oferece avaliação em serviço a longo prazo, o método de verificação da Anemoi estabelece a ponte entre as medições em serviço e as previsões práticas de economia de combustível.

Os resultados, segundo os autores, sugerem que, ao combinar seletivamente essas vantagens, a abordagem integrada e padronizada daria aos operadores de navios ferramenta capaz de maximizar o potencial de economia de custos dos sistemas de propulsão assistida. Esse trabalho, alegam, simplificaria a comparação entre soluções e reforçaria a confiança nos resultados de economia relatados, em momento em que cada vez mais operadores de embarcações consideram as tecnologias de propulsão eólica.

O processo da Anemoi, verificado pela LR em 2025, envolve a medição de dados da embarcação quando o sistema de propulsão assistida por vento é ligado e desligado, em diversas condições durante a operação normal. Os dados são, então, usados para calibrar previsões das forças geradas pelo sistema de rotor-vela e seu impacto na embarcação, o que pode ser usado para prever a economia de combustível na viagem com alto nível de confiança. O processo é independente da tecnologia e pode ser aplicado em todos os tipos de embarcações.

Luke McEwen, diretor técnico da Anemoi Marine Technologies, argumenta que a medição e a previsão precisas da economia obtida por embarcações que usam sistemas de propulsão por vento são essenciais para ter a confiança de armadores e operadores que desejam aproveitar a energia eólica para reduzir o impacto ambiental e os custos de combustível.

“A Anemoi está ajudando a orientar os esforços de padronização para garantir o florescimento desse mercado”, disse. Santiago Suarez de la Fuente, gerente de Desempenho de Navios da Lloyd's Register Advisory, reforçou afirmando que a verificação das metodologias de avaliação de desempenho é fundamental para garantir padrões de segurança e eficiência. Segundo ele, isso é particularmente importante para setores emergentes, nos quais os processos ainda não foram totalmente padronizados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2026

GUERRA NO ORIENTE MÉDIO EXIGE PLANEJAMENTO E RESILIÊNCIA DE TODOS ELOS LOGÍSTICOS, APONTA CONSULTOR

Por Danilo Oliveira Portos e logística 03/03/2026 - 20:22



Mário Veraldo, da MTM Logix, vê preocupação de empresas em analisar custos adicionais e disponibilidade da cadeia de suprimentos nas próximas semanas

A tensão no Oriente Médio exigirá planejamento de toda a cadeia logística pelas próximas semanas, a fim de garantir a disponibilidade de suprimentos e mitigar custos adicionais. Além do risco de indisponibilidade e da pressão sobre os preços dos combustíveis, todos os elos precisarão de resiliência por um período ainda indeterminado, já sob efeito dos impactos nos tráfegos marítimo e aéreo. O custo do

modal aéreo, por exemplo, já subiu, e os custos dos desvios e das rotas alternativas já provocaram a aplicação de sobretaxas pelos armadores. A estratégia passa por avaliar a possibilidade de antecipação de embarques e a necessidade de revisar lead times.

Mário Veraldo, CEO da MTM Logix, conta que o desafio nos últimos dias tem sido analisar junto aos clientes as demandas e estoques, calculando os riscos e as logísticas disponíveis para evitar prejuízos com desabastecimento, projetando o tempo para o produto sair de determinado lugar do mundo para seu destino. Dependendo do caso, as empresas estudam as possibilidades do modal aéreo para envio de partes e peças, ou até mesmo uma quantidade maior suficiente para não ficarem sem itens importantes para suas atividades.

“Hoje é difícil determinar o impacto concreto por pedaço da cadeia. Tudo isso que está acontecendo tem efeito duradouro. Para cada dia de parada operacional em qualquer parte da cadeia se leva três para arrumar e não tivemos uma parada (...). A maior preocupação dos clientes é como a cadeia de suprimentos vai poder responder a essa incerteza gerada pela guerra e realmente acho que o ponto inicial são os combustíveis”, comentou Veraldo em entrevista à Portos e Navios. Além da avaliação dos níveis de inventário para cenários de semanas de conflito, o consultor disse que já existem soluções que utilizam inteligência artificial (IA) para monitoramento.

Ele observa que, apesar de a frota global de navios vir crescendo mais que a demanda e com níveis baixos de desmantelamento nos últimos anos, os custos operacionais sobem devido ao combustível e aos seguros. “O grande problema hoje é que navegar ficou mais caro. O bunker vai subir e isso ainda não está precificado. E os seguros dos navios vai subir e eles são distribuídos no total da frota”, analisou.

Outra ameaça está relacionada a uma potencial falta de contêineres porque os desvios de rota pela suspensão do tráfego no Estreito de Ormuz impactam a cadeia de distribuição, refazendo todos os cálculos e gerando problemas de disponibilidade de equipamentos e de espaço, ainda que a frota esteja melhor preparada do que há alguns anos.

A análise é que o mundo hoje tem um inventário mais enxuto do que há dois três anos. Para Veraldo, o grande fluxo de informações sobre a guerra gera um efeito negativo e a sensação de risco faz com que empresas comecem a tomar decisões mais conservadoras, num cenário de inventário que já era considerado mais conservador do que nos anos pós-pandemia. “Isso vai fazer com que você tenha um desabastecimento de algumas coisas e uma inflação em alguns lugares do mundo. Esses dois componentes são uma inflação por falta de algumas coisas e o combustível que, enquanto essa região estiver pressionada, não tem dúvida que o preço vai permanecer alto”, analisou.

Outra constatação é que, por conta das indefinições do tarifaço dos Estados Unidos em 2025, muitas empresas utilizaram além da margem de segurança de seus estoques, sem tempo de recompô-los. “A

grande resposta nesse momento é um planejamento de guerra. É algo que muita gente não sabe fazer. É preciso planejar para uma situação de guerra que pode durar três semanas, um mês, seis semanas (...). Quem sabe? Então, essa incerteza é real", afirmou.

A expectativa é que a cadeia de suprimento do petróleo terá um choque, entre outros fatores, porque as grandes refinarias do mundo não estão instaladas nos principais produtores de petróleo. A avaliação da MTM é que os países mais dependentes de importação de petróleo sejam mais afetados e que países como Brasil e México fiquem limitados para dar respostas mais rápidas pela falta de capacidade de refino local.

A Petrobras vem reiterando que, no momento, não há risco de interrupção das importações e exportações. Procurada pela reportagem, a companhia informou que possui rotas alternativas à região do conflito, o que dá segurança e custos competitivos para as operações da companhia, preservando as margens. "Os fluxos de importação da Petrobras são majoritariamente fora da região de crise e as poucas rotas que existem podem ser redirecionadas", reforçou a empresa em nota.

Veraldo, da MTM, acredita que, de alguma forma, a América do Sul possa levar vantagem nesse cenário por estar em águas mais seguras. "É muito provável que a capacidade disponível para essa região seja menos afetada do que para outras regiões. O quanto dessa capacidade efetivamente está disponível nesse momento é a grande pergunta. Ninguém ainda conseguiu quantificar o tamanho da capacidade represada no Oriente Médio e o que tem de capacidade disponível que efetivamente vai navegar para mares mais tranquilos", comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/03/2026

SUBSEA7 ANUNCIA STUART FITZGERALD COMO NOVO CEO

Por Executivos 03/03/2026 - 20:47



A Subsea7 anunciou nesta terça-feira (3) que Stuart Fitzgerald, atualmente CEO da Seaway7, será seu novo CEO a partir de 1º de julho em substituição a John Evans, que se aposentará em 30 de junho de 2026. A empresa informou ainda que Evans será indicado pelo Conselho de Administração, em Assembleia Geral Ordinária marcada para 12 de maio, para continuar na organização diretor.

Evans trabalha na Subsea7 e em suas empresas antecessoras há 40 anos, é CEO desde 2020 e foi COO da Subsea7 por 14 anos. Já Fitzgerald é CEO da Seaway7 desde 2022. Ele ingressou na Subsea7 em 1998, ocupou diversos cargos de alta gerência, incluindo vice-presidente executivo comercial e vice-presidente executivo de Estratégia e Alianças e é cotado também para o cargo de CEO da Subsea7 na futura Saipem7, após a fusão proposta com a Saipem.

Kristian Siem, presidente, em nome do Conselho, agradeceu a John Evans por sua contribuição à empresa como CEO e disse que ele demonstrou comprometimento e paixão pelo negócio ao longo dos últimos 40 anos. Ele afirmou ainda que Stuart Fitzgerald fez contribuições significativas durante sua carreira na Subsea7, tanto em funções operacionais quanto estratégicas, e, nos últimos anos, liderou a reestruturação da unidade de negócios Seaway7.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/03/2026

COMISSÃO DO SENADO MARCOU VOTAÇÃO DO ACORDO PROVISÓRIO DE COMÉRCIO DO MERCOSUL-UE

Da Redação Economia 03/03/2026 - 20:55



A Comissão de Relações Exteriores (CRE) do Senado marcou para esta quarta-feira (4) a votação do acordo provisório de comércio entre os blocos do Mercosul e da União Europeia. O texto que será apreciado é o da parte comercial, que foi assinado em janeiro por chefes de Estados dos dois blocos. O acordo mais global, que incorpora a parte comercial mais as partes política e de cooperação, ainda depende de avaliação do Tribunal de Justiça Europeu. O acordo provisório foi aprovado pela Câmara dos Deputados e, agora, tramita na Comissão do Senado como Projeto de Decreto Legislativo e tem como relatora a senadora Tereza

Cristina (PP-MS).

O acordo internacional prevê a redução gradual, em até 18 anos, na média, das tarifas comerciais entre os cinco países do Mercosul e os 27 da União Europeia. Além disso, cria regras comuns para comércio de produtos industriais e agrícolas e investimentos. Juntos, os países do Mercosul e da União Europeia têm hoje cerca de 718 milhões de habitantes e produto interno bruto (PIB) estimado em aproximadamente 22,4 trilhões de dólares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/03/2026

BARRIL DO PETRÓLEO PODE CHEGAR A US\$ 100 POR CAUSA DO BLOQUEIO EM ORMUZ, PREVEEM ESPECIALISTAS

Da Redação Economia 03/03/2026 - 20:41



A consultoria especializada em mercado de energia Wood Mackenzie previu no domingo (2) que o preço internacional do barril do petróleo pode ultrapassar em breve 100 dólares por causa do fechamento do Estreito de Ormuz pela Guarda Revolucionária do Irã como retaliação a ataques americanos e israelenses ao país. De acordo com a empresa, o bloqueio da navegação pela região ameaça interromper 15% do fornecimento global de petróleo e 20% do fornecimento global de GNL. De acordo com a Wood Mackenzie, com o fechamento do Estreito,

não apenas as exportações por ele serão interrompidas, mas os volumes adicionais da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), geralmente fator de equilíbrio do mercado global de petróleo, ficarão inacessíveis.

"A questão crucial é quando os navios retomarão o fluxo de exportação", disse Alan Gelder, vice-presidente sênior de Refino, Produtos Químicos e Mercados de Petróleo da consultoria. Segundo ele, não há dúvida que as taxas de frete de navios-tanque e os seguros das embarcações aumentarão drasticamente, mas esses custos representariam apenas pequena parte do impacto no preço do petróleo associado à redução no fluxo, caso a interrupção dure mais do que alguns dias.

"Dada a incerteza em torno dos acontecimentos, é plausível que leve algumas semanas, mesmo no cenário mais otimista, em que o governo iraniano opte por cooperar com os Estados Unidos", disse Gelder, para quem a comparação com problema semelhante recente seria com os dos primeiros dias do conflito entre Rússia e Ucrânia, quando o temor da perda do fornecimento russo elevou o preço do petróleo para mais de 125 dólares por barril. O grupo de oito países da Opep, Arábia Saudita, Rússia, Iraque, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Cazaquistão, Argélia e Omã, responsáveis por cortes de produção para segurar preços, concordou em 1º de março em suspender o corte de 1,65 milhão de barris por dia previsto para abril.

Eles aumentarão a produção em 206.000 barris por dia no próximo mês e se reunirão em 5 de abril para avaliar a situação. Mas, para Gelder, há risco de que essa decisão se torne irrelevante se o fluxo pelo Estreito de Ormuz não for retomado em breve. "A decisão da Opep não é surpresa, devido à



incerteza em torno das tensões entre os Estados Unidos e Irã e ao fato de o mercado de petróleo bruto não sancionado estar restrito", disse o especialista. Embora existam rotas de abastecimento alternativas para os produtores do Oriente Médio, incluindo o gasoduto Leste-Oeste da Arábia Saudita até o Mar Vermelho e volumes adicionais do Iraque via Mediterrâneo, nenhuma alternativa pode compensar totalmente a perda das exportações que transitam pelo Estreito de Ormuz.

Liberações estratégicas de estoques por países membros da Agência Internacional de Energia (AIE) poderiam proporcionar algum alívio, mas os membros da entidade representam menos da metade da demanda global de petróleo. A interrupção no fluxo de GNL (Gás Natural Liquefeito) pelo Estreito de Ormuz seria igualmente prejudicial para os mercados globais, de acordo com a Wood Mackenzie. Cerca de 81 milhões de toneladas (110 bilhões de metros cúbicos) de GNL transitaram pelo Estreito em 2025, principalmente oriundo do Catar, representando quase 20% do fornecimento global de GNL.

De acordo com a avaliação de Massimo Di Odoardo, vice-presidente de Pesquisa de Gás e GNL da Wood Mackenzie, interrupções no fluxo de GNL reacenderiam a competição entre a Ásia e a Europa pelas cargas disponíveis, especialmente em momento em que os níveis de armazenamento europeus estão abaixo da média sazonal e cerca de 10% menores do que no mesmo período do ano passado, após forte onda de frio em janeiro. "Com aproximadamente 1,5 milhão de toneladas (2,2 bilhões de metros cúbicos) de exportações de GNL em risco a cada semana de interrupção do fluxo pelo Estreito de Ormuz, os mercados asiático e europeu precisariam recorrer mais intensamente aos estoques existentes, aumentando a necessidade de reabastecimento durante o verão. Isso apertaria as condições de mercado muito além da eventual retomada do comércio pelo Estreito", explicou.

O fechamento preventivo dos campos de gás Leviatã e Karish, em Israel, que forneceram mais de 10 bilhões de metros cúbicos (bcm) ao Egito no ano passado, pode aumentar ainda mais a pressão, já que o Egito provavelmente aumentaria as importações de GNL para compensar os volumes perdidos. Possíveis interrupções nas exportações de gás do Irã para a Turquia, que representaram mais de 7 bcm em 2025, podem agravar a pressão sobre o fornecimento. Uma paralisação do fluxo de GNL pelo Estreito de Ormuz seria comparável, em escala, à redução do fornecimento de gás russo para a Europa, que fez os preços dispararem para quase 100 dólares/mmbtu no pico e atingirem a média de 40 dólares/mmbtu em 2022, segundo Di Odoardo. "Desta vez, porém, é improvável que a reação seja tão extrema", avaliou ele. Ao contrário da interrupção prolongada do fluxo de gás nos gasodutos russos, um bloqueio no Estreito poderia ser visto como temporário, moderando o potencial de alta. Ainda assim, a expectativa é de salto nos preços. E qualquer sinal de que as interrupções podem se prolongar impulsionaria ainda mais a valorização.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 04/03/2026