

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 040/2026
Data: 05/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GARGALOS NO PORTO DE SANTOS TERÃO SOLUÇÕES ESTUDADAS POR COMITÊ TÉCNICO	4
NOVA ENTRADA DE GUARUJÁ TEM PROJETO DOADO POR EMPRESÁRIOS NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
GRUPO DE TRABALHO DE EQUIDADE DE GÊNERO É INSTALADO NO SETOR PORTUÁRIO	6
INCÊNDIO ATINGE NAVIO CARGUEIRO COM 2,6 MIL ANIMAIS VIVOS NO LITORAL DE SÃO PAULO	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
PETRORECONCAVO IMPORTA GÁS DA BOLÍVIA E ABASTECE COPERGÁS	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ALTERADA A DATA DE CONCLUSÃO DO CURSO DE FORMAÇÃO DA ANTAQ.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
MAIS DA METADE DOS TURISTAS ESTRANGEIROS CHEGARAM AO BRASIL POR AVIÃO EM JANEIRO.....	9
AVIAÇÃO NO SUDESTE CRESCE MAIS DE 10% E MOVIMENTA 12,4 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM JANEIRO	11
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA ABERTURA DO PERNAMBUCO EXPORT	11
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E FÓRUM DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS INSTALAM PRIMEIRO GT DE EQUIDADE DE GÊNERO NO SETOR	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	14
BOM CONDUTOR: MAIS DE 1 MILHÃO DE MOTORISTAS TIVERAM A CNH RENOVADA AUTOMATICAMENTE	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	15
EDITORIAL – POR QUE O BRASIL DEVE APOSTAR MAIS NA CABOTAGEM	15
INSIGHT – PLANEJAMENTO - CASO SANTARÉM: NÃO HÁ BONS VENTOS PARA INFRAESTRUTURA SEM RUMO	16
INSIGHT – DIREITO - PARALISAÇÕES PORTUÁRIAS E SEGURANÇA JURÍDICA: O CASO DO PORTO DE SANTARÉM.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
<i>Equipe em formação</i>	21
<i>A possível candidata</i>	21
<i>A amiga de Lulinha</i>	21
<i>Custo eleitoral</i>	21
<i>Serviços executados</i>	21
POLÍTICA - LULA PROPÕE CONVERSA ENTRE PATRÕES, EMPREGADOS E GOVERNO	22
POLÍTICA - RELATOR DA CPI DO INSS CRITICA DECISÃO DE DINO	23
POLÍTICA – CARLOS VIANA DEVE PEDIR AO STF PRORROGAÇÃO DOS TRABALHOS DA COMISSÃO	24
POLÍTICA – UM MÊS APÓS ANÚNCIO, CAIADO AINDA NÃO SE FILIOU AO PSD	24
POLÍTICA – DADO DOLABELLA ANUNCIA PRÉ-CANDIDATURA À CÂMARA PELO MDB.....	26
TRANSPORTES – PORTOS – CABOTAGEM CRESCE NO SUL E SUPERA 33 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025.....	26
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE IMBITUBA REGISTRA MELHOR JANEIRO DE SUA HISTÓRIA	27
TRANSPORTES – PORTOS - APS E INSTITUTO DE ENGENHARIA FIRMAM PARCERIA PARA PROJETOS	28
TRANSPORTES – PORTOS - NAVIO COM CARGA DE GADO PEGA FOGO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO	29
TRANSPORTES – PORTOS - MINÉRIO DE FERRO ENTRA NA PAUTA DE EXPORTAÇÕES DO PORTO DE NATAL	29
TRANSPORTES – PORTOS - “TAXA DA SECA” EM MANAUS ESTÁ SUSPensa NOVAMENTE	31
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE FORTALEZA RECEBE COMITIVA DO GOVERNO PARA AVALIAR LEILÃO DE TERMINAL	32
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DO PECÉM RECEBE CARGA DE TRILHOS PARA A TRANSNORDESTINA	33
TRANSPORTES – FERROVIAS - LICITAÇÃO DA TRANSNORDESTINA EM PE É ADIADA PELA SEGUNDA VEZ	33
TRANSPORTES - AEROPORTOS - LEILÃO DO GALEÃO SERÁ O ÚLTIMO DE COSTA FILHO COMO MINISTRO	34
TRANSPORTES - AEROPORTOS - AEROPORTO DE CORUMBÁ INAUGURA NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS	35
BRASIL EXPORT - PERNAMBUCO EXPORT REÚNE AUTORIDADES E SETOR PRODUTIVO PARA DEBATER INFRAESTRUTURA	36
BRASIL EXPORT - MINISTRO DESTACA RECORDE DE INVESTIMENTOS EM PORTOS	37
MINERAÇÃO - VALE RECUPERA ALVARÁ E RETOMA OPERAÇÕES EM MINAS DE CONGONHAS	38
COMÉRCIO EXTERIOR - SENADO APROVA ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA	39
FINANÇAS - GUERRA NO ORIENTE MÉDIO PODE MEXER COM BOLSO DO CONSUMIDOR.....	40
FINANÇAS - IBOVESPA REAGE E SOBE 1,24%, AOS 185 MIL PONTOS.....	42
FINANÇAS - DÓLAR CAI 0,89% EM DIA DE CORREÇÃO COM ALÍVIO NA AVERSÃO AO RISCO	43
COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - QUANDO O INESPERADO TESTA A GOVERNANÇA	44
JUSTIÇA - ALIADO DE VORCARO MORRE APÓS SER PRESO PELA PF	45



JUSTIÇA - DONO DO MASTER PAGAVA R\$ 1 MILHÃO/MÊS POR INTIMIDAÇÃO E OBSTRUÇÃO À JUSTIÇA	46
JUSTIÇA - MENSAGENS DE VORCARO INDICAM ENCONTRO COM MORAES.....	47
JUSTIÇA - BANQUEIRO USOU TÉCNICA HACKER PARA ROUBAR SENHAS DE FUNCIONÁRIOS DO MINISTÉRIO PÚBLICO	48
JUSTIÇA - VORCARO DEU AVAL PARA 'QUEBRAR OS DENTES' DE JORNALISTA	48
JUSTIÇA - VORCARO USOU SITE PARA PUBLICAR INFORMAÇÕES DE PROCESSO SOB SIGILO	50
INTERNACIONAL – IRÃ VAI AO LIMITE APÓS MÍSSIL CHEGAR À TURQUIA	50
INTERNACIONAL – CASA BRANCA VÊ IRÃ ‘ESMAGADO’ E MINIMIZA NOVO LÍDER	52
INTERNACIONAL – TRUMP QUER FALAR COM EMPRESAS PARA REABASTECER ESTOQUE DE ARMAMENTO	53
INTERNACIONAL - LULA FAZ APELO POR PAZ E CRITICA ATUAÇÃO DA ONU.....	54
INTERNACIONAL - LÍDERES EUROPEUS EXPRESSAM APOIO À ESPANHA APÓS AMEAÇAS DE TRUMP	55
JORNAL O GLOBO – RJ.....	56
MINERADORA DE EIKE BATISTA: FUNDO PLANCK ARREMATTA ATIVOS DA MMX PELO LANCE MÍNIMO	56
SALDO COMERCIAL NO 1º BIMESTRE FICA QUATRO VEZES ACIMA DO REGISTRADO NO ANO PASSADO E CHEGA A US\$ 8 BILHÕES	57
AGRO BRASILEIRO BUSCA NOVAS ROTAS PARA CHEGAR AO ORIENTE MÉDIO, APÓS FECHAMENTO DO ESTREITO DE ORMUZ .	58
SINAL VERDE PARA ENTRADA EM VIGOR DO ACORDO MERCOSUL-UE.....	59
SAFRA FORTE DEVE ADIAR ALTA DO DESEMPREGO EM 2026	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	60
PRÉDIO COMERCIAL DA EXTINTA DERSA NO ITAIM BIBI SERÁ LEVADO A LEILÃO	60
OPINIÃO - MINERAIS ESSENCIAIS E TRANSIÇÃO RESILIENTE	61
VALOR ECONÔMICO (SP).....	63
RUMO PROJETA QUEDA DE PREÇOS DO FRETE EM 10% NO 1º TRI DE 2026, APÓS REPOSICIONAMENTO DE TARIFAS	63
ALCKMIN AFIRMA QUE PORTAL ÚNICO RESPONDE POR 50% DAS IMPORTAÇÕES	64
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	66
CANAL DO PANAMÁ ESTABILIZA OPERAÇÕES APÓS SECA E MANTÉM TARIFAS INALTERADAS EM 2026.....	66
ARTIGO - QUANDO O PORTO CRESCE COM O BRASIL — E QUANDO NÃO CRESCE. A ELASTICIDADE DO PORTO DE SANTOS AO PIB (2005–2025)	66
FIRJAN AVALIA COMO AVANÇO APROVAÇÃO PELO CONGRESSO DO ACORDO MERCOSUL-UE.....	68
UNIÃO INTERNACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS MONITORA NAVEGAÇÃO NO ORIENTE MÉDIO.....	69
PARA ABIHV, ESTRATÉGIA DA CHINA PARA H2V TERÁ IMPACTO GLOBAL	69
PL 733: RELATOR SINALIZA PROPOR 70 ANOS PARA CONCESSÕES E FIM DA EXCLUSIVIDADE DOS OGMOS	70
NN LOGÍSTICA EXPANDE 10% E PROJETA NOVO RECORDE DE NEGÓCIOS NA AMAZÔNIA	71
APOIO OFFSHORE INICIA ANO COM REPOSICIONAMENTOS E FORTALECIMENTO DE FROTAS	73
SISTAC E BW ENERGY FIRMAM CONTRATO PARA INSPEÇÃO SUBMARINA NO FPSO CIDADE DE VITÓRIA	75
ARTIGO - SEM O TECON SANTOS 10 A CONTA NÃO FECHA, APESAR DA GUERRA NO IRÃ!	76
WSC APOIA ESTRATÉGIAS DA UNIÃO EUROPEIA PARA PORTOS E INDÚSTRIA MARÍTIMA.....	79
RECURSO À ARBITRAGEM MARÍTIMA É CRESCENTE NO BRASIL, AFIRMA ESPECIALISTA	80
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	81
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	81

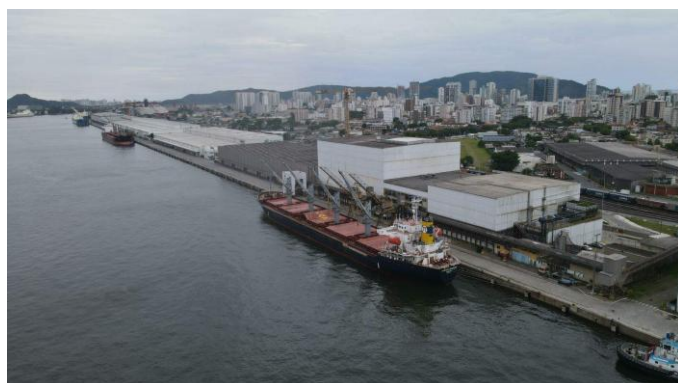


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GARGALOS NO PORTO DE SANTOS TERÃO SOLUÇÕES ESTUDADAS POR COMITÊ TÉCNICO

Parceria entre Autoridade Portuária e Instituto de Engenharia cria grupo para propor melhorias logísticas e de infraestrutura no cais santista

Da ATribuna.com.br 5 de março de 2026



Acordo firmado servirá para acompanhar soluções operacionais e de infraestrutura no cais santista (Alexsander Ferraz/AT)

Um comitê especializado para avaliar, propor e acompanhar soluções operacionais e de infraestrutura para gargalos logísticos do cais santista será criado pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Ele será resultado do Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a gestora do Porto e o Instituto de Engenharia (IE), de São Paulo.

A assinatura da parceria estratégica ocorreu na última segunda-feira, no escritório da APS na capital paulista. Com vigência de 24 meses, o acordo foca em temas críticos para a região, tais como acessos terrestres, logística, urbanismo, pavimentação e drenagem.

Segundo o documento, o Instituto de Engenharia promoverá workshops e plenárias com especialistas, enquanto a APS fornecerá os dados técnicos e o apoio logístico necessário. O acordo foi assinado pelos presidentes da APS, Anderson Pomini, e do IE, José Eduardo Frascá Jardim.

Sustentabilidade

Dando continuidade à agenda de sustentabilidade, a APS formalizou a adesão à plataforma digital Blue Santos. A iniciativa, coordenada pela Rethinking Works (RTW) e pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), busca fomentar negócios sustentáveis e a preservação do ecossistema marítimo.

Com a assinatura do Memorando de Entendimentos, válido por 36 meses, a APS passa a ocupar uma cadeira no conselho consultivo do movimento. O objetivo é alinhar o Porto aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), capacitando gestores em práticas de “economia azul” e gestão de impacto ambiental.

A economia azul se refere ao uso sustentável dos recursos oceânicos e costeiros para o crescimento econômico, melhoria dos meios de subsistência e empregos, preservando a saúde do ecossistema.

Participaram do ato, além de Pomini, o presidente da AEAS, Andre de Fazio, e o presidente da RTW, Mathias Mangels.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/03/2026

NOVA ENTRADA DE GUARUJÁ TEM PROJETO DOADO POR EMPRESÁRIOS NO LITORAL DE SÃO PAULO

Estudo de tráfego e remodelação do acesso à Cidade buscam melhorar logística rumo ao Porto
Por Bárbara Farias 5 de março de 2026



Proposta é reestruturar as vias de entrada da Cidade a partir da Rodovia Cônego Domênico Rangoni e conexão com a Avenida Santos Dumont (Alexsander Ferraz/AT)

A Associação Comercial e Empresarial de Guarujá (Aceg) doará o projeto básico e o estudo de tráfego da remodelação da entrada da Cidade, uma iniciativa da Prefeitura. Esse e outros projetos de mobilidade que podem dar mais fluidez ao trânsito, especialmente de cargas pesadas com destino ao Porto, estão em

discussão entre empresários, Administração Municipal e Governo do Estado. O objetivo é tornar a logística regional mais eficiente.

O presidente da Aceg, Wagner de Souza, que também é diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), disse que os projetos já foram apresentados ao secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

Segundo Souza, a Aceg, junto com algumas empresas, está avançando na contratação do projeto básico e do estudo de tráfego para a remodelação da entrada da Cidade. “Estamos aguardando apenas a sinalização final para avançar”, afirmou, complementando que o projeto básico será desenvolvido num prazo de até 90 dias. “Quando estiver pronto, vamos protocolar junto à Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) para análise”.

Em julho do ano passado, o prefeito Farid Madi (Pode) já havia falado sobre o projeto com A Tribuna. A proposta é reestruturar as vias de entrada a partir da Rodovia Cônego Domênico Rangoni e sua conexão com a Avenida Santos Dumont, principal corredor de circulação do Município.

Outro projeto apresentado pela Aceg à SPI sugere a implantação de uma nova conexão rodoviária entre a Cônego Domênico Rangoni e a Rodovia Guarujá-Bertioga, criando uma alternativa adicional de acesso e distribuindo melhor o tráfego de entrada e saída da Ilha de Santo Amaro.

“Esses projetos são todos da Prefeitura. Nós tivemos algumas discussões, principalmente sobre a melhoria na entrada da Cidade e a ligação da Cônego até a Rodovia Guarujá-Bertioga”, salientou Souza.

Reunião

Na última segunda-feira, os representantes da Aceg se reuniram com o prefeito Farid Madi. “De posse desses projetos, conversamos com a Prefeitura e apresentamos algumas melhorias. Tivemos a sinalização de que poderíamos buscar apoio para que esses projetos fossem executados”, explicou o representante do setor empresarial.

Segundo ele, o secretário Rafael Benini sugeriu a avaliação de uma rota complementar, conectando a Rodovia Rio-Santos à Rodovia Guarujá-Bertioga, o que poderia otimizar a chegada à região conhecida como Rabo do Dragão. Atualmente, a Rio-Santos está sob concessão do Consórcio Novo Litoral.

“Ele (Benini) sinalizou que, com a demanda formalizada, já consegue encaminhar para a concessionária estudar. A própria concessionária desenvolveria o projeto”, disse o presidente da Aceg. “A previsão é que, em três a quatro semanas, os desenhos iniciais estejam prontos para apresentação”.

Rua do adubo

Souza explica que Benini propôs aos empresários que sensibilizassem o Executivo municipal sobre a estadualização da Rua Idalino Pinez, popularmente conhecida como Rua do Adubo, que recebe um intenso fluxo de caminhões, em Vicente de Carvalho.

O presidente da Aceg defende a transferência da via ao Estado. “Você pode resolver o conflito de cruzamento ali e até conectar direto a Rua do Adubo ao Porto, eliminando mais um semáforo e dando mais fluidez”, sinalizou.

Wagner Souza avalia que ampliar os acessos viários é fundamental para evitar gargalos logísticos, sobretudo, em uma região estratégica para o País. Ele lembra o impacto de acidentes anteriores que paralisaram a logística portuária por falta de rotas alternativas. “Quando houve aquele incêndio na Alemoa (na Ultracargo, em 2015), como o Porto tinha um único acesso, toda a logística ficou parada”, comentou.

Aguardando

Em nota, a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) informou que “aguarda a apresentação formal do pedido (de estadualização da Rua Idalino Pinez, a Rua do Adubo) e da documentação correspondente para que as propostas possam seguir para avaliação técnica pelos órgãos competentes”.

Também procurada, a Prefeitura de Guarujá informou que a reunião entre membros da Associação Comercial e Empresarial de Guarujá (Aceg) com o prefeito Farid Madi foi a portas fechadas e não comentará sobre o teor das discussões.

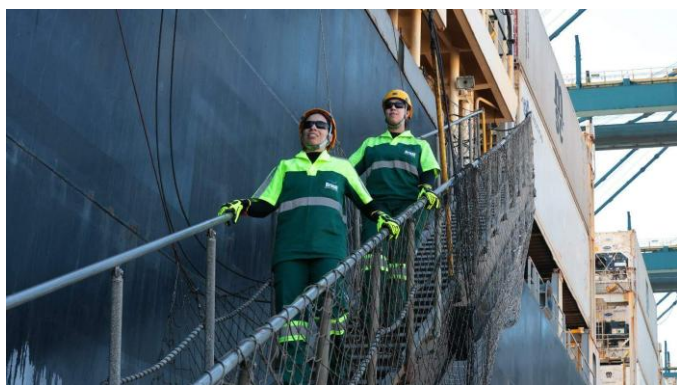
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/03/2026

GRUPO DE TRABALHO DE EQUIDADE DE GÊNERO É INSTALADO NO SETOR PORTUÁRIO

Fórum dos Trabalhadores Portuários formaliza GT para monitorar e propor ações que promovam igualdade para profissionais femininas nos portos do País

Da ATribuna.com.br 5 de março de 2026



Mulheres no Porto: grupo tem como objetivo acompanhar e propor ações voltadas à equidade de gênero (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)

O Fórum dos Trabalhadores Portuários instalou oficialmente o Grupo de Trabalho (GT) de Equidade de Gênero no setor. Representantes das entidades integrantes do grupo, a maioria mulheres, se reuniram, na última segunda-feira, junto com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), para aprovar o regimento interno e

alinhar as primeiras diretrizes do GT.

Criado pela Resolução nº 60, de 4 de dezembro de 2025 do Fórum dos Trabalhadores Portuários, o grupo de trabalho tem como objetivo acompanhar e propor ações voltadas à equidade de gênero no setor portuário, com foco na identificação de barreiras à igualdade, no monitoramento por meio de indicadores e na disseminação de boas práticas adotadas no Brasil e no exterior.

Para a coordenadora do GT de Equidade de Gênero e gerente executiva da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Maria Cristina Dutra, o início dos trabalhos representa um passo fundamental para fortalecer o debate e garantir avanços concretos nas pautas do setor. Segundo ela,

o grupo também se consolida como um espaço democrático e institucional, onde cada entidade traz sua responsabilidade e sua representatividade.

“E é exatamente isso que fortalece o grupo de trabalho. O que eu levo para dentro dele é um compromisso muito claro, discutir saúde e segurança do trabalho para todos, de forma inclusiva, estruturada e permanente. Não há como falar de desenvolvimento portuário sem falar de proteção à vida e de equidade”, afirmou.

Já para a chefe de gabinete da Secretaria Nacional de Portos, e representante da pasta na articulação do grupo, Marina Cavallini Bailão, a importância do GT está na consolidação de um espaço institucional permanente para tratar a equidade de gênero de forma estruturada e integrada ao setor. “A criação desse grupo permite que o tema deixe de ser pontual e passe a ser acompanhado com planejamento, metas e diálogo constante com as entidades”, destacou.

O fórum

Fórum dos Trabalhadores Portuários foi criado em outubro de 2023, pelo MPor, para promover um diálogo mais amplo com os profissionais do setor e abordar questões relacionadas à valorização da categoria. Com reuniões mensais, o grupo reúne representantes de federações, sindicatos e do próprio MPor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/03/2026

INCÊNDIO ATINGE NAVIO CARGUEIRO COM 2,6 MIL ANIMAIS VIVOS NO LITORAL DE SÃO PAULO

Embarcação permanece atracada e operação é monitorada

Da ATribuna.com.br 5 de março de 2026



Navio cargueiro North Star 1, que estava atracado no Porto de São Sebastião, pegou fogo (Reprodução)

Um incêndio atingiu o navio cargueiro North Star 1, que estava atracado no Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, na noite de terça-feira (3). A embarcação é um livestock carrier (navio boiadeiro), especializado no transporte marítimo de animais vivos. No momento do incêndio, havia com 2,6 mil bois a bordo. (Veja no vídeo mais abaixo)

O Porto de São Sebastião é administrado pelo Governo Estadual. A Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado (Semil) informou, em nota divulgada nesta quarta-feira (4), que o incêndio começou por volta das 21 horas.

Segundo a Semil, o Corpo de Bombeiros foi acionado e controlou as chamas, com apoio das brigadas da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) e do Centro de Atendimento a Emergências (Ceate) do Porto. “A área foi isolada e rebocadores auxiliaram na operação. Não houve vítimas”.

Ainda conforme a secretaria, os 28 tripulantes passaram por triagem médica, assim como alguns bombeiros que atuaram na ocorrência. Já os animais transportados na embarcação foram retirados com segurança, com acompanhamento da Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro).

“Não houve vazamento de produtos no mar. A situação está controlada e permanece sob monitoramento. A Companhia Docas de São Sebastião acompanha a ocorrência em tempo real até a completa normalização das operações”, informou a nota.

De bandeira panamenha, o navio North Star 1 chegou de Cabo Verde, na África, carregou, em São Sebastião, os animais que vieram de uma fazenda no interior de São Paulo, e iria para a Turquia. Com a operação interrompida, os animais foram levados de volta ao fornecedor. Até a noite de nesta quarta-feira (4), o navio permanecia atracado no Porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PETRORECONCAVO IMPORTA GÁS DA BOLÍVIA E ABASTECE COPERGÁS

Foram importados 100 mil metros cúbicos de gás boliviano que foram injetados nas redes da Copergás, em Pernambuco

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



Fornecedora da Copergás, a empresa PetroReconcavo trouxe o gás da Bolívia para abastecer os dutos da empresa pernambucana.

Foto: PetroReconcavo/Divulgação

Depois de passar por mais de 3 mil quilômetros de gasodutos, a companhia PetroReconcavo forneceu 100 mil metros cúbicos de Gás Natural (GN) vindo da Bolívia para a Companhia Pernambucana de Gás (Copergás) distribuir nos

seus dutos. O combustível boliviano chegou ao Estado nos dias 1 e 2 de março.

“É difícil dizer se é o primeiro gás boliviano que chega a Pernambuco, porque a Petrobras também fornece à Copergás e é uma compradora do gás da Bolívia”, explica o vice-presidente de Operações da PetroReconcavo, João Vitor Silva Moreira. Ele acrescenta que isso só foi possível devido à abertura do mercado de gás e também pelo fato de que há um sistema de dutos que interliga toda a América do Sul.

O gás boliviano entrou no Brasil pelo Mato Grosso do Sul, seguiu em linha reta até chegar ao Sudeste do País indo até o Norte do Rio de Janeiro, quando ingressou no gasoduto da TAG – conhecido como antigo Nordeste, que foi da Petrobras. Além da TAG, o combustível passou também pelos dutos das empresas TBG e NTS.

Segundo João, a operação foi competitiva. “Para a Copergás, não houve mudança de preço. Foi uma operação logística complexa”, conta, acrescentando que a PetroReconcavo comprou da estatal boliviana, fez a nacionalização do gás – que incluiu o pagamento de tributos -, além de passar pelos dutos de três transportadoras.

Ele explica também que a operação foi “uma compra spot”, pontual. “Há dias em que o gás da Bolívia está mais barato, quando a Bolívia tem excedentes. Foi uma oportunidade”, resume João. A PetroReconcavo não tem planos, até agora, de tornar esta compra fixa.

A empresa traz o gás que fornece aos pernambucanos do Rio Grande do Norte e da Bahia, mas a experiência comprovou a eficiência de uma nova rota internacional de suprimento.

PetroReconcavo pode importar gás desde 2025



Desde outubro de 2025, a PetroReconcavo tem uma autorização da Agência Nacional de Petróleo (ANP) para importar até 2 milhões de metros cúbicos, por dia, de gás natural da Bolívia ou Argentina. A empresa é uma operadora independente de petróleo e gás especializada na operação, desenvolvimento e revitalização de campos maduros terrestres no Brasil.

Com 25 anos de atuação no onshore brasileiro, a empresa possui 57 concessões nos estados da Bahia, Rio Grande do Norte e Sergipe. Conta também com 3 sondas de perfuração, 18 sondas e mais de 700 poços em produção. A companhia abriu capital na B3 em 2021 e foi fundada em 1999.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/03/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ALTERADA A DATA DE CONCLUSÃO DO CURSO DE FORMAÇÃO DA ANTAQ

Mudança foi publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira (4)

Brasília, 04/03/2026 - A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários, por meio do diretor-geral, Frederico Dias, comunica a atualização no cronograma previsto para a conclusão do Curso de Formação dos aprovados no Concurso Público Nacional Unificado de 2024 (CPNU 1). Agora, as aulas terminarão no dia 20 de março - não mais no dia 18, como anunciado anteriormente. A alteração foi publicada no DOU de hoje (04).

Essa é a 2ª turma convocada para a formação no cargo de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. A ideia é capacitar e avaliar a aptidão dos 24 aprovados para o exercício do cargo, sendo a participação, portanto, de caráter obrigatório e classificatório.

Sobre o curso

A capacitação é para aprovados no cargo de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. Os candidatos serão apresentados aos conhecimentos aplicados e às práticas utilizadas na Agência - iniciativas indispensáveis ao desempenho das atividades.

De acordo com o edital, o curso terá a carga-horária de 140 horas de duração, a serem cumpridas com 8 horas-aula diárias. Ao final do curso, será realizada uma prova sobre os conhecimentos obtidos durante a formação. Para ser aprovado definitivamente no concurso, o candidato deverá acertar no mínimo 60% das questões.

Durante o curso de formação, o candidato terá auxílio financeiro, em conformidade com o Art. 14 da Lei nº 9.624, de 2 de abril de 1998, sobre o qual incidirão os descontos legais.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 05/03/2026



Presidência da República

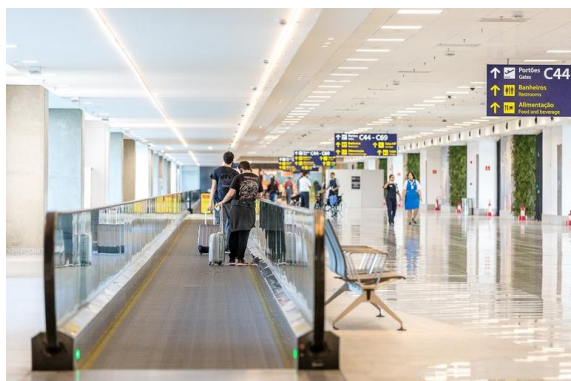


Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

**MAIS DA METADE DOS TURISTAS ESTRANGEIROS CHEGARAM AO BRASIL POR
AVIÃO EM JANEIRO**

Aeroportos receberam 742,8 mil visitantes internacionais no mês, alta de 22,1% em relação a janeiro de 2025



Mais da metade dos turistas estrangeiros que chegaram ao Brasil em janeiro deste ano optaram pela via aérea. De acordo com dados da Polícia Federal e do Ministério do Turismo, consolidados pela Embratur, 742.846 visitantes internacionais desembarcaram em aeroportos brasileiros no período, 53% de todas as entradas registradas no mês. O volume representa crescimento de 22,15% em relação a janeiro de 2025, quando 608.163 visitantes chegaram ao país pelo mesmo modal.

Ao todo, 1.401.476 estrangeiros entraram no Brasil em janeiro, considerando todos os meios de acesso: aéreo, terrestre, marítimo e fluvial. Mesmo com a leve retração de 5,54% no total de visitantes, o transporte aéreo manteve a trajetória de crescimento e reforçou sua posição como principal porta de entrada do turismo internacional no país.

O levantamento considera apenas visitantes que residem fora do Brasil, sejam estrangeiros ou brasileiros que vivem no exterior. As informações são registradas pela Polícia Federal no momento da entrada no país, o que permite identificar a origem e o meio de acesso dos viajantes.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o desempenho da via aérea demonstra a importância da infraestrutura aeroportuária para a atração de visitantes estrangeiros. “O crescimento das chegadas por avião mostra que o Brasil segue ampliando sua conectividade internacional e oferecendo aeroportos modernos e preparados para receber turistas de todas as partes do mundo. Investir em infraestrutura aeroportuária é fundamental para fortalecer o turismo, gerar empregos e movimentar a economia nas diversas regiões do país”, afirmou.

“O crescimento das chegadas por avião mostra que o Brasil segue ampliando sua conectividade internacional e oferecendo aeroportos modernos e preparados para receber turistas de todas as partes do mundo”

Silvio Costa Filho

Origem dos visitantes

A América do Sul permanece como a principal região a enviar turistas para o Brasil. Em janeiro, 491.036 visitantes vindos do continente chegaram ao país por via aérea, o equivalente a 66,1% do total. A Europa aparece na sequência, com 144.190 visitantes (19,4%), seguida pela América do Norte, que registrou 66.934 entradas (9%).

Outras regiões também contribuíram para o fluxo internacional de turistas. A Ásia respondeu por 24.190 visitantes (3,3%), enquanto Oceania registrou 6.495 entradas (0,9%). Já América Central e Caribe somaram 5.704 visitantes (0,8%), e a África, 4.295 turistas (0,6%).

Entre os países, a Argentina lidera com folga, com 310.798 visitantes (41,84% do total), seguida por Chile (109.676), Estados Unidos (50.630), Portugal (28.455) e Uruguai (21.322), reforçando o peso da conectividade regional e transatlântica na chegada de turistas ao Brasil.

Principais portas de entrada

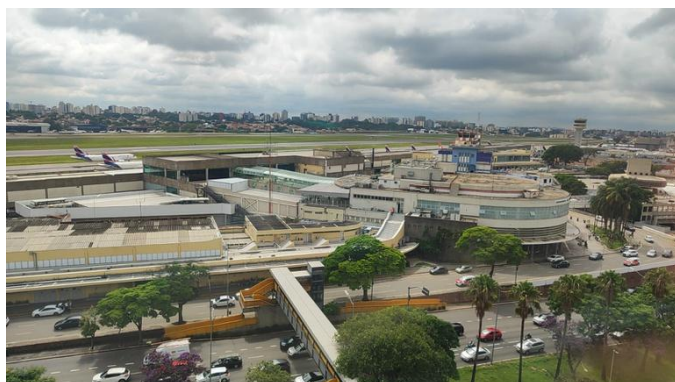
O Rio de Janeiro foi a principal porta de entrada dos turistas internacionais no período, com 274.412 visitantes, o equivalente a 36,9% das chegadas por via aérea. Na sequência aparecem São Paulo, com 229.728 visitantes (30,9%), e Santa Catarina, com 136.992 entradas (18,4%).

Outros estados que também registraram fluxo relevante foram Bahia, com 30.163 visitantes, e Pernambuco, com 16.076.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 05/03/2026

AVIAÇÃO NO SUDESTE CRESCE MAIS DE 10% E MOVIMENTA 12,4 MILHÕES DE PASSAGEIROS EM JANEIRO

Região concentra os aeroportos mais movimentados do país e amplia conexões nacionais e internacionais



Aeroporto de Congonhas (SP). - Foto: Jefferson Ferreira/MPor

A aviação na região Sudeste começou 2026 em forte expansão. Em janeiro, foram transportados 12.431.788 passageiros, número 10,26% superior ao registrado no mesmo mês de 2025, quando 11.274.709 pessoas embarcaram ou desembarcaram em voos domésticos e internacionais. Os dados foram consolidados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com base em relatório da Agência Nacional de

Aviação Civil (Anac).

O crescimento da demanda veio acompanhado do aumento na oferta de voos. Ao todo, foram realizadas 87.158 decolagens no primeiro mês de 2026, 2.383 a mais do que em janeiro do ano passado. O resultado reafirma o Sudeste como o principal polo da aviação brasileira.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o resultado reflete o ambiente de confiança no setor e o avanço das políticas públicas voltadas à ampliação da infraestrutura. “O crescimento consistente da aviação no Sudeste mostra que estamos no caminho certo. Mais passageiros e mais voos significam mais empregos, mais turismo e mais desenvolvimento econômico. Seguimos trabalhando para fortalecer a conectividade do país e garantir que a infraestrutura aeroportuária acompanhe esse ritmo de expansão”, afirmou.

O mercado internacional foi o destaque do período. Foram 3.053.272 passageiros em viagens para o exterior, frente a 2.679.987 no mesmo mês de 2025, um avanço de 13,9%. No mesmo intervalo, o número de voos internacionais subiu de 14.918 para 16.787, ampliando a conectividade do Brasil com destinos na América do Sul.

Entre os terminais com maior movimentação está o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), que registrou 4,2 milhões de passageiros em janeiro. Na sequência aparecem o Aeroporto de Congonhas, com 2,1 milhões de passageiros, o Aeroporto Internacional de Galeão (RJ), com 1,8 mi, e o Aeroporto Internacional Confins (MG), com 1,1 milhão de passageiros no período.

A tradicional ponte aérea entre Congonhas e Santos Dumont liderou o ranking, com 314.963 passageiros transportados. No cenário internacional, destacaram-se as ligações entre Santiago e o Galeão, com 126.426 passageiros, e entre o Galeão e Buenos Aires, que somou 108.030 viajantes no mês.

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

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA ABERTURA DO PERNAMBUCO EXPORT

Evento ocorre na cidade do Recife, nesta quinta-feira (5), e vai reunir autoridades e empresários do setor de infraestrutura

O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, participa nesta quinta-feira (5), no Recife (PE), da abertura do Pernambuco Export, promovido pelo Fórum Brasil Export. O evento vai reunir autoridades e empresários dos setores de transporte, energia e mineração. O secretário executivo do MPor, Tomé Franca, também participa do painel “Pernambuco em Foco: Panorama sobre o ambiente de negócios no estado” contará com a presença do secretário executivo.

O Pernambuco Export abordará, ainda, temas como sustentabilidade, multimodalidade na matriz de transportes, presença da mulher nos setores de infraestrutura, ampliação das relações comerciais internacionais e novas rotas marítimas.

Na ocasião também serão apresentados dados recentes de movimentação de cargas, projetos de expansão e perspectivas do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Atendimento à imprensa

Profissionais de imprensa poderão acompanhar o evento de forma online, pela TV BE News. Ao final da palestra, o ministro Silvio Costa Filho falará com os jornalistas presentes.

Serviço

O quê: Fórum Pernambuco Export

Quando: quinta-feira, 5 de março

Horário: das 9h às 18h

Onde: Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco. Av. Cruz Cabugá, 767 - Santo Amaro, Recife-PE

Link de transmissão: https://www.youtube.com/@tv_benews

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

Data: 04/03/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E FÓRUM DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS INSTALAM PRIMEIRO GT DE EQUIDADE DE GÊNERO NO SETOR

Grupo vai monitorar e propor ações para garantir igualdade para trabalhadoras dentro dos portos do país



Instalação do GT reúne trabalhadoras portuárias de diversas região do país. Foto: Sérgio Francês/MPor

No mês das mulheres, o Ministério de Portos e Aeroportos instituiu o primeiro Grupo de Trabalho de Equidade de Gênero do Fórum dos Trabalhadores Portuários. Com mulheres em sua maioria, as entidades integrantes do grupo se reuniram, na última segunda-feira (2), para aprovar o regimento interno e alinhar as primeiras diretrizes do GT.

Criado pela Resolução nº 60, de 4 de dezembro de 2025, o grupo tem como objetivo acompanhar e propor ações voltadas à equidade de gênero no setor portuário, com foco na identificação de barreiras à igualdade, no monitoramento por meio de indicadores e na disseminação de boas práticas adotadas no Brasil e no exterior.

Para a coordenadora do GT de Equidade de Gênero e gerente executiva da Federação Nacional das Operações Portuárias, Maria Cristina Dutra, o início dos trabalhos representa um passo fundamental para fortalecer o debate e garantir avanços concretos nas pautas do setor. Segundo ela, o grupo



também se consolida como um espaço democrático e institucional, onde cada entidade traz sua responsabilidade e sua representatividade.

“E é exatamente isso que fortalece o Grupo de Trabalho. O que eu levo para dentro dele é um compromisso muito claro, discutir saúde e segurança do trabalho para todos, de forma inclusiva, estruturada e permanente. Não há como falar de desenvolvimento portuário sem falar de proteção à vida e de equidade. Acredito profundamente nessa proposta, especialmente porque ela nasce com amparo institucional. Política pública não se constrói de forma isolada. Ela se constrói com diálogo, com integração entre governo e setor produtivo, e com responsabilidade compartilhada”, afirmou.

Já para a chefe de gabinete da Secretaria Nacional de Portos, e representante da pasta na articulação do grupo, Marina Cavalini Bailão, a importância do GT está na consolidação de um espaço institucional permanente para tratar a equidade de gênero de forma estruturada e integrada ao setor. “A criação desse grupo permite que o tema deixe de ser pontual e passe a ser acompanhado com planejamento, metas e diálogo constante com as entidades”, destacou.

Experiências portuárias

Durante a reunião, as trabalhadoras portuárias de estados como a Bahia, o Espírito Santo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, São Paulo e Pernambuco puderam, além de debater os alinhamentos estratégicos do grupo, compartilhar vivências, resistência e lutas dos portos em que atuam.

Há 11 anos como vigia portuária no Porto de Imbituba (SC), Daiane Silva de Jesus integra a Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga (Fenccovib) e levou ao grupo de trabalho sua experiência profissional e as estratégias adotadas no terminal catarinense para o enfrentamento à violência de gênero.

Ela destacou a importância do espaço de diálogo para transformar vivências em ações concretas. “Eu sei que, nesse tempo, encontrei tantas mulheres em realidades diferentes e ouvi a dor de cada uma delas. Eu não estou chorando só pela minha dor, é pela dor de cada uma que eu estou trazendo comigo”, afirmou.

Para Daiane, o trabalho coletivo é essencial para mudar a realidade do setor. “Hoje a gente está aqui para trabalhar juntas e garantir que as próximas gerações não passem pelas mesmas dificuldades que a gente enfrentou e ainda enfrenta.”

Enfrentamento ao assédio

No Porto de Imbituba, estão em curso iniciativas estruturadas para o enfrentamento ao assédio e à violência de gênero no ambiente portuário. Entre as medidas adotadas está a utilização do canal de denúncias do Plano de Ajuda Mútua, o mesmo número destinado a emergências operacionais, que também recebe relatos de assédio ou situações de vulnerabilidade.

A partir do registro, é acionado um protocolo que prevê o deslocamento da guarda portuária para coleta de depoimentos, a notificação da empresa da trabalhadora para garantir acolhimento e o acionamento da Polícia Federal para investigação. Em casos ocorridos a bordo, pode haver retenção da embarcação para apuração dos fatos, com custos atribuídos ao armador, além de acolhimento humanizado e acompanhamento psicológico da vítima.

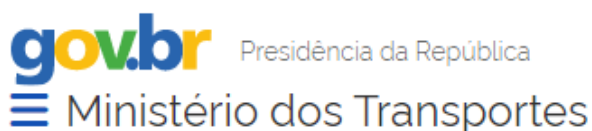
Outra medida implementada é a fixação de cartazes informativos em locais de grande circulação, em português e em outros idiomas, com orientações sobre a legislação e os canais de denúncia, ampliando o acesso à informação para trabalhadores e tripulantes. Segundo a vigia Daiane, práticas como assédio moral, sexual ou importunação não devem ser toleradas. “Independentemente de quem seja o agressor. Para isso, a gente precisa garantir que o agressor seja devidamente penalizado para que não haja impunidade e, assim, coibindo novas ocorrências”, destaca.

Como encaminhamentos finais da reunião, as discussões serão encaminhadas ao Fórum e o grupo avançará na construção de indicadores para monitorar as ações de equidade. Também foi destacada a importância de atuar em conjunto com o Órgão de Gestão de Mão de Obra (OGMO), com foco em cultura e educação no ambiente portuário, além de reforçado o convite para que os portos participem do diagnóstico que subsidiará as próximas etapas do trabalho.

Estiveram presentes na reunião representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), da Federação Nacional dos Portuários (FNP), da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuárias, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios nas atividades portuárias (Fenccovib), da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), e da Associação Mulheres e Portos.

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

Data: 04/03/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

BOM CONDUTOR: MAIS DE 1 MILHÃO DE MOTORISTAS TIVERAM A CNH RENOVADA AUTOMATICAMENTE

Atualização gratuita e sem filas gerou economia de R\$ 854,8 milhões para brasileiros



Benefício vale para quem manteve bom histórico no trânsito. - Foto: Priscilla Couto/MT

Sem necessidade de agendamento ou pagamento de taxas, 1.151.811 motoristas já tiveram a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) renovada automaticamente em pouco menos de três meses após a publicação da Medida Provisória nº 1.327/2025, conhecida como MP do Bom Condutor. A iniciativa simplifica o processo e elimina etapas presenciais para os condutores

que atendem aos critérios estabelecidos.

A ação integra o programa CNH do Brasil e é destinada a motoristas que não cometeram infrações sujeitas à pontuação nos últimos 12 meses, dentre outras restrições. De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), a medida já proporcionou uma economia de R\$ 854,8 milhões à população.

A renovação está sendo realizada, neste momento, por meio de processamento em lotes, observando o prazo legal de até 30 dias depois que o documento vence, período em que o condutor pode circular regularmente, conforme previsto na legislação de trânsito. O modelo de renovação automática diária, com atualização no exato momento do vencimento, está sendo desenvolvido e será implementado em breve. A versão digital da CNH passa a ter validade imediata, com possibilidade de emissão do documento físico mediante solicitação.

Conforme estabelece a MP do Bom Condutor, o benefício não se aplica a motoristas com 70 anos ou mais, a condutores com restrições médicas que reduzam o prazo de validade da habilitação, nem àqueles com o documento vencido há mais de 30 dias. Para pessoas com idade entre 50 e 69 anos, a renovação automática poderá ser utilizada uma única vez.

As regiões Sudeste e Sul concentram o maior volume de renovações automáticas da CNH registradas até o momento. Entre os estados, São Paulo lidera o ranking, seguido por Minas Gerais e Rio de Janeiro.



Incentivo à regularização

Ao reduzir burocracias e custos, a CNH do Brasil amplia o acesso à habilitação e contribui para diminuir o número de pessoas que dirigem sem carteira. Desde 9 de dezembro de 2025, mais de 16 mil condutores emitiram o documento no formato digital.

O secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, afirma que parte significativa dos interessados em obter a primeira habilitação já possuía veículo, mas ainda não tinha o documento. “O programa está atingindo seu objetivo, que é formalizar aquelas pessoas que já dirigiam carro e pilotavam motocicleta sem a habilitação”, explica.

Plataforma em expansão

O aplicativo da CNH do Brasil soma mais de 52 milhões de usuários ativos em todo o país. Pela plataforma, 3.656.070 pessoas já iniciaram o curso de formação de condutores, utilizando o ambiente digital para avançar no processo de obtenção da habilitação.

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

Data: 05/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – POR QUE O BRASIL DEVE APOSTAR MAIS NA CABOTAGEM

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O encerramento de 2025 trouxe um dado que não deve ser ignorado pelos formuladores de políticas públicas: a Região Sul movimentou impressionantes 33,6 milhões de toneladas via cabotagem, o transporte aquaviário costeiro de cargas. O crescimento de 1,38% em relação ao ano anterior, em um período marcado por desafios climáticos severos no Rio Grande do Sul, é a prova cabal da resiliência e da importância estratégica deste tipo de operação. Defender o apoio contínuo do Governo à navegação entre portos nacionais não é apenas uma escolha logística; é uma questão de segurança nacional e competitividade industrial.

A cabotagem atua como a coluna vertebral que interliga o Brasil de norte a sul, utilizando a imensa rodovia azul que contorna nosso litoral. O desempenho de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e

Paraná em 2025 revela que o modal é o garantidor do fluxo de itens essenciais: do petróleo que move a economia aos contêineres que abastecem as prateleiras do varejo. Quando o Governo Federal mantém programas de incentivo, ele está, na prática, reduzindo o custo logístico e aliviando a pressão sobre as rodovias, que sofrem com o desgaste excessivo e altos índices de acidentes.

A contundência deste crescimento está intimamente ligada ao Programa BR do Mar. A criação de um ambiente regulatório previsível e com segurança jurídica permitiu que o setor privado voltasse a investir com confiança. Como bem pontuou o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler, a estabilidade das regras é o que transforma o potencial geográfico brasileiro em eficiência operacional.

Além da economia, há o fator ambiental. Em um mundo que exige descarbonização imediata, a cabotagem é a resposta mais eficiente para o transporte de grandes volumes com menor emissão de poluentes por tonelada transportada. Apoiar a cabotagem é alinhar o Brasil às metas globais de sustentabilidade sem sacrificar o crescimento econômico. O sucesso da Região Sul deve servir de bússola para todo o País.

O Governo Federal precisa seguir firme no apoio a este modal, investindo na infraestrutura portuária e mantendo os incentivos fiscais e regulatórios necessários. O Brasil tem pressa para ser competitivo, e o caminho para essa eficiência passa, inevitavelmente, pelas nossas águas. A cabotagem provou sua força na crise; agora, deve ser celebrada e expandida como o motor da nossa prosperidade logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

INSIGHT – PLANEJAMENTO - CASO SANTARÉM: NÃO HÁ BONS VENTOS PARA INFRAESTRUTURA SEM RUMO



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinioao@portalbenews.com.br

“Inútil dormir que a dor não passa” [“Bom conselho” – Chico Buarque]

“Mudanças negociadas somente têm início quando os negociadores passam a enxergar, claramente, a próxima etapa” [Henry Kissinger (1923-2023), diplomata e secretário de Estado dos Estados Unidos (1973-1977)]

“Consummatum est”!

Revogado está o Decreto nº 12.600/25, cujo alçóz foi o Decreto nº 12.856, de 23 de fevereiro de 2026 (uma segunda-feira). O fato gerador do inesperado e radical recuo do Governo, apenas passados seis meses, foi a ação de um grupo de manifestantes, boa parte dos quais indígenas, na madrugada do sábado anterior. No epicentro dos fatos e das fotos, um terminal arrendado na área (poligonal) do Porto Organizado de Santarém.

A ação foi caracterizada como invasão por alguns, ocupação por outros, e até como retomada pelos mais exaltados: estaria em cogitação a demolição do terminal e desocupação da área? A se lembrar: trata-se de instalação arrendada, licitada, licenciada e em funcionamento há cerca de um quarto de século E, após expansões, hoje movimentada cerca de 6 Mt/ano de cargas (um dos pilares do chamado Arco Norte).

As tratativas com representantes dos manifestantes foram conduzidas, ao longo do final de semana, pelos ministros Boulos e Guajajara que, incidentalmente, não assinam o decreto.



Já o mote invocado para o movimento foi a perspectiva de dragagens no Rio Tapajós. Curioso, pois em 2024 o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) nele executara dragagem emergencial para fazer face a grande seca. E, no final de ABR/25, uma comitiva do DNIT esteve em Santarém, reunindo-se no Ministério Público Federal (MPF) com procuradores e lideranças dos “povos originários” para tratar de dragagem.

Consultada pela Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), a Universidade Federal do Pará (UFP) fez uma avaliação técnico-científico ambiental. Suas conclusões, assinada pelo dr. Hito Braga, corroboram com as iniciativas do DNIT: “.....a dragagem no rio Tapajós, alvo central das críticas, não configura ameaça ambiental automática”.

Dando curso ao planejado, o DNIT iniciou licitação para os serviços (Edital nº 90.515/2025). Este pregão eletrônico, porém, acabou suspenso (não revogado) em meio às mobilizações. O Governo, ao anunciá-la, registrou: “... as obras de dragagem anunciadas ... constituem ação de rotina, feitas igualmente em anos anteriores, e respondem à necessidade de garantir o tráfego fluvial na Hidrovia do Tapajós diante dos períodos de baixa das águas... essas obras não têm relação com ... o previsto no Decreto 12.600”. Ficaram dúvidas:

a) O Governo estaria se desculpando por ter editado o Decreto? b) Sendo necessidade, inclusive para a navegação dos ribeirinhos, por que a dragagem “de rotina” foi suspensa?

Acrescente-se que o Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (Padma) do DNIT vem sendo executado há vários anos; inclusive com ações previstas para 2026. Também que ele foi, pioneiramente, laureado pela tradicional e prestigiosa “World Association for Waterborne Transport Infrastructure – PIANC”. A se registrar, ademais, que antes do DNIT, Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental (Ahimor), Portobrás, Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais (DNPRC) e Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) trataram de dragagem na Amazônia há quase um século.

Bem, se não seria a dragagem, então qual o busílis? Qual o objetivo último do movimento? Possivelmente não haja um único, mas diferentes interesses nele amalgamados. Em recente artigo o presidente da Fiepa, Alex Carvalho, dá algumas pistas; como também os que o comentaram no próprio site.

E agora?

Decretos são editados e revogados diariamente. No mais das vezes sem divulgação para além dos diários oficiais (DOs), e só percebido por aqueles diretamente interessados, sem repercussão pública. O que é particular da edição e revogação deste decreto é que ela transcende à formalidade: apesar de sua singeleza, ele era o coroar de um longo processo, iniciado com o atual mandato.

Foram mais de três anos de diagnósticos, missões técnicas ao exterior, concepções, consultas e debates públicos, passando pela (festejada!) criação de uma secretaria específica em abril de 2024. Na oportunidade, o ministro Silvano Costa Filho dissertou sobre a importância das hidrovias e anunciou investimentos “de R\$ 500 milhões nesse ano”.

A partir de então, seguiram divulgações, inclusão no “Novo PAC” (previsão de R\$ 4,8 bilhões em investimentos!), elaboração de estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) e audiências públicas. A inclusão no Plano Nacional de Dragagem (PND), por meio da Resolução nº 338, era como uma passagem de bastão da fase de planejamento para a execução.

Daí a surpresa com que foi inicialmente recebida a decisão governamental, seguida por generalizadas e fundadas incertezas quanto ao futuro do tão sonhado plano de, finalmente, incorporar à logística brasileira (pra valer!) o modo hidroviário, aproveitando-se o privilégio de um país que tem “5 Mississipis”: este é sabidamente mais eficiente, e pode também contribuir com as agendas e metas de transição energética e redução das emissões de gases do efeito estufa (GEE). A propósito, semana passada o diretor-geral (DG) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias,



em concorrido evento público, atribuiu os recentes desencontros a dificuldades de comunicação, mas mostrou esperança que ao final “a realidade vai se impor”.

Mais preocupante é que, para além das incertezas estruturais, há também questões de curto prazo, talvez não bem analisadas quando da apressada decisão. P.ex:

a) Os decretos não especificam o escopo das concessões. Mas documentos e apresentações oficiais informam que nelas estariam incluídas: “dragagem de manutenção, obras de derrocamento, implantação e manutenção de sinalização náutica, levantamentos hidrográficos periódicos, sistemas de monitoramento do tráfego, sistemas de comunicação, gestão ambiental e todas as intervenções necessárias para garantir previsibilidade aos usuários e sustentabilidade ambiental”. Enquanto as concessões não forem feitas, a quem caberá executar tais serviços no Rio Tapajós (da mesma forma que no Madeira e Tocantins)?

b) O que foi revogado, sabe-se, foi a inclusão dos três “empreendimentos públicos federais do setor hidroviário” (Madeira, Tocantins e Tapajós) no PND. Como o decreto se limita a tal inclusão, como nem dragagem nem nenhuma outra providência é mencionada, depreende-se que ela, em si, não está obstaculizada, certo?

c) O decreto não tratava especificamente do Tapajós. Que encaminhamento será dado aos processos de concessão do Madeira e Tocantins, nele também arrolados?

d) O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI), colegiado composto por nove ministros e dirigido pelo presidente da República, foi quem recomendou as 3 inclusões no PND (Resolução nº 338, assinada pelo ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa). Como a resolução, SMJ, não foi revogada junto com o decreto, poderá sua “recomendação” ser encampada por meio, p.ex, de decretos individualizados?

O encaminhamento dado pelo Governo teve também efeitos colaterais imediatos: no dia seguinte, p.ex, manifestantes ocuparam a sede do DNIT, em Marabá, reivindicando a paralização das obras de derrocamento no Pedral do Lourenço; obra que se arrasta há anos e que, incidentalmente, fora liberada pela Justiça há três meses.

“Não há bons ventos para barcos sem rumo” (Sêneca – 4 AC/65 DC)

Normalmente em tais manifestações, há um pleito quase que bordão: “queremos ser ouvidos”. Quando mais elaborado, algo como: “Exigimos consulta, como determina a legislação e os direitos dos povos e comunidades tradicionais”. A referência é à Convenção OIT-169. Mais especificamente a “Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado – CCLPI” (art. 6º), invocada quase que invariavelmente também em todos os documentos de ONGs ambientalistas e peças dos Ministérios Públicos. Está mencionada na recente nota pública do Governo, reafirmando o compromisso. Independentemente das exigências da convenção, as boas práticas para implementação de projetos já indicam a importância de envolvimento das diversas partes interessadas (“stakeholders”). Havendo norma, então, não há como/porquê tergiversar: o Brasil é um dos que ratificaram a OIT-169 desde 25/JUL/2002. Até pode vir a rever sua posição, pode “denunciá-la” (art. 39), mas isso a cada 10 anos. Enquanto signatário, e ela integrar o ordenamento jurídico pátrio, suas normativas deverão ser atendidas; dentre elas as CCLPI. Não adianta argumentar que apenas 24 dos 187 países-membros da OIT (15 latino-americanos) são ratificantes: o Brasil o é, assim ela deve ser seguida. Será inútil levantar-se que, pelo Censo 2022, a população indígena paraense representa “apenas” 1% da população do Estado (81 mil/8,1 milhões); que desse 1%, “só” 51,64% vivem em terras indígenas: a convenção não é balizada por quantitativos. Em vão argumente-se que, no caso específico, a população indígena dos municípios lindeiros ao Tapajós/BR-163 no PA (população a ser consultada), zona de influência similar à da Ferrogrão, é da ordem de 23 mil-26 mil (1/4 do Estado); metade dos quais vivendo em áreas urbanas: a OIT-169 é um “condicionante incontornável para a infraestrutura brasileira” (título de artigo anterior). Não adianta encaminhar documentação para o TCU, agendar leilão, etc: é preciso fazer o dever de casa previamente!

Sendo signatário há 24 anos, por que ainda na fase de licenciamento, de licitação e até de obra vemos contratempos resultantes de questionamentos preliminares, como é o caso da CCLPI? É uma pergunta óbvia; não é? Algumas hipóteses:

Dois aparentes equívocos:

- Audiência pública não é CCLPI, e vice-versa: são dois arcabouços normativos distintos;
- “Ouvir” e “consultar” muitas vezes são tratados como sinônimo de vetar;
- “levar em consideração”, numa exegese sistêmica, parece muito mais próximo do sentido da Convenção. Conflitos decorrentes de interpretações distintas de comandos da OIT-169 e/ ou de orientações para sua aplicação no Brasil. P.ex.:
- Caracterização dos interlocutores: ora “comunidades e povos tradicionais”, ora “povos interessados” podem abranger, além das populações indígenas, “beiradeiros, ribeirinhos e agroextrativistas” - raramente considerados.
- Motivação da consulta: “na medida em que afete suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma”. Inclui-se, tornando a definição ainda mais imprecisa, terras “que não estejam exclusivamente ocupadas por eles, mas às quais, tradicionalmente, tenham tido acesso para suas atividades tradicionais e de subsistência”; e
- Forma de consulta: “procedimentos apropriados” e “válida manifestação de vontade”.

Se não quisermos seguir patinando na definição e implementação de políticas públicas, planos, programas e projetos, surpreendidos periodicamente com retrabalhos após retrabalhos, urge regulamentar a OIT-169. Mesmo porque sua adoção já extrapolou a Amazônia e, mesmo, regiões de florestas: p.ex, vem de ser incorporada à modelagem do Porto de São Sebastião (SP), um porto urbano, em funcionamento, vizinho de um TUP onde operam mega-petroleiros; e ainda para um projeto de expansão. A regulamentação é, pois, inadiável!

Ah! Também seria importante definir-se (com condicionantes) se/quando produção de alimentos é uma virtude e quando um defeito. E, claro, a quem compete dar a última palavra nos casos concretos do processo decisório.

“Não há bons ventos para infraestrutura sem rumo”!

Frederico Bussinger escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

O QUE FOI REVOGADO, SABE-SE, FOI A INCLUSÃO DOS TRÊS “EMPREENHIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS DO SETOR HIDROVIÁRIO” (MADEIRA, TOCANTINS E TAPAJÓS) NO PND. COMO O DECRETO SE LIMITA A TAL INCLUSÃO, COMO NEM DRAGAGEM NEM NENHUMA OUTRA PROVIDÊNCIA É MENCIONADA, DEPREENDE-SE QUE ELA, EM SI, NÃO ESTÁ OBSTACULIZADA, CERTO?

SE NÃO QUIERMOS SEGUIR PATINANDO NA DEFINIÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS, SURPREENDIDOS PERIODICAMENTE COM RETRABALHOS APÓS RETRABALHOS, URGE REGULAMENTAR A OIT-169

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/03/2026

INSIGHT – DIREITO - PARALISAÇÕES PORTUÁRIAS E SEGURANÇA JURÍDICA: O CASO DO PORTO DE SANTARÉM



LUANA D'ANTONIO SILVA

Advogada associada do escritório
Cristina Wadner e Advogadas Associadas
e pós-graduanda em Direito Empresarial
opinio@portalbenews.com.br



Em Santarém (PA), manifestações atribuídas a grupos de integrantes de povos indígenas do Baixo Tapajós tiveram início em 22 de janeiro de 2026, em oposição às obras de dragagem do rio. Oito dias depois, os atos culminaram na obstrução das vias de acesso ao complexo portuário, paralisando as operações logísticas.

No shipping, eventos assim raramente ficam restritos ao “chão do porto”: geram efeito cascata, alteram janelas de carregamento, pressionam programações de navios e expõem a cadeia a custos que crescem a cada hora de incerteza.

Embora as reivindicações estivessem direcionadas às obras de dragagem, os efeitos concretos da mobilização atingiram atividades empresariais sem vínculo direto com o objeto do protesto. Usuários da infraestrutura portuária sofreram impactos decorrentes de bloqueios que não guardavam relação com eventual inadimplemento contratual por parte dessas empresas. Essa dissociação entre a causa do protesto e os efeitos econômicos produzidos traz à tona uma pergunta central: quem deve suportar os prejuízos financeiros decorrentes de uma paralisação provocada por fatores externos às relações contratuais envolvidas?

É nesse ponto que o debate ultrapassa o campo social e ingressa no plano jurídico com impacto direto na operação. O custo de uma interrupção raramente se resume ao “atraso”: ele se materializa em disputas sobre laytime, demurrage, reprogramações de escala, retenções de carga, penalidades por não cumprimento de janelas, detenção e, sobretudo, discussões sobre quem absorve a conta quando a causa não foi criada por nenhuma das partes contratantes. Situações como essa reacendem questões sobre força maior, impactos sobre contratos de afretamento, falhas regulatórias, alocação de risco e sobre os reflexos logísticos, financeiros e reputacionais de paralisações em infraestrutura estratégica.

O caso, portanto, não é episódio pontual: evidencia a complexidade dos riscos que permeiam as cadeias logísticas modernas e desafiam a segurança jurídica dos contratos. Diante desse cenário, a resposta mais eficiente não está apenas na judicialização posterior, mas na prevenção contratual integrada à gestão de riscos, planejamento operacional e articulação regulatória. Em operações portuárias complexas e interdependentes, contratos bem estruturados funcionam como “infraestrutura invisível”: organizam consequências, reduzem disputas e preservam a continuidade do fluxo.

Na prática, isso significa redigir cláusulas de alocação de risco com critérios objetivos: previsões sobre eventos extraordinários, balizas transparentes para caracterização de força maior, mecanismos estruturados de renegociação e regras bem definidas sobre suspensão, prorrogação ou reequilíbrio contratual, o que, obviamente, não elimina ocorrências como esta, mas oferece maior previsibilidade quanto às consequências jurídicas e econômicas do evento.

A interface com o terminal e com o Poder Público também merece disciplina prévia. Quando a paralisação envolve acesso terrestre, segurança e ordenamento do tráfego, o fluxo de informações e providências (comunicados formais, registro de impedimentos, evidências de tentativa de mitigação e protocolos de retomada) passa a ser determinante. Além disso, em certos cenários, ganham relevância as obrigações regulatórias e a atuação das autoridades competentes, inclusive no diálogo com a autoridade portuária e, quando cabível, com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para assegurar transparência, rastreabilidade do evento e previsibilidade mínima aos agentes econômicos.

Nesse contexto, a disciplina contratual e a governança regulatória se complementam: em contextos como o de Santarém, onde fatores sociais e institucionais podem interferir na dinâmica operacional, a cláusula contratual deixa de ser mero detalhe formal e passa a desempenhar função estratégica. A ausência de previsões adequadas pode resultar na multiplicação de demandas judiciais e à insegurança prolongada: termos genéricos podem abrem margem para à interpretação de que qualquer dificuldade operacional deve ser absorvida como risco empresarial, enquanto redações amplas podem converter o contrato em instrumento de transferência ilimitada de responsabilidade. Delimitar com precisão os efeitos de eventos externos não é preciosismo jurídico. É gestão.



A paralisação em Santarém reforça uma lição central para o setor: a eficiência operacional depende tanto da infraestrutura física quanto da solidez jurídica que a sustenta. No Arco Norte, eixo estratégico de escoamento da produção brasileira, a interrupção de operações portuárias transcende o cais e repercute sobre toda a cadeia. Em um ambiente pautado por cronogramas rigorosos e margens sensíveis, antecipar riscos e disciplinar contratualmente os efeitos de paralisações externas não é apenas uma boa prática; é condição para preservar a confiabilidade das cadeias logísticas e a competitividade do comércio exterior brasileiro. Segurança jurídica, aqui, é ativo competitivo.

Luana D'Antônio Silva e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

EM CONTEXTOS COMO O DE SANTARÉM, ONDE FATORES SOCIAIS E INSTITUCIONAIS PODEM INTERFERIR NA DINÂMICA OPERACIONAL, A CLÁUSULA CONTRATUAL DEIXA DE SER MERO DETALHE FORMAL E PASSA A DESEMPENHAR FUNÇÃO ESTRATÉGICA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

EQUIPE EM FORMAÇÃO

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) definiu a equipe jurídica de sua campanha para presidência da República no pleito de outubro. Para fazer a estratégia eleitoral, Flávio escolheu a ex-ministra do Tribunal Superior Eleitoral Maria Cláudia Bucchianeri. Ela já advogou para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e para o ex-presidente da Câmara deputado Arthur Lira (PP-AL).

A POSSÍVEL CANDIDATA

Nos bastidores da política em Brasília (DF) circula a informação que há possibilidade de o governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL), desistir da candidatura ao Senado, devendo permanecer na gestão estadual até o final do mandato. Caso isso venha a acontecer, um nome que está sendo ventilado para uma das cadeiras da câmara alta do Congresso Nacional é o de Fernanda Antunes Figueira Bolsonaro, esposa de Flávio.

A AMIGA DE LULINHA

A empresária Roberta Luchsinger, amiga de Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, filho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, acionou o Supremo Tribunal Federal para tentar derrubar a decisão da CPMI do INSS que quebrou os sigilos dela. O pedido foi feito por meio de um mandado de segurança endereçado ao presidente do Supremo, ministro Edson Fachin. A defesa de Roberta argumenta que ela é investigada no inquérito que apura a “Farra do INSS”, e que a CPMI aprovou a quebra de sigilo em uma votação “em globo”, sem espaço para debate. A quebra de sigilo de Roberta foi aprovada pela CPMI na mesma votação em que a comissão aprovou a quebra de sigilo do filho do presidente Lula, decisão mantida pelo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (UB-AP), em sessão plenária na terça-feira, 3.

CUSTO ELEITORAL

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.

SERVIÇOS EXECUTADOS

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/03/2026

POLÍTICA - LULA PROPÕE CONVERSA ENTRE PATRÕES, EMPREGADOS E GOVERNO

Segundo o presidente, será mais vantajoso para os trabalhadores realizar acordo sobre redução de jornada antes de o Congresso apreciar o tema

Da Agência Brasil



A ideia de Lula é que trabalhadores e representantes patronais negociem para buscar um entendimento

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva propôs que a proposta de lei para o fim da escala 6x1 seja construída, em conjunto, por empregados, patrões e o governo. A declaração de Lula ocorreu na abertura da Segunda Conferência do Trabalho, que ocorre na capital paulista até esta quinta-feira (5), no Anhembi.

Segundo o presidente, para os trabalhadores, será mais vantajoso realizar um acordo com a classe empresarial antes de o Congresso apreciar o tema.

“É melhor vocês construírem negociando do que vocês terem que engolir uma coisa aberta [vinda do Congresso], e depois ter de recorrer à Justiça do Trabalho”, disse.

“Tanto será melhor para nós se o que sair for o resultado de um acordo entre os empresários, os trabalhadores e o governo”, acrescentou.

O presidente disse ainda que o governo não irá “pen der para um lado” nas discussões.

“Não iremos prejudicar os trabalhadores. E também não queremos contribuir com o prejuízo da economia brasileira. Nós queremos contribuir para, de forma bem pensada, bem harmonizada, encontrar uma solução”, disse.

O encontro, no Anhembi, visa, segundo o Ministério do Trabalho e Emprego, estabelecer diretrizes para a promoção do trabalho decente no Brasil e fortalecer o diálogo social e a construção coletiva de políticas públicas.

Audiência

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou, nesta quarta-feira (4), um requerimento de audiências públicas com os ministros da Fazenda, Fernando Haddad e do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, sobre a proposta que dá fim à escala 6x1. Ainda não há data marcada.

Haddad e Marinho serão convidados às audiências, ou seja, não se trata de uma convocação.

Ao defender o fim da escala 6x1, pauta eleitoral do governo, Haddad defendeu engajamento da população sobre debates de tempo de trabalho. O ministro salientou que esse processo vem sendo conduzido “a duras penas” por Lula e pelo vice-presidente Geraldo Alckmin no diálogo com o Congresso Nacional e o Judiciário.

No mesmo requerimento, há o pedido de audiências públicas com centrais sindicais e representantes das confederações nacionais do Comércio (CNC), da Indústria (CNI), da Agropecuária (CNA) e dos Transportes (CNT).

A PEC da escala 6x1 está sob a relatoria do deputado Paulo Azi (União Brasil-BA) no colegiado. O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), deu o mês de março para a CCJ concluir a análise de admissibilidade constitucional da matéria.

Na sequência, uma comissão especial deve analisar o mérito da proposta. A expectativa é de que o texto seja levado ao plenário em maio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

POLÍTICA - RELATOR DA CPI DO INSS CRITICA DECISÃO DE DINO

Ministro do STF anulou a quebra de sigilos de empresária. Alfredo Gaspar teme ocorrer o mesmo sobre Lulinha

Do Estadão Conteúdo



Relator da CPMI do INSS, o deputado Alfredo Gaspar (União-AL) disse que Dino “deu um tapa na cara do brasileiro”

O relator da CPMI do INSS, deputado Alfredo Gaspar (União-AL), fez críticas nesta quarta-feira, 4, à anulação da quebra de sigilos bancário e fiscal da empresária Roberta Luchsinger pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino.

Ele acredita que essa decisão deverá abrir precedentes que podem levar até mesmo à anulação da quebra de sigilos de Fábio Luís da Silva, o Lulinha, filho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Luchsinger é amiga de Lulinha.

“A abrangência da decisão deixa margem para dúvida. De qualquer forma, é um precedente para todos”, disse o relator.

Esse é um entendimento também compartilhado pelo presidente da CPMI do INSS, senador Carlos Viana (Podemos-MG).

Dino concordou com o argumento da defesa de Roberta e concluiu que houve violação do devido processo constitucional na votação da CPMI que aprovou, em 26 de fevereiro, 87 requerimentos de forma conjunta - entre eles, as quebras de sigilo.

O ministro determinou que, se os dados já estiverem disponibilizados, eles sejam mantidos sob sigilo na presidência do Senado até o julgamento do mérito da ação pelo STF.

Na decisão, Dino ressaltou que as CPIs têm poderes de autoridades judiciais, mas ponderou que é necessário fundamentar de forma individualizada medidas que violem dados sigilosos.

Gaspar afirmou que o ministro do Supremo “deu um tapa na cara do brasileiro de bem” e “salvou Lula de escândalos e afogou a transparência no combate à corrupção”. “Dino, você trabalhou contra o Brasil”, disse.

O relator disse estar “revoltado e indignado” com a decisão do magistrado. “Lulinha tem culpa no cartório, os bancos precisam ser investigados. Você, como paladino da moralidade, impedindo a CPMI de trabalhar para passar este País a limpo. Estamos revoltados e indignados. Vamos derrubar essa sua decisão. Ninguém aguenta mais essa impunidade”, afirmou.

Dino entrou em campo após o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), rejeitar recurso da base do governo contra a votação da CPMI do INSS que aprovou a quebra de sigilo de Luchsinger, Lulinha e outras oito dezenas de requerimentos.



“Não é caso de flagrante desrespeito ao regimento e à Constituição. Não há aqui situação que justifique a excepcional atuação desta presidência para anular deliberação da CPMI”, disse o presidente do Senado na sessão plenária.

Recurso

Carlos Viana vai contestar a decisão de Dino. “Estamos juntamente com a Advocacia do Senado analisando todas as repercussões. No nosso entender, a decisão pode ser estendida a todos. A Advocacia entrará com os recursos necessários para que a gente possa ter uma decisão”, disse Viana nesta quarta-feira, 4. “Temos os recursos, temos que ser respeitados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

POLÍTICA – CARLOS VIANA DEVE PEDIR AO STF PRORROGAÇÃO DOS TRABALHOS DA COMISSÃO

Do Estadão Conteúdo

O presidente da CPMI do INSS, senador Carlos Viana (Podemos-MG), disse que deverá entrar com mandado de segurança no Supremo Tribunal Federal (STF) pedindo a prorrogação dos trabalhos da comissão. O prazo para o encerramento das atividades do colegiado é 28 de março. A CPI quer mais 60 dias.

Viana afirmou que a intenção era apresentar a solicitação à Corte nesta quarta-feira, 4, mas o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), pediu a ele tempo para analisar o pedido inicial de prorrogação no próprio Congresso.

Caso não haja sinal positivo do presidente do Senado, segundo Viana, ele irá ao STF na próxima semana. Como mostrou o Estadão, Alcolumbre disse a interlocutores que não vai autorizar a prorrogação da CPMI do INSS.

Em conversas reservadas, o presidente do Senado observou que o máximo a ser concedido é um prazo de dez dias para a comissão parlamentar de inquérito terminar o seu relatório sobre as fraudes no pagamento das aposentadorias.

Integrantes da CPMI do INSS avaliam que a prorrogação dos trabalhos é fundamental para análise de documentos considerados cruciais que ainda não chegaram para análise da comissão. É o caso das quebras de sigilos de Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, filho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e do Banco Master.

Nesse caso, governo e oposição disputam uma corrida. O passo inicial foi dado após a aprovação dos requerimentos em votação tumultuada na semana passada. No mesmo dia, Viana oficiou o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) pedindo que as informações sobre Lulinha cheguem em até cinco dias úteis.

O governo foi até Alcolumbre pedindo a reversão do resultado, mas o presidente do Senado não cedeu às pressões do Palácio do Planalto e manteve o resultado da votação. Ainda assim, governistas creem que esse material poderia não chegar a tempo de ser apreciado antes do fim da CPMI, que ocorrerá em três semanas. A decisão do STF de suspender a quebra de sigilo de Roberta Luchsinger, porém, acabou por complicar o cenário da oposição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

POLÍTICA – UM MÊS APÓS ANÚNCIO, CAIADO AINDA NÃO SE FILIOU AO PSD

Governador de Goiás diz que está tudo certo, mas há rumores de que filiação está condicionada à sua candidatura para a presidência

Do Estadão Conteúdo



Caiado quer ter margem de manobra para se filiar a outro partido que tope lançá-lo como candidato caso não seja escolhido pelo PSD

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado, ainda não oficializou sua filiação ao PSD. Mais de um mês depois de anunciar, ao lado de Gilberto Kassab (PSD), que trocava de partido, documento da Justiça Eleitoral obtido pelo Estadão mostra que ele ainda está registrado como filiado ao União Brasil.

Caiado foi procurado por mensagem e por meio da assessoria de imprensa, mas, até a publicação deste texto, não havia respondido aos contatos da reportagem, assim como o PSD.

Em uma entrevista ao site O Popular, de Goiás, o governador afirmou que está tudo certo para se filiar ao PSD, mas que ainda não oficializou a filiação porque pretende fazê-lo em um evento partidário em Goiás. Ele não deu detalhes sobre a cerimônia

“Não depende de mais nada. Já está acertado, com a palavra dada. É um evento que eu também vou fazer no meu estado. Não será simplesmente uma assinatura, será um evento”, disse ele na noite de terça-feira, 3.

Caiado também confirmou que pediu a Kassab para que a decisão sobre quem será o candidato do PSD seja tomada até 3 de abril, data limite para um candidato se filiar ao partido pelo qual disputará a eleição.

O presidente do PSD, até aqui, tem dado declarações de que a decisão será tomada até 15 de abril. Além de Caiado, estão no páreo os governadores do Paraná, Ratinho Júnior (PSD), e do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSD).

“Sim, solicitei [a antecipação]. Acho que é fundamental. Não tem por que nós esperarmos tanto tempo. Temos que começar a caminhar o Brasil. Eu, a partir do dia 31, já não sou mais governador do Estado e eu tenho que caminhar o País”, acrescentou Caiado ao jornal goiano.

Em um almoço com banqueiros nesta quarta-feira, Ratinho Jr. disse que a ideia é que “até o final de março, início de abril isso já esteja definido”.

Manobra

Embora Caiado declare que está tudo acertado com o PSD, o operador político que avisou ao Estadão que a filiação não estava oficializada na Justiça Eleitoral apresentou outra justificativa.

Segundo ele, Caiado quer ter margem de manobra para se filiar a outro partido que tope lançá-lo como candidato caso não seja escolhido pelo PSD. Antes do anúncio que iria para o partido de Kassab, ele manteve conversas com o Solidariedade e com o Podemos.

A legislação eleitoral determina que todos os candidatos precisam estar filiados aos partidos pelos quais disputarão a eleição até seis meses antes do primeiro turno. No pleito deste ano, o prazo é de 3 abril. Se o calendário de Kassab for mantido isso significaria que Caiado, Ratinho e Leite não poderiam mais trocar de legenda caso não gostem da escolha feita pelo PSD.

O Estadão questionou Caiado se há possibilidade de ele ir para uma terceira sigla nas próximas semanas. Ele não respondeu.

Nas entrevistas após o anúncio de que iria para o PSD, ele declarou que respeitaria a decisão do partido mesmo se não fosse o escolhido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

POLÍTICA – DADO DOLABELLA ANUNCIA PRÉ-CANDIDATURA À CÂMARA PELO MDB

Com histórico de acusações de agressão a mulheres, ator declara apoio a Flávio Bolsonaro
Do Estadão Conteúdo

O ator Dado Dolabella é pré-candidato a deputado federal pelo MDB do Rio de Janeiro. O anúncio foi feito no perfil de Washington Reis, presidente estadual do MDB do Rio de Janeiro.

Embora o post tenha sido excluído menos de um dia depois, nesta quarta-feira, 4, Dado Dolabella publicou um vídeo em que fala sobre sua candidatura. Na postagem, ele ainda declarou apoio ao senador Flávio Bolsonaro (PL) na corrida presidencial de 2026.

Em 2025, Dolabella foi acusado de agressão por sua ex-namorada, a influenciadora Marcela Tomaszewski. O ator, que nega as acusações, tem um histórico conhecido de violência e problemas com a lei.

Em 2008, foi denunciado por Luana Piovani após agredi-la durante uma briga. Mais recentemente, ele agrediu o cantor Luan Pereira durante a confraternização da Dança dos Famosos após uma crise de ciúmes pela ex-namorada, Wanessa Camargo.

A atriz Luana Piovani não poupou palavras ao se manifestar sobre a pré-candidatura de seu ex-namorado.

“Gente, País da piada pronta, né?”, respondeu Luana Piovani ao ser questionada mais uma vez sobre a candidatura de seu ex-namorado. “Como é que pode uma pessoa que tem processo criminal se candidatar a um cargo público? Não poderia. Uma pessoa que não paga pensão, um agressor, alguém que tenha um processo criminal em andamento, um ex-presidiário, todas essas coisas. Mas, no Brasil, tudo pode”, disse.

“Acho que a gente tem que fazer o nosso. Para começar, votar nos políticos. Tem que aprender a votar. Esse aborto da natureza é candidato? É só não votar nele”, concluiu a atriz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS – CABOTAGEM CRESCE NO SUL E SUPERA 33 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Movimentação chega a 33,6 milhões de toneladas, com alta de 1,38% sobre 2024; Santa Catarina lidera volume e modal reage após impactos climáticos no Rio Grande do Sul

Da Redação redacao.jornal@redeneews.com.br



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)

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.

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.

O ambiente regulatório mais previsível também contribuiu para o avanço registrado em 2025. As 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE IMBITUBA REGISTRA MELHOR JANEIRO DE SUA HISTÓRIA

Complexo catarinense movimenta 679 mil toneladas no início de 2025, impulsionado por granéis sólidos e avanço das operações com contêineres

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

Com 679 mil toneladas movimentadas, o Porto de Imbituba, em Santa Catarina, registrou o melhor mês de janeiro da história do complexo portuário. Os números reforçam a trajetória ascendente do complexo portuário, que segue atraindo investimentos e ampliando sua participação nos corredores logísticos nacionais.

Segundo a Autoridade Portuária, as exportações totalizaram 251,4 mil toneladas, com destaque para embarques de coque calcinado, coque não calcinado e farelo de milho. Já as importações atingiram 363,1 mil toneladas, com forte presença de hulha betuminosa, sal, coque de petróleo e insumos industriais.

A cabotagem também apresentou crescimento, com 42,3 mil toneladas embarcadas e 9,3 mil toneladas desembarcadas. O transbordo manteve ritmo vigoroso, com 9 mil toneladas embarcadas e 3,8 mil toneladas desembarcadas.

Os granéis sólidos, com 531,8 mil toneladas, continuam liderando a movimentação, respondendo por 78,3% do volume total. Entre os produtos com maior participação estão coque de petróleo, barrilha, canola em grãos, hulha betuminosa, sal e farelo de milho.

Em paralelo, o segmento de contêineres segue em expansão acelerada, representando 14,2% do total, equivalente a 96,2 mil toneladas, sinalizando a crescente atração de cargas de maior valor agregado e a diversificação da matriz de operações.

A carga geral também apresentou participação relevante, com 6,5% do total (mais de 44 mil toneladas), reforçando a capacidade do porto em movimentar produtos com maior complexidade logística

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - APS E INSTITUTO DE ENGENHARIA FIRMAM PARCERIA PARA PROJETOS

Comitê vai atuar de forma consultiva em temas como túnel imerso, acessos terrestres, dragagem e modernização tecnológica

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



A reunião entre as diretorias das duas instituições marca o início de uma parceria voltada ao enfrentamento dos desafios de infraestrutura do maior complexo da América Latina

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Instituto de Engenharia do Brasil (IE) assinaram na última segunda-feira (2) um Acordo de Cooperação que oficializa a criação do Comitê Técnico Executivo de Avaliação, Proposições, Estudos, Acompanhamento e Plenárias do Porto e Entorno, o CTE Porto e Entornos. A reunião entre as diretorias das duas instituições ocorreu no escritório do Porto de Santos, em São Paulo, e marca o início de uma parceria voltada ao enfrentamento dos desafios de infraestrutura do maior complexo portuário da América Latina.

O acordo estabelece que a APS passa a contar com a equipe técnica do IE em caráter consultivo e colaborativo. Na prática, o comitê tem autonomia para emitir pareceres, recomendações e propostas de projetos para análise da autoridade portuária.

Ao IE também cabe a organização de reuniões, workshops e plenárias para fomentar o debate técnico entre especialistas e gestores. À APS, por sua vez, cabe disponibilizar informações, dados, estudos e apoio logístico. A gestão interna do comitê ficará sob responsabilidade da Superintendência de Desenvolvimento de Infraestrutura da APS.

Segundo a autoridade, o acordo não prevê transferência de recursos financeiros entre as partes. Cada instituição arcará com os próprios custos de participação, e o envolvimento dos membros no comitê é voluntário e sem remuneração.

Projetos

O CTE Porto e Entornos vão atuar por meio de Grupos de Trabalho em temas considerados prioritários pela gestão portuária. Entre os projetos que devem receber suporte técnico do IE estão o túnel imerso, as conexões perimetrais rododiferroviárias, a infraestrutura de acessos terrestres, a expansão e a melhoria de eficiência dos terminais de contêineres e de passageiros, a modernização tecnológica e as soluções de pavimentação e drenagem.

Segundo a autoridade, o Porto de Santos enfrenta uma série de obras e modernizações em andamento que motivaram a busca por suporte especializado. Entre as frentes abertas estão a melhoria dos acessos terrestres, a ligação seca Santos-Guarujá, a dragagem de aprofundamento do canal para 16 metros — com perspectiva de avanço posterior para 17 metros —, a implantação do



Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Embarcações (VTMIS) e a chegada da rede 5G ao complexo portuário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - NAVIO COM CARGA DE GADO PEGA FOGO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Embarcação estava carregada com 2,6 mil animais com destino a Turquia; ninguém ficou ferido

Por **CÁSSIO LYRA** redacao.jornal@redebeneews.com.br

Um incêndio atingiu um navio que estava atracado no Porto de São Sebastião, no litoral Norte de São Paulo, na noite de terça-feira (3). O incidente ocorreu em um navio carregado com carga de gado vivo, que tinha como destino a Turquia.

De acordo com a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), empresa que administra o complexo portuário, o incêndio ocorreu a bordo do navio North Star 1, que estava atracado no porto, por volta das 21 horas.

Segundo a Autoridade Portuária, o navio estava com cerca de 2,6 mil animais a bordo. Todos eles foram retirados da embarcação em segurança, com acompanhamento da Vigiagro (Vigilância Agropecuária Internacional).

O incêndio foi controlado por equipes do Corpo de Bombeiros, com apoio da brigada de incêndio da CDSS, do CEATE (Centro de Atendimento e Emergências) e dos planos de emergência do porto. A área onde o navio estava atracado foi isolada e rebocadores auxiliaram durante toda operação.

O Corpo de Bombeiros informou que o foco do incêndio ocorreu em um compartimento superior da embarcação, onde estavam armazenados feno e ração, utilizados para alimentação do gado transportado.

À bordo do North Star estavam 28 tripulantes. Segundo o Corpo de Bombeiros, que atuou na ocorrência com seis viaturas e 18 militares, além do apoio do GBMar (Grupamento de Bombeiros Marítimo), pelo menos cinco tripulantes e um bombeiro precisaram ser atendidos prontamente após inalarem fumaça durante o incêndio.

A corporação reiterou que não foi constatado nenhum dano estrutural relevante no local da ocorrência.

A CDSS afirmou que a ocorrência segue sob monitoramento da empresa e reiterou que não houve registros de vazamento de produtos no mar. Defesa Civil, Marinha do Brasil e a Cetesb (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo) também acompanham o caso e vão ajudar nas investigações.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - MINÉRIO DE FERRO ENTRA NA PAUTA DE EXPORTAÇÕES DO PORTO DE NATAL

Projeto prevê estruturação simultânea de mina, usina de beneficiamento e operações portuárias no Rio Grande do Norte

Por **JÚNIOR BATISTA** redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Natal (RN) deve começar a exportar minério de ferro a partir do segundo semestre de 2028, marcando uma nova etapa na diversificação das operações do terminal. A movimentação será conduzida pela Fomento do Brasil Mineração, que arrematou o arrendamento do Pátio Norte em leilão realizado na B3 no último dia 26 de fevereiro.



O arrendamento corresponde ao terminal NAT01, que ocupará uma área de 20.368,15 m² no complexo portuário e terá como foco a movimentação de granéis sólidos minerais

O contrato de concessão deve ser assinado nos próximos 90 dias. A previsão é que, ao longo dos 15 anos de arrendamento, sejam investidos até R\$ 55 milhões na área. Nos próximos dias, a empresa apresentará o projeto de

investimento à Companhia Docas do Rio Grande do Norte e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). As melhorias operacionais devem ser executadas ao longo dos próximos dois anos.

O arrendamento corresponde ao terminal NAT01, que ocupará uma área de 20.368,15 m² no complexo portuário e terá como foco a movimentação de granéis sólidos minerais. A estrutura foi projetada para alcançar capacidade dinâmica anual de até 1,8 milhão de toneladas, ampliando o potencial logístico do porto e abrindo espaço para novas operações de exportação. A estimativa é que o terminal gere ao menos 52 empregos diretos.

De acordo com o diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Paulo Henrique Macedo, o arrendamento representa um avanço significativo na movimentação de cargas e na atração de novos investimentos. “Esse arrendamento vai possibilitar quadruplicar a quantidade de carga movimentada no Porto de Natal. Os investidores passam a olhar para o Porto de Natal de maneira diferente, diante de todos os investimentos que estão sendo realizados na infraestrutura portuária”, disse.

À Tribuna do Norte, o gerente de portos e logística da Fomento, Alan Jones Tavares, disse que o início das operações representa um marco para o setor mineral do estado e disse que tentativas anteriores de exportação de minério de ferro pelo Rio Grande do Norte não avançaram devido à falta de adequações no terminal. Desta vez, a proposta envolve investimentos estruturais e planejamento logístico integrado.

A expectativa é que, a partir de 2029, sejam exportadas cerca de 2,2 mil toneladas anuais de minério de ferro pelo porto. Já no segundo semestre de 2028, quando as operações tiverem início, a meta é atingir o maior volume possível de embarques, com foco nos principais mercados importadores.

O minério a ser embarcado é classificado como pellet feed, conhecido no setor como “minério verde”. A jazida foi identificada por meio de estudos realizados pela empresa na microrregião da Borborema Potiguar, que abrange municípios como Tangará, Serra Caiada, Sítio Novo e Senador Elói de Souza. O material apresenta características geológicas distintas das encontradas no Quadrilátero Ferrífero, em Minas Gerais, ou nas minas de Carajás, com maior teor de pureza e menor índice de contaminantes, segundo a empresa.

A exploração integra o projeto Ferro Potiguar e deve ocorrer de forma paralela à estruturação das operações portuárias. O processo de licenciamento ambiental está em andamento junto ao Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte (Idema/ RN). A etapa inclui a realocação de famílias que residem em áreas contempladas pela futura mineração.

Cronograma

De acordo com a Fomento, o cronograma prevê que a implantação da planta de mineração, da usina de beneficiamento e das melhorias no porto avancem de forma sincronizada. A lógica é garantir que

produção, logística terrestre e operação portuária entrem em funcionamento praticamente ao mesmo tempo.

Parte dos investimentos previstos no arrendamento será destinada à modernização da infraestrutura do terminal. Estão programadas obras de pavimentação em concreto armado, implantação de sistema de drenagem para tratamento de efluentes de minério e construção de barreiras de vento com cerca de 11 metros de altura, além da instalação de estruturas de apoio, como prédio administrativo, oficinas e sistemas de tratamento de água e esgoto.

Também estão previstos recursos para a aquisição de equipamentos operacionais, entre eles carregadores móveis de navios com capacidade de até 2 mil toneladas por hora, pás carregadeiras, balanças rodoviárias, sistema de lava-rodas e canhões de névoa para controle de poeira. O conjunto de intervenções busca preparar o terminal para a movimentação contínua de granéis minerais e ampliar a eficiência das operações de embarque.

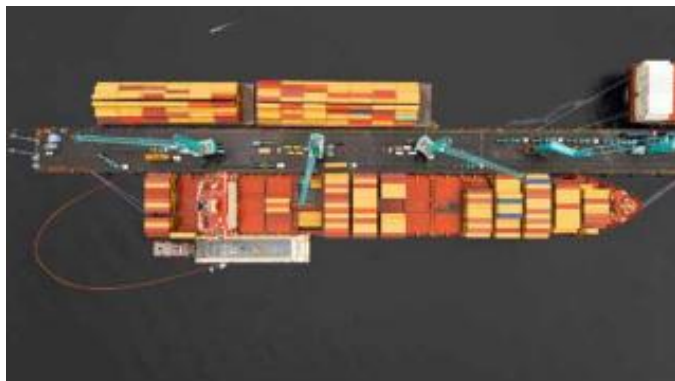
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - “TAXA DA SECA” EM MANAUS ESTÁ SUSPensa NOVAMENTE

Desembargadora entendeu que “sobretaxa de seca” só se legitima mediante demonstração objetiva de que a redução do nível do rio impôs custos extraordinários

Do JÚNIOR BATISTA redacao.jornal@redebenews.com.br



A “taxa da seca” vinha sendo aplicada por empresas de navegação sob o argumento de compensar custos adicionais durante períodos de estiagem na região amazônica

A desembargadora Adriana Pileggi, da 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF3), restabeleceu os efeitos do Acórdão nº 733/2025 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e voltou a proibir a chamada “taxa da seca” (Low Water Surcharge – LWS) para armadores estrangeiros que operam em

Manaus (AM).

A decisão suspende os efeitos de entendimento anterior da 14ª Vara Cível Federal de São Paulo, que havia derrubado o acórdão da Antaq em mandado de segurança coletivo, em dezembro de 2025.

O recurso foi feito pela Associação Comercial do Amazonas (ACA), que defendeu a legalidade e a proporcionalidade da deliberação da agência reguladora. A entidade sustentou que a Antaq tem competência para condicionar a cobrança da sobretaxa à ocorrência de níveis inferiores a 17,7 metros no Rio Negro, com base em medições oficiais da Agência Nacional de Águas (ANA).

Do outro lado, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) alegaram ilegalidade do ato administrativo, sob argumento de ausência de oitiva prévia das partes interessadas, suposta usurpação de competência da Autoridade Marítima e violação à liberdade tarifária das empresas de navegação.

Ao analisar o pedido, a desembargadora entendeu estarem presentes os requisitos para concessão da tutela recursal, como a probabilidade de provimento do recurso e o risco de dano de difícil reparação. Segundo a magistrada, a “sobretaxa de seca” só se legitima mediante demonstração objetiva de que a redução do nível do rio impôs custos extraordinários comprováveis ou perda efetiva e relevante de capacidade de transporte.



Na decisão, a relatora afirmou que não houve comprovação quantitativa exata das perdas em cada ciclo hidrológico, configurando tentativa de cobrança preventiva, o que não pode ser admitido.

Com isso, foi determinada a suspensão da eficácia da decisão agravada até o julgamento do mérito do recurso pelo colegiado da 3ª Turma do TRF3. O juízo de origem será comunicado para cumprimento imediato da medida, e o Ministério Público Federal deverá se manifestar no processo.

Taxa

A chamada “taxa da seca” vinha sendo aplicada por empresas de navegação sob o argumento de compensar custos adicionais durante períodos de estiagem na região amazônica, quando a redução do nível dos rios pode limitar a capacidade de carga das embarcações.

Pelas redes sociais, a Associação Comercial do Amazonas comemorou o resultado. “Vitória para economia do Amazonas”, publicou a entidade em seu perfil no Instagram.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE FORTALEZA RECEBE COMITIVA DO GOVERNO PARA AVALIAR LEILÃO DE TERMINAL

MUC04 é uma área caracterizada como brownfield, ou seja, já possui infraestrutura para movimentar contêineres

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Companhia Docas do Ceará (CDC) recebeu, na segunda (2) e terça-feira (3), uma comitiva do Ministério dos Portos e Aeroportos (Mpor) e Infra S.A, para avaliar as condições técnicas do arrendamento do MUC04, no Porto de Fortaleza. O MUC04 é uma área caracterizada como brownfield, ou seja, já possui infraestrutura para movimentar contêineres.

O arrendamento definitivo está sendo conduzido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ocorrerá na modalidade leilão, que será realizada, na B3, em São Paulo. A expectativa é que o procedimento seja realizado no segundo semestre deste ano.

Para a CDC, o arrendamento definitivo do MUC04 é fundamental para o desenvolvimento do Porto de uma, uma vez que o procedimento trará segurança jurídica ao novo arrendatário.

Com essa garantia, a empresa fará investimentos a médio e longo prazo em infraestrutura e supraestrutura (compra dos equipamentos), o que propiciará melhores serviços prestados pelo Porto de Fortaleza.

Desde 2023, o MUC04 é administrado, de forma transitória, pela empresa CMA Terminals, do grupo francês CMA CGM, cujos investimentos feitos ultrapassaram R\$ 80 milhões de reais.

Comitiva

A comitiva foi formada pelo Analista de Infraestrutura da Secretaria Nacional de Portos e Aeroportos (SNP) do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), Miguel Munemori; pelo Superintendente da Infra SA, Fernando Correa; pelo Assessor Técnico da Infra S.A, Marcelo Nunes e pelos Consultores Portuários da Garin e Graf, empresas contratadas pela Infra SA: Eduardo Jerônimo, Bianca Piraino, Marcelo Tardivo, e André Zajdenweber.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DO PECÉM RECEBE CARGA DE TRILHOS PARA A TRANSNORDESTINA

Navio Spruce Arrow traz 23,5 mil barras de trilhos fabricadas na China; volume, somado ao estoque em Salgueiro, garante material para a conclusão de toda a ferrovia

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Parte dos trilhos recém-chegados ao complexo tem destino definido: o lote 11 da ferrovia, trecho de chegada ao Pecém, onde as obras de infraestrutura estão em andamento

O navio Spruce Arrow chegou ao Porto do Pecém, no Ceará, com 33,9 mil toneladas de trilhos fabricados na China para a ferrovia Transnordestina. A embarcação permanece atracada no terminal até o encerramento do desembarque da carga.

O carregamento reúne 23.585 barras de 24 metros cada, material suficiente para cerca de 283 quilômetros de ferrovia em linha principal. As barras passam por soldagem antes de ir para o solo. Para dar conta do volume, as operadoras Tecer e Unilink trabalham em conjunto e movimentam uma média de 3 mil toneladas por dia.

Com o volume desembarcado no Pecém somado ao estoque na Planta Industrial de Salgueiro, em Pernambuco, a Transnordestina passa a ter trilhos para a conclusão de toda a ferrovia.

Segundo o presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino, essa operação inédita representa um marco estratégico. “Nós estamos consolidando o Pecém como porta de entrada de grandes projetos estruturantes. Essa operação reforça nossa capacidade técnica, nossa eficiência e o papel do Porto como vetor de desenvolvimento econômico para o nosso Estado e para o Brasil”, reforça.

Obras

Parte dos trilhos recém-chegados tem destino definido: o lote 11 da ferrovia, trecho de chegada ao Pecém, onde as obras de infraestrutura estão em andamento. Um canteiro de superestrutura será instalado na região para apoiar a montagem da ferrovia no local. O restante do material vai para os demais lotes da Transnordestina. Atualmente, todas as frentes de obras da ferrovia estão mobilizadas no Ceará.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - LICITAÇÃO DA TRANSNORDESTINA EM PE É ADIADA PELA SEGUNDA VEZ

O evento, inicialmente previsto para o dia 3 de março, passou para o próximo dia 13; processo visa projeto executivo de trecho da ferrovia

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Infra S.A. publicou no Diário Oficial da União o adiamento da abertura das propostas para a licitação que vai retomar as obras da Ferrovia Transnordestina em Pernambuco. O evento, inicialmente previsto

para 3 de março, foi transferida para o próximo dia 13. Com isso, o prazo para envio de pedidos de esclarecimentos sobre a concorrência vai até esta sexta-feira (6).



O trecho da Transnordestina que vai de Salgueiro até Suape tem 544 km de extensão e obras iniciadas em 2006. Atualmente, 38% do percurso estão concluídos, cerca de 179 km

Este é o segundo adiamento do processo, que vai contratar uma empresa para elaborar o projeto executivo de engenharia e executar os serviços de infraestrutura dos 73 km entre Custódia (PE) e Arcoverde (PE), trecho conhecido como SPS 4, com 37% de execução, que passa

também por Sertânia (PE) e Buíque (PE).

A licitação foi lançada em 31 de outubro de 2024, com valor de referência de R\$ 415 milhões, destinado pela União via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O trecho Salgueiro-Suape tem 544 km de extensão e obras iniciadas em 2006. Atualmente, 38% do percurso estão concluídos, cerca de 179 km. As obras foram paralisadas ao menos desde 2016, quando a concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA) ainda era responsável pelo projeto. Em dezembro de 2022, a TLSA comunicou que não tinha interesse em concluir esse trecho.

Quando a licitação foi lançada, em outubro de 2024, o ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou que as obras seriam retomadas no primeiro trimestre deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - LEILÃO DO GALEÃO SERÁ O ÚLTIMO DE COSTA FILHO COMO MINISTRO

Sessão pública que prevê a concessão e 100% das ações do terminal está marcado para 30 de março

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



A vencedora do leilão assumirá o compromisso de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão do Galeão até 2039

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, confirmou que o leilão de venda assistida da concessão do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, será o seu último à frente da pasta. Conforme já divulgado, a sessão pública vai ocorrer no próximo dia 30 de março

na B3, em São Paulo.

“Vai ser nosso último leilão. Estou tentando marcar mais um ou dois (leilões), vamos ver se tem uma brezinha aqui na B3. Mas será nosso último leilão no dia 30 de março”, disse Costa Filho.

A venda assistida do terminal internacional é resultado de uma solução consensual conduzida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e homologada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O processo tem como finalidade readequar o contrato de concessão do Galeão e prevê a venda assistida de 100% das ações da Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro (CARJ), que atualmente tem participações da Infraero e dos acionistas privados Changi, de Singapura, e Vinci, da França.



Segundo o Governo Federal, o acordo aprovado promove, ainda, cláusulas alinhadas aos contratos mais recentes do setor e viabilizou a retomada dos investimentos previstos para o aeroporto.

O valor mínimo para o terminal será de R\$ 932 milhões e deverá ser pago à vista. A vencedora assumirá o compromisso de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão até 2039. Além disso, a vencedora será a única controladora do terminal, já que o acordo com o TCU prevê o fim da participação acionária da Infraero.

Sucessor

O ministro de Portos e Aeroportos revelou ter um nome em mente para ser o novo chefe da pasta e que fará a indicação para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), para o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) e ao presidente do Republicanos, deputado Marcos Pereira.

Ele reiterou que mesmo após as conversas, a decisão sobre seu sucessor partirá do presidente da República.

“O presidente Lula tem sinalizado para que os ministros possam dar continuidade ao trabalho que vem sendo realizado. Tenho naturalmente um nome na cabeça, conversei com o presidente, com presidente o da Câmara, com o presidente Marcos Pereira. Mas quem anuncia ministro não é o seu sucessor, é o presidente. Até em respeito ao presidente, na hora certa, ele anunciará o novo ministro de portos e aeroportos do Brasil”, finalizou.

Silvio Costa Filho já anunciou que deixará o ministério no dia 2 de abril para o período eleitoral de 2026. Ele disputará o Senado por Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - AEROPORTO DE CORUMBÁ INAUGURA NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS

Ampliação conduzida pela Aena Brasil eleva área do terminal para 2,4 mil m² e dobra a capacidade do aeroporto, que passa a poder atender até 100 mil passageiros por ano

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Aeroporto Internacional de Corumbá (MS) passou a contar com um novo terminal de passageiros após a conclusão das obras de ampliação e modernização realizadas pela concessionária espanhola Aena Brasil.

Com as intervenções, a área total do terminal foi ampliada de 1.953 m² para 2.402 m². A área pública ganhou mais espaço e passou a ter o dobro do tamanho anterior, o que, segundo a concessionária, contribui para melhorar o fluxo de passageiros e ampliar o conforto nas áreas de circulação.

A nova estrutura inclui seis posições de check-in e uma sala de embarque com dois portões distribuídos em uma área de 350 m². De acordo com a Aena Brasil, as mudanças permitem dobrar a capacidade operacional do aeroporto, que poderá atender até 100 mil passageiros por ano.

Para o diretor-presidente da concessionária, Santiago Yus, a modernização do aeroporto representa “avanço importante para o desenvolvimento regional, ampliando a conectividade do Pantanal e criando oportunidades para o turismo e os negócios. O novo terminal oferece aos passageiros mais conforto, segurança e eficiência operacional”, afirmou.

A inauguração do terminal ocorre no mesmo momento em que a Azul Linhas Aéreas retoma as operações regulares em Corumbá. A companhia passou a operar voos entre Campinas (SP) e o município sul-mato-grossense, conectando a cidade ao Aeroporto Internacional de Viracopos, um dos principais centros de conexões do país.

Outras intervenções seguem em andamento na área operacional do aeroporto. Entre as obras previstas estão a implantação de áreas de escape nas duas cabeceiras da pista, a instalação de auxílios visuais e a ampliação do pátio, que passará a contar com quatro posições para estacionamento de aeronaves comerciais. A previsão é que essas melhorias sejam concluídas até junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

BRASIL EXPORT - PERNAMBUCO EXPORT REÚNE AUTORIDADES E SETOR PRODUTIVO PARA DEBATER INFRAESTRUTURA

Fórum promovido pelo Grupo Brasil Export discute ambiente de negócios, inovação, matriz de transportes e energia no estado

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A programação reúne painéis e apresentações ao longo do dia, com debates sobre ambiente de negócios, inovação, sustentabilidade e integração da matriz de transportes

Autoridades públicas, executivos e representantes do setor produtivo participam nesta quinta-feira (5), no

Recife, do Fórum Pernambuco Export. Promovido pelo Grupo Brasil Export, o encontro integra a agenda nacional da instituição e reúne lideranças para discutir desafios e oportunidades relacionados à infraestrutura, logística, transportes e energia no estado.

A programação reúne painéis e apresentações ao longo do dia, com debates sobre ambiente de negócios, inovação, sustentabilidade e integração da matriz de transportes. O objetivo é promover o diálogo entre governo e iniciativa privada sobre projetos, investimentos e políticas públicas voltadas ao desenvolvimento logístico e econômico de Pernambuco.

A abertura do evento contará com palestra do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Em seguida, um painel dedicado ao ambiente de negócios no estado reunirá representantes do governo de Pernambuco, da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe) e do Ministério de Portos e Aeroportos para discutir perspectivas de investimento e desenvolvimento econômico.

A programação da manhã inclui ainda um debate sobre sustentabilidade e inovação nos setores de transporte e energia, com participação de especialistas e representantes de instituições ligadas à regulação, à pesquisa tecnológica e à indústria.

No período da tarde, os debates se concentram na infraestrutura logística e energética. Um dos painéis abordará a multimodalidade e o aperfeiçoamento da matriz de transportes de Pernambuco, reunindo representantes do setor portuário, operadores logísticos e empresas com atuação na cadeia de exportação.

Outro debate será dedicado ao mercado de combustíveis e às oportunidades no setor de energia, com representantes da cadeia de distribuição, refino, armazenagem e fornecimento de eletricidade. A proposta é discutir os desafios do setor diante das transformações tecnológicas e da transição energética em curso.

A programação inclui ainda uma apresentação institucional do Complexo Industrial Portuário de Suape e um painel voltado ao papel da liderança feminina no desenvolvimento econômico e institucional do estado.

O evento será encerrado com a participação de representantes da Federação das Indústrias de Pernambuco, do governo estadual e da direção do Complexo de Suape, que devem abordar perspectivas para novos investimentos e projetos de infraestrutura no estado.

PROGRAMAÇÃO PERNAMBUCO EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO PERNAMBUCO EXPORT 2026

05 MARÇO | QUINTA-FEIRA

08h45 Credenciamento e boas-vindas

09h00 Sessão de abertura com a palestra especial de Sílvia Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos

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

1. Amanda Aires, Secretária Executiva de Atração de Investimentos e Estudos Econômicos do Estado de Pernambuco

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

3. Tomé Franca, Secretário-Executivo do Ministério de Portos e Aeroportos

10h30 Intervalo

11h00 Painel 1: Sustentabilidade e inovação nos setores de transporte e energia

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

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

12h00 Encerramento do período da manhã

14h00 Painel 2: Multimodalidade e aperfeiçoamento da matriz de transportes de Pernambuco

Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export

Debatedores: Fernando Perez, Diretor de Negócios do Cone S/A – Condomínio de Negócios; Manoel Ferreira, Sócio-Diretor do Grupo Agemar; Paulo Nery, Diretor-Presidente do Porto do Recife; Sérgio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)

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

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

Debatedores: Carlos Germano, Diretor Jurídico da Federação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Gás Natural e Biocombustíveis (BRASILCOM); Daniel Canabrava, Gerente de Otimização da Refinaria Abreu e Lima; Helano Pereira Gomes, Vice-Presidente Executivo da Ultracargo; Rafael Motta, Gerente de Relações Institucionais da Neoenergia Pernambuco

16h00 Intervalo

16h30 Apresentação Complexo Industrial Portuário de Suape (PE)

Armando Monteiro Bisneto, Diretor-Presidente

17h00 Painel 4: O poder transformador das mulheres e seus trabalhos de excelência para o desenvolvimento de Pernambuco

Moderação: Gilmará Temóteo, Diretora-Executiva da ABEPH e Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export

Debatedoras: Ingrid Zanella, Presidente da OAB Pernambuco; Thairyne Oliveira, Secretária-Executiva Adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos; Demais participantes a confirmar

18h00 Sessão de Encerramento

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

BRASIL EXPORT - MINISTRO DESTACA RECORDE DE INVESTIMENTOS EM PORTOS

Sílvia Costa Filho participa do Fórum Pernambuco Export nesta manhã de quinta-feira, em Recife

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Costa Filho recebeu uma placa do CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião

O setor portuário brasileiro receberá um volume recorde de investimentos neste ano, somando mais de R\$ 30 bilhões, em sua maioria privados. O número foi destacado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvia Costa Filho, na noite dessa quarta-feira, dia 4, em Recife (PE), durante um jantar organizado pelo Grupo Brasil Export para homenageá-lo.

A celebração, ocorrida em um restaurante da capital pernambucana, reuniu lideranças empresariais, patrocinadores do fórum Pernambuco Export, que tem início nesta manhã, na capital, com a participação do ministro, e parentes

do homenageado.

No evento, Costa Filho recebeu uma placa, entregue pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, que enalteceu o trabalho realizado pelo titular da pasta de Portos e Aeroportos nos últimos três anos. “O ministro faz um excelente trabalho nas áreas portuárias e aeroportuárias. Mas principalmente Sílvia é o ministro do diálogo, sempre aberto ao mercado desde que iniciou sua gestão”, afirmou. Sílvia Costa Filho planeja deixar o cargo no início do próximo mês, para se candidatar a uma das vagas no Senado por Pernambuco, seu estado-natal.

Ao agradecer a homenagem, o ministro destacou os avanços nos mercados de portos e aeroportos, em especial o volume recorde de investimentos portuários previstos para este ano. “Nestes três anos, o setor portuário teve um crescimento exponencial, que foi estratégico para o fortalecimento da economia brasileira e para a geração de empregos”, complementou o ministro.

O trabalho de Costa Filho também foi enfatizado por Manoel Ferreira Filho, diretor do Grupo Agemar. O empresário ainda destacou a atuação do CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, ao promover o debate sobre o desenvolvimento do mercado de transportes na Região Nordeste a partir da realização de seus fóruns.

As homenagens foram acompanhadas por empresários nacionais e locais, como o presidente da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco, Bruno Veloso, e por parentes do ministro: o pai, o ex-deputado federal Sílvio Costa, a esposa, a empresária Cris Lemos, e o irmão, o deputado estadual João Paulo Costa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

MINERAÇÃO - VALE RECUPERA ALVARÁ E RETOMA OPERAÇÕES EM MINAS DE CONGONHAS

Prefeitura libera funcionamento após empresa cumprir exigências ambientais e pagar multa de R\$ 13,7 milhões por vazamento registrado em janeiro

Do Estadão Conteúdo



No dia 25 de janeiro, a Vale informou que houve extravasamento de água com sedimentos de uma cava da mina de Fábrica, localizada nas cidades de Ouro Preto e Congonhas

Após a parada de produção das minas de Fábrica e Viga localizadas em Congonhas, Minas Gerais, a Vale recuperou, na quarta-feira (4) o alvará de funcionamento dos complexos. Segundo a prefeitura do município mineiro, a companhia cumpriu todas as exigências determinadas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Mudanças Climáticas após o vazamento

ocorrido nas minas em janeiro.

Entre as medidas atendidas, conforme a prefeitura, estão a apresentação e execução das ações de contenção e limpeza de estruturas, desobstrução de vias e limpeza de córregos atingidos por resíduos, além de atualização do plano de emergência, com reforço ao Programa AGIR e monitoramento diário da qualidade da água.

Além disso, a Vale pagou na quarta a multa no valor de R\$ 13,71 milhões imposta pela prefeitura. “Com o cumprimento das exigências e o pagamento da penalidade, foi realizado o cancelamento da suspensão do Alvará de Funcionamento da empresa no município.”

No dia 25 de janeiro, há exatos sete anos do desastre de Brumadinho, a Vale informou que houve extravasamento de água com sedimentos de uma cava da mina de Fábrica, localizada em Ouro Preto e Congonhas.

Menos de 24 horas depois, ocorreu novo incidente, desta vez, na mina de Viga. Diante dos acontecimentos, a Vale teve sua licença cassada e parou de operar os complexos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - SENADO APROVA ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA

Também liberado pela Câmara, o texto segue para promulgação. Governo publica decreto que regulamenta aplicação de salvaguardas

Do Estadão Conteúdo



A ideia é que ainda neste mês de março sejam formalizadas as notificações da conclusão dos procedimentos pelos países do Mercosul à Comissão Europeia

O plenário do Senado Federal aprovou nesta quarta-feira, 04, por votação simbólica, o relatório da senadora Tereza Cristina (PP-MS) sobre o projeto que ratifica o acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE). O texto foi aprovado pela Câmara no dia 25 de fevereiro e segue para promulgação.

Antes de chegar ao plenário da Câmara, o foi aprovado pela Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul (Parlasul).

A relatora, que foi ministra da Agricultura no governo Jair Bolsonaro (PL), argumentou que o acordo representa uma oportunidade estratégica para o Brasil e que, apesar de não ser perfeito, o texto é positivo e trará medidas concretas ao País.

“Acordo Comercial Provisório entre o Mercosul e a União Europeia não é um acordo perfeito. Não o é porque, por definição, acordos perfeitos não existem. ... Mesmo imperfeito, o acordo é positivo para o Brasil e capaz de gerar benefícios concretos à população. No momento atual, entendo que ele não apenas é desejável - é necessário”, escreveu a senadora no relatório.

Tereza Cristina afirmou que uma redução de receita tributária inicial será compensada pelos negócios feitos entre os dois blocos. “Está estimada uma redução da arrecadação com tributos federais vinculados à importação de R\$ 683 milhões em 2026, R\$ 2 5 bilhões em 2027 e R\$ 3,7 bilhões em 2028. Essa redução de receita certamente será compensada com o maior dinamismo econômico brasileiro decorrente da ampliação do acesso ao mercado europeu e novos investimentos possibilitados pelo Acordo”.

Durante a votação, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), afirmou que o acordo foi construído a várias mãos: “Pela importância, pelo significado histórico para o Brasil, para a relação comercial do Brasil com a União Europeia. Uma importância estratégica para o Brasil, inclusive, neste momento delicado para as relações internacionais”, falou.

O líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP), também elogiou o acordo: “Enquanto algumas nações acham que o caminho para redesenhar a ordem geopolítica global é por meio das armas, estamos construindo um redesenho por meio do diálogo e a partir das cooperações”, disse.

Salvaguardas agrícolas

Por demanda do Congresso e do agronegócio brasileiro, o Poder Executivo publicou na tarde desta quarta o decreto que regulamenta a investigação e a aplicação de medidas de salvaguardas bilaterais previstas em acordos de livre comércio ou que contemplem preferência tarifária. O decreto não se restringe ao acordo do Mercosul com a União Europeia, mas sinaliza para o setor privado que o País está pronto para atuar com segurança jurídica no comércio com os europeus.

As salvaguardas poderão ser aplicadas em caráter provisório ou definitivo, em casos de aumento na importação de produtos “em quantidade e em condições tais que causem ou ameacem causar um prejuízo grave à indústria doméstica”.

O texto prevê que as medidas de salvaguardas serão aplicadas somente após o início das investigações, conduzidas pela Câmara de Comércio Exterior (Camex), com base nas recomendações contidas em parecer emitido pelo Departamento de Defesa Comercial da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

A investigação destinada a determinar a existência de prejuízo grave ou ameaça de prejuízo grave deverá demonstrar a existência de nexo causal entre o aumento das importações do produto em condições preferenciais e o prejuízo grave ou a ameaça de prejuízo grave à indústria doméstica.

Próximos passos

Finalizada a análise pelo Congresso, um decreto legislativo vai atestar a conclusão do processo no Legislativo brasileiro. Depois, um outro decreto presidencial irá concluir a internalização do acordo no Brasil, procedendo-se à notificação à Comissão Europeia.

Do outro lado do oceano, na sexta-feira passada, 27, a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, sinalizou disposição em aplicar provisoriamente o acordo comercial com o Mercosul. A ideia é que ainda neste mês de março sejam formalizadas as notificações da conclusão dos procedimentos pelos países do Mercosul à Comissão Europeia. A partir daí, a comissão notificará membros do bloco sul-americano da vigência provisória.

Segundo estimativas do MDIC, o acordo Mercosul- UE terá um efeito positivo de 0,34% (R\$ 37 bilhões) sobre o PIB brasileiro, com aumento de 0,76% no investimento (R\$ 13,6 bilhões) e redução de 0,56% no nível de preços ao consumidor.

Também é projetado um aumento de 0,42% nos salários reais, além de um impacto de 2,46% (R\$ 42,1 bilhões) sobre as importações totais e de 2,65% (R\$ 52 1 bilhões) sobre as exportações totais.

A corrente de comércio Brasil-União Europeia teve um recorde de US\$ 100 bilhões no ano passado, com um ligeiro déficit para o Brasil, mas com um volume de comércio relevante.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

FINANÇAS - GUERRA NO ORIENTE MÉDIO PODE MEXER COM BOLSO DO CONSUMIDOR

Conflito já fez o petróleo subir, mas presidente do IBP diz que repasse no valor do combustível nos postos deve demorar

Da Agência Brasil



Como as refinarias têm estoques, a previsão é de que um possível repasse leve até seis meses para chegar às bombas de combustíveis

O impacto da guerra no Oriente Médio nos preços pagos pelo consumidor brasileiro por combustíveis derivados do petróleo, como a gasolina e o diesel, pode demorar a chegar. A avaliação é do presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), Roberto Ardenghy.

O petróleo teve forte alta nos últimos dias, desde o início dos ataques de Israel e dos Estados Unidos ao Irã, no último sábado (28), e das retaliações do país persa contra Tel Aviv e bases americanas em diversos países produtores de petróleo na região.



O porta-voz do instituto que representa a indústria petrolífera no Brasil explicou que toda refinaria mantém um estoque de petróleo, e que esse é um dos motivos para que a mudança não aconteça da noite para o dia.

Entretanto, se o petróleo permanecer em um patamar alto, pouco a pouco, as refinarias vão começar a comprar o produto mais caro.

“Na medida em que esse petróleo mais caro chegar às refinarias, elas também, com um certo tempo, tenderão a transferir esse preço para os seus contratos novos, porque nos contratos já firmados, elas garantem o preço anterior”.

“É um processo longo, que pode durar até seis meses para acontecer. Não haverá nenhuma mudança de patamar de preço a curto prazo, inclusive, para o consumidor brasileiro”, afirmou Roberto Ardenghy à Agência Brasil.

O presidente apontou que a incerteza que paira no mercado global sobre o futuro do conflito é um dos motivos que pode retardar o impacto nos preços pagos pelos consumidores.

“Altos patamares do preço do petróleo dependem da continuidade ou não do conflito armado, do bloqueio do Estreito de Ormuz, da disseminação do conflito para outros países do Oriente Médio. Então, ainda não se tem segurança de que isso vai acontecer”, explicou.

Ardenghy acrescentou que o mercado do petróleo opera com projeções de longo prazo em contratos, que têm que ser honrados. É preciso considerar também, afirma ele, que alguns países têm estoques estratégicos importantes, que certamente serão usados nesta situação de crise.

Estreito de Ormuz

Sobre o bloqueio do Estreito de Ormuz, passagem da maior parte do petróleo exportado por países do Oriente Médio, Roberto Ardenghy pondera que o fechamento não interrompe todo o fluxo do óleo extraído na região, porque há rotas alternativas.

Porta de saída do Golfo Pérsico, o estreito fica na costa do Irã, que determinou seu bloqueio em resposta aos ataques dos Estados Unidos e de Israel. O presidente do IBP cita que o Iraque, por exemplo, pode bombear petróleo por meio da Turquia.

Já a Arábia Saudita tem oleodutos que podem levar suas exportações para o Mar Vermelho, alcançando os mercados por outra rota logística. O mesmo vale para os Emirados Árabes Unidos, e até mesmo o próprio Irã pode encontrar outra via para escoar parte de sua produção.

“Há algumas alternativas, não para garantir todo aquele volume que passa no Estreito de Ormuz, mas, pelo menos, para uma parcela importante. Portanto, não haverá mudança de patamar de preço de modo estável, no mínimo, pelos próximos 60 a 90 dias”, avaliou.

Mercado internacional

O presidente do IBP destacou que o Brasil já é um importante produtor de petróleo, com uma produção que atingiu 3,8 milhões de barris por dia em 2025, enquanto a exportação chegou a 1,7 milhão de barris.

“Há perspectivas, inclusive, de que aumentemos, ainda mais, a nossa produção nos próximos anos. Se a gente conseguir encontrar petróleo na Margem Equatorial, na Bacia de Pelotas e em outras áreas no Brasil, a nossa participação pode ser ainda mais relevante”, apontou.

Diante desse desempenho, Ardenghy estimou que o Brasil tem condição de suprir uma quantidade de petróleo para o mercado internacional. “Somos atores importantes e podemos inclusive contribuir com essa falta de petróleo ou essa escassez que venha do Oriente Médio e compensar com a nossa produção atual e a futura”, pontuou.

O executivo acredita que, a partir do que ocorre atualmente no Oriente Médio, ocorrerá o que o setor chama de reorientação dos fluxos globais de comércio de petróleo e gás natural.

“Os países muito dependentes do Oriente Médio, mesmo que as coisas se acalmem por lá, vão procurar diversificar as suas fontes de suprimento. Especialmente, os países da Ásia, como o Japão, a Coreia, a China e a Índia, países que hoje dependem muito do petróleo que passa pelo Estreito de Ormuz”, destacou.

“Mesmo que a situação no Oriente Médio se normalize, a gente não sabe se, em médio ou longo prazo, essa situação de normalidade vai continuar ou se vamos ter um outro conflito, inclusive militar”, completou.

É nesse cenário que o presidente do IBP vê espaço para o Brasil evoluir no mercado de petróleo e gás. “Somos um produtor confiável de petróleo, temos a presença no Brasil de grandes empresas internacionais e a presença também da Petrobras”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

FINANÇAS - IBOVESPA REAGE E SOBE 1,24%, AOS 185 MIL PONTOS

Entre as ações de maior peso, Vale (ON -0,46%) e Petrobras (ON -0,72%, PN -1,10%) destoaram nesta quarta-feira Ibovespa reage e sobe 1,24%, aos 185 mil pontos Divul

Do Estadão Conteúdo



Na semana e no mês de março, o índice da B3 ainda recua 1,81%. Mas, no ano, avança 15,04%

Reagindo à melhora observada em Nova York, o Ibovespa ganhou ritmo nesta quarta à tarde e retomou em fechamento o nível de 185 mil pontos, com recuperação disseminada por algumas das ações que haviam

estado entre as mais punidas pela aversão a risco do dia anterior, em especial as do setor financeiro.

Na sessão, oscilou entre mínima de 183.110,02 e máxima de 186.306,18 pontos, encerrando em alta de 1,24%, aos 185.366,44 pontos. O giro desta quarta-feira ficou em R\$ 27,3 bilhões, após ter sido muito reforçado no dia anterior, a R\$ 46,8 bilhões, quando o Ibovespa registrou sua maior perda em percentual desde o “Flávio Day”, em 5 de dezembro passado. Na semana e no mês, o índice ainda recua 1,81%. No ano, sobe 15,04%.

Entre as ações de maior peso no Ibovespa, Vale (ON -0,46%) e Petrobras (ON -0,72%, PN -1,10%) - que ainda sobe na semana -, destoaram nesta quarta-feira, 4, apesar da virada do petróleo à tarde, do negativo ao positivo em Londres e Nova York, embora com fechamento estável. Entre os bancos, a recuperação do dia chegou a 4,14% em BTG Unit, com Itaú PN em alta de 1,42% e Santander Unit, de 2,20%. Bradesco ON e PN, pela ordem, avançaram 1,09% e 1,44%.

Na ponta ganhadora do Ibovespa, Pão de Açúcar (+14,67%), Braskem (+13,72%) e Magazine Luiza (+5,89%). No lado oposto, além das duas ações de Petrobras, destaque também para Raízen (-13,04%), Assaí (-3,35%) e Suzano (-1,34%). Em Nova York, Dow Jones (+0,49%), S&P 500 (+0,78%) e Nasdaq (+1,29%).

“Até que se consiga entender todos os efeitos e impactos, um conflito militar coloca tudo em pausa em relação ao que vinha acontecendo nos mercados. Do prisma de fundamentos para as bolsas de



valores, o viés ainda é positivo, mas fica tudo meio em suspenso até que se entenda bem a magnitude e extensão da guerra. No curto prazo, bolsas em 'hold', mas com perspectiva ainda positiva para médio e longo prazo", diz Rodrigo Moliterno, head de renda variável da Veedha Investimentos.

Reversão

Em um primeiro momento, acrescenta Moliterno, a tendência é de que o fluxo de recursos que vinham chegando à B3 sofra uma reversão transitória, retornando à origem nesse contexto de cautela e aversão a risco maior. "Por enquanto, a perspectiva é de que o Irã se mantenha isolado no conflito, sem envolvimento de novos países. Mas o petróleo continua a ser a principal incerteza, pelo impacto que os preços da commodity têm sobre inflação e juros", acrescenta.

"Estamos vendo uma mudança no balanço de risco no curto prazo, mas não uma mudança estrutural da tese de investimento no Brasil", diz Marco Noernberg, sócio e estrategista de renda variável da Manchester Investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI 0,89% EM DIA DE CORREÇÃO COM ALÍVIO NA AVERSÃO AO RISCO

Cotada a R\$ 5,2182, a moeda americana ainda acumula alta de 1,64% neste início de março, mas recua 4,93% no ano

Do Estadão Conteúdo

Após arrancada nos dois últimos pregões, em que acumulou valorização de 2,56%, o dólar encerrou a sessão desta quarta-feira, 4, em queda de 0,89%, a R\$5,2182, com mínima de R\$ 5,1941.

A moeda americana recuou na comparação com ivisas fortes e emergentes, em dia marcado por recuperação de ativos de risco na esteira da diminuição dos temores de um conflito mais amplo e duradouro no Oriente Médio.

As cotações do petróleo, principal termômetro das expectativas dos investidores, apresentaram oscilações modestas, alternando entre leves altas e baixas. No fim da tarde de ontem, a commodity, que chegou a exibir avanço de mais de 9%, já moderava bastante os ganhos.

Investidores assimilaram a promessa de Donald Trump de garantir o tráfego de embarcações pelo Estreito de Ormuz, por onde passam cerca de 20% da oferta global de petróleo. Nesta tarde, a secretária de imprensa da Casa Branca, Karoline Leavitt, reforçou que os EUA trabalham em um plano para garantir a segurança do estreito.

"O Estreito de Ormuz é o termômetro da estabilidade global no momento. Se houver bloqueio, a narrativa de pouso suave da economia global dá lugar ao medo da estagflação", afirma Luiz Fioreze, diretor de portfólio da Oryx Capital. "A interrupção do fluxo de petróleo pelo estreito é um gatilho para um novo choque inflacionário que pode paralisar os planos de flexibilização monetária das principais economias do mundo".

Mais cedo, saiu a informação de que estariam sendo abertos canais de negociação entre Irã e Estados Unidos, o que foi imediatamente negado por autoridades iranianas. Fontes relataram ao The Wall Street Journal que o Irã tem capacidade de promover ataques com mísseis por apenas mais alguns dias.

Para a economista-chefe do Ouribank, Cristiane Quartaroli, a taxa de câmbio passou por uma correção técnica, com devolução de parte da alta observada nos últimos dois dias com a escalada da guerra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - QUANDO O INESPERADO TESTA A GOVERNANÇA



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training
e Gestão de Crise e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

Quando uma crise nasce fora da empresa, mas passa a envolvê-la direta ou indiretamente, e seus dirigentes são pegos de surpresa, o primeiro desafio é conter o impulso de reagir de forma instintiva. A precipitação costuma ampliar danos. O momento exige serenidade, método e coordenação. Antes de qualquer posicionamento público, é indispensável compreender com clareza o que está acontecendo, qual é a natureza da crise, de que maneira o nome da organização foi associado ao episódio e quais riscos concretos existem nos campos jurídico, reputacional e operacional. A ausência de informações consolidadas não pode ser preenchida com suposições, pois isso fragiliza a credibilidade.

A providência inicial deve ser a convocação imediata da alta liderança e das áreas estratégicas, como jurídico, comunicação, compliance e gestão de riscos. Esse grupo precisa levantar fatos verificáveis, identificar possíveis responsabilidades e mapear cenários. Mesmo que a empresa não tenha dado causa ao problema, é fundamental avaliar como o público percebe a situação. Em crises externas, a percepção muitas vezes pesa tanto quanto a realidade objetiva. Ignorar isso é um erro recorrente.

Na sequência, recomenda-se a criação de um comitê de crise com autoridade clara para deliberar e agir com rapidez. Esse comitê deve definir um porta voz único e estabelecer um fluxo rígido de aprovação de mensagens. Em momentos sensíveis, múltiplas vozes geram ruído e contradição. A disciplina na comunicação é um ativo estratégico. Toda manifestação deve ser coerente, objetiva e baseada em fatos confirmados. Se ainda não houver todas as respostas, é legítimo afirmar que a apuração está em curso. O que não se pode fazer é negar sem base ou transferir culpa de forma precipitada.

Transparência é elemento central na gestão de qualquer crise. Ainda que o problema tenha origem externa, a empresa precisa demonstrar responsabilidade institucional. Isso significa reconhecer a gravidade da situação, afirmar que está acompanhando os desdobramentos e, se for o caso, que está colaborando com autoridades ou parceiros envolvidos. O silêncio prolongado tende a ser interpretado como omissão. Por outro lado, declarações emocionais ou defensivas demais podem alimentar a controvérsia.

A comunicação interna merece atenção prioritária. Funcionários são embaixadores naturais da marca e, se estiverem desinformados, podem propagar versões desencontradas. É recomendável que recebam informações claras sobre o que se sabe, quais medidas estão sendo adotadas e como devem proceder diante de questionamentos externos. Essa orientação reduz insegurança e fortalece o senso de pertencimento. Em momentos críticos, lideranças intermediárias também precisam estar alinhadas para transmitir confiança às equipes.

Além da comunicação, ações concretas são indispensáveis. Dependendo da situação, pode ser necessário instaurar investigação interna, contratar auditoria independente ou revisar processos que tenham alguma conexão com a crise. Mesmo quando a empresa é vítima indireta de um evento externo, a revisão de protocolos demonstra compromisso com padrões elevados de governança. A reputação não se sustenta apenas em discursos, mas em atitudes verificáveis.

Outro aspecto relevante é o monitoramento constante do ambiente externo. Acompanhamento de imprensa, redes sociais e manifestações de stakeholders permite ajustar a estratégia de resposta. A dinâmica de uma crise pode mudar rapidamente, exigindo atualização de posicionamentos. Ter dados em tempo real contribui para decisões mais seguras e evita surpresas adicionais.

Superada a fase mais aguda, é importante promover avaliação criteriosa do ocorrido. O que poderia ter sido antecipado? Quais vulnerabilidades foram expostas? Há necessidade de fortalecer políticas de gestão de riscos ou treinamento de lideranças? Transformar a crise em aprendizado institucional é sinal de maturidade organizacional. Empresas que conseguem revisar processos e aprimorar sua governança após momentos difíceis tendem a sair mais resilientes.

Diante de uma crise externa que envolve a organização de maneira inesperada, resta claro que o caminho mais seguro é combinar rapidez com prudência, transparência com responsabilidade e comunicação clara com ações efetivas. Surpresas fazem parte do ambiente corporativo contemporâneo, marcado por alta exposição e velocidade da informação. O diferencial está na forma como a empresa reage. Uma gestão estruturada pode preservar confiança, proteger reputação e reafirmar valores institucionais mesmo em cenários adversos.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

MESMO QUE A EMPRESA NÃO TENHA DADO CAUSA AO PROBLEMA, É FUNDAMENTAL AVALIAR COMO O PÚBLICO PERCEBE A SITUAÇÃO. EM CRISES EXTERNAS, A PERCEPÇÃO MUITAS VEZES PESA TANTO QUANTO A REALIDADE OBJETIVA. IGNORAR ISSO É UM ERRO RECORRENTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

JUSTIÇA - ALIADO DE VORCARO MORRE APÓS SER PRESO PELA PF

O 'Sicário' do dono do Master foi encontrado desacordado na cela e levado para o hospital, onde teve óbito confirmado. Polícia diz que ele se matou

Da Agência Brasil



Chamado de "Sicário" (matador de aluguel), Luiz Phillipi Machado de Moraes Mourão teve a morte confirmada no hospital

ALERTA: a reportagem abaixo trata de temas como suicídio e transtornos mentais. Se você está passando por problemas, veja ao fim do texto onde buscar ajuda.

Preso nesta quarta-feira, 4, pela Polícia Federal na terceira fase da Operação Compliance Zero, Luiz Phillipi Machado de Moraes Mourão, o "Sicário" de Daniel

Vorcaro, se suicidou enquanto estava sob custódia dos federais na Superintendência Regional do órgão em Minas Gerais. A informação foi divulgada pela própria corporação.

Ele chegou a receber atendimento e foi levado ao hospital, mas não resistiu. Duas pessoas com conhecimento do assunto disseram ao Estadão que Luiz Phillipi Machado de Moraes teria se enforcado usando a própria camiseta.

Do latim "Sicarius", homem da adaga (ou seja, matador de aluguel), o apelido "Sicário" não era apenas simbólico para Mourão. Ele era responsável pela obtenção de informações sigilosas, monitoramento de adversários e neutralização de situações consideradas sensíveis aos interesses de Vorcaro, dono do Banco Master.

Segundo o relatório da PF, inclusive, Vorcaro teria solicitado a "Sicário" que o jornalista Lauro Jardim, do jornal O Globo, fosse agredido e tivesse "todos os dentes quebrados" em um assalto forjado.



De acordo com a PF, o “Sicário” teria acessado indevidamente sistemas da própria Polícia Federal, do Ministério Público Federal e até de organismos internacionais, como o FBI e a Interpol, para monitorar adversários e desafetos do banqueiro.

Intimidação

Para os investigadores, mensagens interceptadas indicam que Vorcaro acionava Luiz Phillipi para monitorar e intimidar funcionários que se opunham às suas ordens e vontades.

Em um dos diálogos, o banqueiro relata que estaria sendo ameaçado por uma funcionária e ordenou que Sicário “moesse essa vagabunda”.

Em outro bate-papo no WhatsApp, Mourão se oferece para mobilizar “A Turma”, estrutura usada para coleta de informações, a fim de constranger um empregado que teria feito uma gravação indesejada de Vorcaro.

As conversas incluem ainda troca de dados pessoais e pedidos para “levantar tudo” sobre dois funcionários, incluindo um chef de cozinha.

Morte

Sobre o suicídio de “Sicário”, a Polícia Federal informou o ocorrido ao gabinete do ministro André Mendonça, relator do caso no Supremo Tribunal Federal, e entregará os registros em vídeo que demonstram a dinâmica do ocorrido.

A corporação afirmou que será aberto “procedimento apuratório para esclarecer as circunstâncias do fato”.

NOTA DA REDAÇÃO:

Suicídios são um problema de saúde pública. Antes, o Estadão, assim como boa parte da mídia profissional, evitava publicar reportagens sobre o tema pelo receio de que isso servisse de incentivo. Mas, diante da alta de mortes e tentativas de suicídio nos últimos anos, inclusive de crianças e adolescentes, o Estadão passa a discutir mais o assunto. Segundo especialistas, é preciso colocar a pauta em debate, mas de modo cuidadoso, para auxiliar na prevenção. O trabalho jornalístico sobre suicídios pode oferecer esperança a pessoas em risco, assim como para suas famílias, além de reduzir estigmas e inspirar diálogos abertos e positivos. O Estadão segue as recomendações de manuais e especialistas ao relatar os casos e as explicações para o fenômeno.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

JUSTIÇA - DONO DO MASTER PAGAVA R\$ 1 MILHÃO/MÊS POR INTIMIDAÇÃO E OBSTRUÇÃO À JUSTIÇA

Luiz Philippi Machado de Moraes Mourão recebia R\$ 1 milhão por mês de Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, pelos serviços prestados pelo núcleo de intimidação e obstrução à Justiça, segundo decisão do ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), que deflagrou a terceira fase da Operação Compliance Zero na manhã desta quarta-feira, 4.

O apelido de Sicário (matador de aluguel) já era um “indicativo da natureza de suas atividades”, como escreve Mendonça.

Procurada, a defesa de Vorcaro disse que “o empresário sempre esteve à disposição das autoridades, colaborando de forma transparente com as investigações desde o início, e jamais tentou obstruir o trabalho das autoridades ou da Justiça.”

Os advogados negam ainda “as alegações atribuídas a Vorcaro” e afirmam que o banqueiro confia que “o esclarecimento completo dos fatos demonstrará a regularidade de sua conduta”. Ele reiterou ainda sua “confiança no devido processo legal e no regular funcionamento das instituições”.

Segundo a decisão, Sicário era o “responsável pela execução de atividades voltadas à obtenção de informações sigilosas, monitoramento de pessoas e neutralização de situações consideradas sensíveis aos interesses do grupo investigado”. A operação ligada ao Master tinha quatro núcleos operacionais: crime financeiro, corrupção, lavagem de dinheiro e ocultação patrimonial e intimidação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

JUSTIÇA - MENSAGENS DE VORCARO INDICAM ENCONTRO COM MORAES

Em conversa com namorada, dono do Banco Master falou sobre o ministro do STF e fez até chamada de vídeo ao lado dele

Do Estadão Conteúdo



Magid Nauef Láuar também anulou a sentença que absolveu a mãe da vítima, condenada por consentir com a violência

O banqueiro Daniel Vorcaro citou, em diálogos com sua namorada, que iria se encontrar com o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes. Em um dos trechos da conversa, o dono do Banco Master disse que chegou a fazer com ela uma chamada de vídeo exibindo a presença de Moraes.

A informação foi publicada inicialmente pelo site Metrôpoles. O Estadão também teve acesso aos trechos da conversa, que foram armazenadas na nuvem do aparelho celular do banqueiro. Procurado, Moraes não se manifestou.

Em 19 de abril de 2025, Vorcaro diz a Martha Graeff: “To indo encontrar Alexandre Moraes aqui perto de casa”. Ela pergunta: “Como assim? Ele tá em Campos??? Ou foi pra te ver?”. Vorcaro, então, respondeu: “Ele tá passando feriado”.

Posteriormente, em 29 de abril de 2025, o banqueiro faz uma chamada de vídeo com a namorada. Após o encerramento do vídeo, ela lhe pergunta: “Quem era o primeiro cara?”. Vorcaro responde: “Alexandre Moraes”.

Em 24 de abril de 2024, o banqueiro contou a ela que tinha feito um discurso em um evento para ministros do STF e também do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Vorcaro não explica, porém, qual foi o evento e quais magistrados estariam presentes.

Nesta quarta-feira, 4, Vorcaro foi preso na terceira fase da Operação Compliance Zero, que apura suspeitas de irregularidades na gestão do banco, por ordem do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça.

Ele foi encaminhado à sede da superintendência da Polícia Federal em São Paulo, na capital paulista. Mais tarde, Vorcaro e seu cunhado, Fabiano Zettel, passaram por uma audiência de custódia na Justiça Federal e a prisão foi mantida. Eles foram para o Centro de Detenção Provisória (CDP) 2 de Guarulhos, na Região Metropolitana de São Paulo.

Organização

Segundo a Polícia Federal, o banqueiro faz parte de uma “organização criminosa” de “profissionais do crime”, chamada de “A Turma”, que usa violência e coação como uma “milícia privada”.

“A atuação da organização criminosa não é pueril. Pelo contrário são profissionais do crime, que atuam de forma coordenada, com a captação ilícita de servidores públicos dos mais altos escalões da República, ao mesmo tempo que buscam influenciar a opinião pública contra os agentes do Estado



envolvidos na investigação e desmantelamento do esquema criminoso multibilionário”, afirmou a PF ao ministro André Mendonça, reforçando que servidores da PF, do STF, do Ministério Público Federal e do Banco Central estavam em “risco concreto”.

A defesa de Vorcaro afirmou que o banqueiro colaborou “de forma transparente com as investigações desde o início, e jamais tentou obstruir o trabalho das autoridades ou da Justiça”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

JUSTIÇA - BANQUEIRO USOU TÉCNICA HACKER PARA ROUBAR SENHAS DE FUNCIONÁRIOS DO MINISTÉRIO PÚBLICO

A Polícia Federal colheu indícios de que o banqueiro Daniel Vorcaro e sua equipe usaram uma técnica hacker conhecida como “Spear Phishing” para roubar senhas de funcionários do Ministério Público Federal, invadir o sistema do órgão e obter acesso a documentos de investigações sigilosas.

Por meio dessas ações, também conseguiram abrir caminho para acessar sistemas de investigação de organismos internacionais, como a Interpol e o FBI.

Esse foi um dos motivos para o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça ter decretado as prisões preventivas de Vorcaro e outras três pessoas, cumpridas nesta quarta-feira, 4.

Os investigadores classificaram a operação como “sofisticada” e ainda estão se aprofundando para saber a extensão da invasão. A suspeita surgiu a partir dos diálogos do banqueiro, que indicaram a contratação de hackers e a encomenda desse serviço para a invasão dos sistemas.

Essa técnica consistiu em enviar e-mails ou outras formas de comunicações para os funcionários do Ministério Público com aparência de veracidade e que solicitava a inserção de seus dados de acesso e senha do sistema interno da instituição.

Por meio desses ataques, pessoas ligadas a Vorcaro conseguiram invadir o sistema interno e obter dados dos gabinetes de vários investigadores, até conseguir puxar documentos de investigações sigilosas do interesse direto do banqueiro.

Em sua decisão, Mendonça descreveu o acesso da equipe de Vorcaro aos dados sigilosos.

“Tais acessos teriam ocorrido mediante utilização de credenciais funcionais pertencentes a terceiros, permitindo a obtenção de informações protegidas por sigilo institucional. A partir dessa metodologia, de acordo com a autoridade policial, o investigado teria obtido acesso indevido aos sistemas da própria Polícia Federal, do Ministério Público Federal, e até mesmo de organismos internacionais, tais como FBI e Interpol”, escreveu o ministro.

A defesa de Vorcaro disse que “o empresário sempre esteve à disposição das autoridades” e que ele “jamais tentou obstruir o trabalho das autoridades ou da Justiça”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

JUSTIÇA - VORCARO DEU AVAL PARA ‘QUEBRAR OS DENTES’ DE JORNALISTA

PF encontra em celular do banqueiro troca de mensagens em que autoriza intimidação violenta de profissional. Em depoimento, dono do Master nega

Do Estadão Conteúdo

A assessoria de imprensa do empresário Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, afirmou que ele declarou, no momento de sua prisão nesta quarta-feira, 4, que jamais teve intenção de intimidar ou ameaçar jornalistas e que as mensagens atribuídas a ele foram retiradas de contexto.



Daniel Vorcaro (foto) disse em mensagem que o jornalista Lauro Jardim tinha que apanhar e até sugeriu como isso seria feito: em um assalto

A nota foi divulgada após a repercussão de mensagens, reveladas no âmbito das investigações da Polícia Federal (PF), em que ele pede a um homem que o jornalista Lauro Jardim, colunista de O Globo, fosse agredido em um assalto forjado.

Segundo o comunicado, o empresário declarou que “sempre respeitou o trabalho da imprensa” e que, ao longo de sua trajetória empresarial, manteve relacionamento institucional com diversos veículos e profissionais de comunicação. Ele também afirmou não se lembrar das conversas por telefone citadas nas investigações e disse que, caso tenha se exaltado em mensagens no passado, isso ocorreu em tom de desabafo privado, sem qualquer objetivo de intimidar terceiros.

“Jamais determinei ou determinaria agressões ou qualquer espécie de violência”, afirmou, segundo a nota.

A defesa acrescentou que Vorcaro segue colaborando com as autoridades e confia que a análise completa das informações esclarecerá o que classificou como “interpretações equivocadas” divulgadas até o momento.

O caso ganhou repercussão após a PF identificar, em troca de mensagens, Vorcaro solicitando a Luiz Phillipi Machado de Moraes Mourão, o “Sicário”, responsável pela execução de atividades voltadas à obtenção de informações sigilosas e ao monitoramento de pessoas, que Lauro Jardim fosse agredido em um assalto forjado.

“Esse Lauro quero mandar dar um pau nele. Quebrar todos os dentes. Num assalto”, disse o banqueiro.

Quebrar os dentes

Em seguida, Mourão reage com dois símbolos de sinal positivo à mensagem em que Vorcaro manifesta a intenção de “quebrar todos os dentes” do jornalista. Na sequência, escreve: “Estamos em cima de todos os links negativos, vamos derrubar todos e vamos soltar positivas”.

Ainda em referência à mensagem de Vorcaro - “quero dar um pau nele” - Mourão questiona: “Pode? Vou olhar isso...”. Em resposta Vorcaro confirma: “Sim”.

As revelações motivaram manifestações públicas de entidades representativas do jornalismo. A Associação Nacional de Jornais (ANJ), a Federação Nacional dos Jornalistas (Fenaj) e o grupo Repórteres Sem Fronteiras (RSF) divulgaram notas de repúdio classificando o episódio como um ataque à liberdade de imprensa e cobrando a apuração rigorosa dos fatos. As entidades também manifestaram solidariedade ao jornalista e destacaram que ameaças ou tentativas de intimidação contra profissionais da imprensa atingem o direito da sociedade à informação.

Repúdio

A Associação Nacional de Jornais (ANJ), a Federação Nacional dos Jornalistas (Fenaj) e o grupo Repórteres Sem Fronteiras (RSF) divulgaram nesta quarta-feira, 4, notas de repúdio contra as ameaças feitas pelo dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, ao jornalista Lauro Jardim, do jornal O Globo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/03/2026

JUSTIÇA - VORCARO USOU SITE PARA PUBLICAR INFORMAÇÕES DE PROCESSO SOB SIGILO

A Polícia Federal encontrou no celular de Daniel Vorcaro, do Banco Master, uma anotação com texto semelhante ao que seria publicado, horas depois, por um site usado por ele para “esquentar” informações de um inquérito sigiloso que foram usadas para a defesa dele.

A defesa do banqueiro não quis comentar. O jornalista Diego Escotesguy disse que sua relação com Vorcaro era estritamente profissional (leia mais abaixo).

Conforme revelou a jornalista Malu Gaspar, do jornal O Globo, Vorcaro acessou o inquérito por meio de um esquema hackeamento de sistemas. A partir da obtenção ilegal, ele entrou com um pedido na Justiça Federal para tentar impedir a própria prisão, que já havia sido determinada.

Horas antes de apresentar o pedido, porém, Vorcaro usou, segundo informações da PF, o site O Bastidor, dirigido pelo jornalista Diego Escotesguy, para tornar pública a informação sobre a Vara onde tramitava o processo criminal sigiloso.

Em uma anotação feita no celular no dia 16 de novembro de 2025, às 14h58, o banqueiro anotou o nome do juiz do caso, Ricardo Soares Leite, e escreveu “você são próximos?”. Investigadores acreditam que ele anotava informações sensíveis e enviava por aplicativo de conversas no modo de visualização única.

No dia seguinte, 17 de novembro, às 4h15, há o registro, em um bloco de anotações, do seguinte texto: “Mesmo após o negócio entre Master e Brb ter sido negado há dois meses, o tema continua mais vivo do que nunca. Adversários e opositores das duas partes tentam de toda forma pressionar órgãos de controle e judiciário pra tentar fechar o caixão das instituições ainda em novembro. Entre as tentativas, esta a pressão na 10 vara de Brasília, cujo processo foi antecipado pela Folha de São Paulo”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/03/2026

INTERNACIONAL – IRÃ VAI AO LIMITE APÓS MÍSIL CHEGAR À TURQUIA

Professor de relações internacionais vê regime iraniano disposto a “cair em abismo” ao atacar bases dos EUA em 12 países do Golfo e até a Turquia

Da Agência Brasil



Turquia informou que um míssil procedente do Irã foi abatido após cruzar os espaços aéreos do Iraque e da Síria

O míssil procedente do Irã abatido pela Turquia, nesta quarta-feira (4), sinaliza que Teerã pode levar a guerra “ao limite” para mostrar aos adversários que o conflito poderia sair do controle, impondo perda a toda a região, aos Estados Unidos (EUA) e a Israel.

Essa é a avaliação do professor de relações internacionais da Pontifícia Universidade Católica (PUC) de Minas, Danny Zahreddine. Por ser um país da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), o envolvimento da Turquia poderia arrastar mais países para a guerra.

Para Zahreddine, que também é oficial de artilharia da reserva do Exército brasileiro, o Irã adotou a estratégia de “brinkmanship”, que é levar uma situação à “beira do abismo”.



“É a estratégia de ‘bailar à beira de um abismo pedregoso’. É mostrar aos inimigos que, em um determinado ponto, a guerra pode sair do controle. E, ao sair do controle, todos vão perder muito, inclusive quem ataca”, avalia Danny, professor brasileiro de origem libanesa que se especializou em conflitos no Oriente Médio.

Ele argumenta que, ao atacar bases dos EUA em 12 países do Golfo, e lançar um míssil sobre a Turquia, que vinha apoiando os esforços de Teerã para barrar a guerra, o governo iraniano sinaliza que está disposto a “cair no abismo”.

“Isso mostra o tamanho do custo que o Irã está disposto a assumir. E quando você convence o seu oponente que está disposto a morrer junto com você, isso aumenta muito o custo da ação”, completou.

Em nota oficial, o Ministério da Defesa da Turquia informou que um míssil procedente do Irã foi abatido após cruzar os espaços aéreos do Iraque e da Síria, tendo sido interceptado por baterias antiaéreas da Otan, sem vítimas ou feridos.

“Lembramos que nos reservamos o direito de responder a qualquer atitude hostil contra o nosso país. Instamos todas as partes a se absterem de ações que possam agravar ainda mais o conflito na região, diz comunicado de Ancara.

Nesse contexto, acrescenta o documento, “continuaremos a consultar a Otan e nossos demais aliados”.

Sem citar especificamente a Turquia, o presidente do Irã, Masoud Pezeshkian, emitiu um comunicado dirigido aos vizinhos e “amigos” de Teerã.

“Buscamos, por meio da diplomacia, evitar a guerra, mas a agressão militar americano-sionista não nos deixou outra escolha senão nos defender. Respeitamos a vossa soberania e acreditamos que a segurança e a estabilidade da região devem ser alcançadas por meio dos esforços coletivos de suas nações”, afirmou em uma rede social.

A Turquia, vizinha a oeste do Irã, é um dos países que condenou a agressão militar de Israel e EUA contra Teerã.

O presidente da Turquia, Tayyip Erdogan, disse se tratar de uma violação do direito internacional e “uma clara violação da soberania do Irã, mas também visa a paz e o bem-estar do povo amigo e irmão do Irã”.

Plano B dos EUA e Israel

O professor da PUC de Minas Danny Zahreddine argumenta que o “plano B” de Washington e Tel Aviv para derrubar o regime de Teerã é justamente o apoio aos grupos separatistas curdos. Porém, ele ressalta que não há unidade entre a comunidade curda iraniana.

“Há uma parte disposta a tentar se colocar contra o governo e outra que não está disposta. Esse é um projeto muito perigoso para os curdos. A história já revelou que toda vez que os curdos são armados para se colocar contra um governo em favor dos EUA, em determinado momento eles são abandonados”, disse.

O especialista em Oriente Médio lembrou que o Irã atacou, nos últimos dias, posições de grupos curdos no norte do Iraque e dentro do próprio Irã, “para tentar demovê-los de qualquer ideia de entrar nesse tipo de ação”.

Para Zahreddine, não há, neste momento, outros grupos opositores com capacidade ou condições de enfrentar Teerã, como gostariam Israel e EUA, devido aos custos que esses grupos enfrentariam em meio a uma guerra de agressão estrangeira contra o Irã.

“Mesmo que tivesse uma posição doméstica contra o governo, eles estão vivendo 40 dias de luto pela morte do Khamenei e existe um aparato de segurança que é completamente fiel ainda ao regime”, completou.

O tempo a favor do Irã

Apesar dos números de poderio militar serem favoráveis aos EUA e a Israel, que contam com mais recursos que os iranianos, o tempo estaria a favor de Teerã, na avaliação do oficial da reserva da Marinha brasileira, Robinson Farinazzo.

“Se o Irã resistir e essa guerra se prolongar mesmo, prolongar indefinidamente, isso vai ser o maior problema da história deles, desde a guerra do Vietnã. Aí vira um Vietnã mesmo. você vai ter muito questionamento na sociedade americana”, comentou.

Zahreddine avalia que é “surpreendente” como o Irã tem conseguido resistir, o que mostraria um bom preparo após a guerra de 12 dias, em junho de 2025.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/03/2026

INTERNACIONAL – CASA BRANCA VÊ IRÃ ‘ESMAGADO’ E MINIMIZA NOVO LÍDER

Segundo o governo norte-americano, mais de 2 mil alvos iranianos já foram atingidos. Sucessão de Khamenei não preocupa

Da Estadão Conteúdo



Casa Branca / Divulgação

O presidente dos EUA, Donald Trump, espera ter domínio total do espaço aéreo iraniano em breve

A secretária de Imprensa da Casa Branca, Karoline Leavitt, afirmou nesta quarta- -feira, 4, que o regime do Irã está sendo “esmagado” pela ofensiva militar conduzida pelos Estados Unidos no país, destacando que as forças americanas já

atingiram mais de 2 mil alvos iranianos desde o início das operações.

Durante coletiva de imprensa, Leavitt pontuou que a campanha tem quatro objetivos principais: destruir a marinha iraniana, eliminar a capacidade balística do país, impedir permanentemente que Teerã obtenha uma arma nuclear e neutralizar os grupos aliados do Irã na região. “Um dos objetivos dos Estados Unidos é destruir os mísseis balísticos do Irã”, afirmou.

Entre os objetivos estratégicos da Casa Branca, a porta-voz não listou uma mudança de regime em Teerã. Questionada sobre quem poderia assumir a liderança suprema do país no futuro, após relatos de que Mojtaba Khamenei, filho do ex-aiatolá Ali Khamenei, poderia emergir como sucessor, Leavitt sinalizou que essa não é uma questão central para a operação. “Teremos que esperar para ver”, disse.

Leavitt disse ainda que as operações militares continuam avançando e indicou que Washington espera consolidar em breve a superioridade aérea no conflito. “Esperamos ter domínio total do espaço aéreo iraniano em breve”, declarou.

Mais cedo, o secretário de Guerra dos EUA, Pete Hegseth, também afirmou que Washington e Israel devem alcançar controle do espaço aéreo iraniano em “menos de uma semana”, destacando que a campanha militar contra o país ainda está em estágio inicial.



Karoline Leavitt também afirmou que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, espera cooperação militar dos aliados europeus na campanha contra o Irã e disse que a Espanha teria sinalizado disposição para colaborar após pressões de Washington.

Cooperação

Segundo Leavitt, Madri “ouviu a mensagem de Trump ontem [terça-feira] e concordou em cooperar militarmente”, acrescentando que o presidente americano espera que outros parceiros europeus adotem postura semelhante. “Trump espera que todos os aliados europeus cooperem com os Estados Unidos”, afirmou.

As declarações ocorrem em meio a tensões diplomáticas entre Washington e Madri. Mais cedo, o primeiro-ministro espanhol, Pedro Sánchez, criticou duramente a estratégia americana no Oriente Médio e reiterou que seu governo não pretende permitir o uso de bases espanholas para operações contra o Irã.

No campo militar, Leavitt disse que os ataques retaliatórios de Teerã “diminuíram significativamente” desde o início da ofensiva americana. Ela ressaltou que, apesar da escalada, o envio de tropas terrestres não está previsto neste momento. “Tropas no terreno não fazem parte do plano para a operação no Irã no momento”, afirmou.

A porta-voz acrescentou que o futuro do Irã após o conflito já está sendo discutido pela Casa Branca. “O presidente está ativamente debatendo o cenário pós-conflito do Irã”, disse.

No campo energético, Leavitt avaliou que a indústria de energia dos Estados Unidos deve se beneficiar das decisões recentes do governo. Segundo ela, o preço do petróleo se estabilizou após Trump anunciar medidas para conter a volatilidade. Ela também disse que o Pentágono e o Departamento de Energia estão trabalhando em um plano para garantir a segurança da navegação no Estreito de Ormuz, rota estratégica para o comércio global de petróleo.

Leavitt acrescentou ainda que Trump não aprovou um plano para armar forças curdas e afirmou que a economia americana tem condições de resistir a eventuais impactos da guerra. “A economia dos Estados Unidos suportará qualquer efeito temporário decorrente do conflito com o Irã”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

INTERNACIONAL – TRUMP QUER FALAR COM EMPRESAS PARA REABASTECER ESTOQUE DE ARMAMENTO

O governo Trump planeja se reunir com executivos das maiores empresas contratadas pela defesa dos Estados Unidos na Casa Branca nesta sexta-feira, 6. O objetivo é discutir a aceleração da produção de armas, enquanto o Pentágono trabalha para reabastecer os estoques após os ataques ao Irã e várias outras operações militares recentes, segundo disseram à Reuters cinco pessoas familiarizadas com o plano.

Segundo a agência, empresas como Lockheed Martin e RTX, controladora da Raytheon, junto com outros fornecedores importantes, foram convidadas para uma reunião privada, segundo fontes anônimas.

A reunião com grandes fornecedores de defesa destaca a preocupação de Washington em repor os estoques de armas, significativamente reduzidos após operações militares no Irã, de acordo com uma das fontes.

Conforme a Reuters, desde que a Rússia invadiu a Ucrânia em 2022 e Israel iniciou operações militares em Gaza, os norte-americanos reduziram seus estoques de armas em bilhões de dólares, incluindo sistemas de artilharia, munições e mísseis antitanque.

O conflito no Irã, por exemplo, consumiu mísseis de longo alcance maiores do que os fornecidos a Kiev.

Segundo a Reuters, a Lockheed, o Pentágono e a Casa Branca não responderam imediatamente aos pedidos de comentários. A RTX se recusou a comentar. Em uma publicação nas redes sociais na segunda-feira, 2, o presidente americano disse que havia um “estoque virtualmente ilimitado” de munições americanas e que “guerras podem ser travadas ‘para sempre’, e com muito sucesso, usando apenas esses suprimentos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

INTERNACIONAL - LULA FAZ APELO POR PAZ E CRITICA ATUAÇÃO DA ONU

Presidente reclama da corrida armamentista e diz que prioridade do mundo deve ser o combate à fome

Da Agência Brasil



Lula pediu aos países membros permanentes do Conselho de Segurança da ONU para pensarem em outra coisa que não seja armamento

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez um apelo, nesta quarta-feira (4), para que líderes globais busquem a paz em meio ao cenário recente de guerras e que priorizem o combate à fome no lugar de gastos com armamentos.

“Se pegássemos o dinheiro que foi gasto, no ano passado, em armamentos, em conflitos – o equivalente a US\$ 2,7 trilhões – e dividíssemos entre os 630 milhões de seres humanos que, no planeta, passam fome, daria pra ter distribuído US\$ 4.285 para cada pessoa. Vocês percebem que não precisaria ter

fome no mundo se houvesse o bom senso dos governantes?”, disse o presidente.

Durante a abertura da 39ª Conferência Regional da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) para a América Latina e o Caribe, Lula destacou que a região é “a única zona de paz no mundo”.

“Aqui no Brasil, temos a opção de não possuir armas nucleares na nossa Constituição. Há muito tempo, a gente chegou à conclusão de que aquele ditado que diz que quem quer paz se prepara para a guerra é para quem quer fazer guerra. Nós queremos paz porque a paz é a única possibilidade de fazer com que a humanidade avance.”

Conselho de Segurança

Em sua fala, Lula fez um apelo direto aos cinco membros permanentes do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU): França, Inglaterra, Rússia, China e Estados Unidos.

“Se esses senhores, que coordenam o Conselho de Segurança como membros permanentes da ONU, se preocupassem com essa questão da fome neste instante ao invés de ficarem discutindo, como agora está se discutindo na Europa, o fortalecimento do armamento dos países, investimentos na defesa.”

“Está todo mundo pensando que vão se agravar os conflitos. E todo mundo quer mais armas, todo mundo quer mais bomba atômica, todo mundo quer mais drone, todo mundo quer aviões de caça cada vez mais caros. E tudo isso não é feito para construir ou para produzir alimentos. Isso é feito para destruir e para diminuir a produção de alimentos ou destruir aquilo que já está plantado.”

Faixa de Gaza

Em seu discurso, Lula também criticou a criação, por parte do governo estadunidense de Donald Trump, do chamado Conselho de Paz, voltado para a reconstrução da Faixa de Gaza.

“Compensou destruir Gaza, matando a quantidade de mulheres e crianças que mataram, para agora aparecerem com pompa, criando um conselho para dizer: ‘Vamos reconstruir Gaza’? Aí aparece como se fosse um resort, para passar férias no lugar onde estão os cadáveres das mulheres e das crianças que morreram.”

“Muitas vezes, a gente fica impassível. E, se a gente não gritar, não falar, não se mexer, nada acontece”, disse. “A fome não é por um problema de intempéries, não é porque tem excesso de frio e excesso de calor. A fome só existe porque existe uma coisa chamada excesso de irresponsabilidade naqueles que são eleitos para ter responsabilidade”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026

INTERNACIONAL - LÍDERES EUROPEUS EXPRESSAM APOIO À ESPANHA APÓS AMEAÇAS DE TRUMP

Ao ter rejeitado pedido para lançar ataques ao Irã de bases na Espanha, líder americano ameaçou cortar relações

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro da Espanha, Pedro Sánchez, afirmou nesta quarta-feira (4) estar “profundamente grato” pelas ligações e mensagens de apoio que recebeu da presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, do presidente do Conselho Europeu, António Costa, e do presidente da França, Emmanuel Macron, além de “outros aliados europeus”.

Em postagem na rede social X, escreveu: “não à guerra. Sim ao comércio, à cooperação e à prosperidade”, em alusão às ameaças de Donald Trump de cortar relações comerciais porque a Espanha não liberou seu território para ações militares dos americanos.

Na mesma rede social, Costa escreveu que a União Europeia (UE) expressa total solidariedade à Espanha. “A UE garantirá sempre a plena proteção dos interesses dos seus Estados-membros. Reafirmamos o nosso firme compromisso com os princípios do direito internacional e com a ordem internacional baseada em regras em todo o mundo”, apontou.

A vice-presidente da Comissão Europeia, Teresa Ribera, contestou a capacidade do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de cumprir sua ameaça de cortar relações comerciais com a Espanha, salientando que o comércio exterior da UE é negociado em bloco.

“Não é possível realizar retaliações comerciais individuais ou romper relações comerciais”, disse, em entrevista à rede de rádio espanhola Cadena Ser. “As negociações comerciais de cada um dos 27 Estados-membros da União Europeia são da responsabilidade da Comissão e não é possível dividi-las ou fragmentá-las”.

Na terça-feira, 3, Macron afirmou que os ataques conjuntos entre Estados Unidos e Israel contra o Irã, que começaram no sábado (28) foram realizados “fora do direito internacional” e que Paris “não pode aprová-los” durante um pronunciamento em rede nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

MINERADORA DE EIKE BATISTA: FUNDO PLANCK ARREMATTA ATIVOS DA MMX PELO LANCE MÍNIMO

Sem outros licitantes, proponente preferencial vai pagar R\$ 66,3 milhões por papéis da empresa, incluindo despesas processuais e correção do valor de avaliação pela inflação

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Ativos da MMX, mineradora fundada por Eike Batista e que foi a falência em 2021, são vendidos por lance mínimo em leilão no Rio — Foto: Glauce Cavalcanti

Sem licitantes, o Planck arrematou pelo lance mínimo de ativos da MMX, mineradora fundada por Eike Batista e que teve a falência decretada em 2021. O fundo de investimento em infraestrutura — que era o proponente preferencial do certame — vai pagar R\$ 66,3 milhões pelo lote, somando o lance mínimo de R\$

60 milhões, R\$ 3 milhões em despesas processuais e mais R\$ 3,3 milhões em correção do valor pela inflação.

O leilão, ao qual O GLOBO teve acesso ao resultado, inclui os ativos da massa falida da MMX no Porto do Sudeste, na Baía de Sepetiba, Itaguaí. E foi conduzido pelo juiz Arthur Eduardo Magalhães Ferreira, na sede da 3ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, no Centro da capital fluminense.

O valor total estava definido em R\$ 63 milhões, já incluindo despesas com custas processuais. Após o leilão, ficou acordado que a proposta de R\$ 60 milhões seria reajustada pela inflação do período de 1º de dezembro de 2024, quando foi feita a avaliação dos ativos, até a data desta quinta-feira.

O certame estava previsto para ser realizado em meados do ano passado, mas acabou sendo postergado em consequência a questionamentos apresentados pelo Ministério Público e, depois, pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ). Posteriormente, o tramite acabou sendo mantido.

A MMX chegou à falência a reboque da derrocada da antiga EBX, holding de empresas de Eike Batista. O Porto do Sudeste foi desenhado para escoar a produção da MMX em Minas Gerais. Quando a mineradora entreou em recuperação judicial, em 2014, o porto trocou de mãos, sendo adquirido pela holandesa Trafigra e pelo Mubadala, o fundo soberano de Abu Dhabi.

O leilão inclui 9.519.226 debêntures conversíveis em ações do Porto do Sudeste, além de 6.336.766 ações ordinárias da empresa. Juntos, esses ativos foram avaliados em R\$ 57,88 milhões pela B23 Capital Assessores Financeiros.

O leilão foi realizado pelo sistema de stalking horse offer, ou seja contando com um proponente com preferência para arrematar o ativo pelo valor mínimo determinado pela Justiça. É um mecanismo que garante à massa falida que haverá uma proposta pelo ativo à venda.

Condenado na Justiça e na CVM, Eike vem trabalhando para voltar à cena dos grandes negócios. Desta vez, aposta em combustível verde, com a produção de etanol a partir de uma supercana-de-

açúcar. A ideia é que o insumo seja usado ainda para fabricar combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês) e embalagens biodegradáveis.

A nova empreitada seria patrocinada pela venda de um criptoativo que acabou barrada no país pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM). O ex-bilionário atendeu as exigências do regulador, justificando que o Eike token foi criado para ser comercializado fora do Brasil. Ele planeja levantar US\$ 100 milhões com essa operação, ou um décimo do que diz valer a nova empreitada.

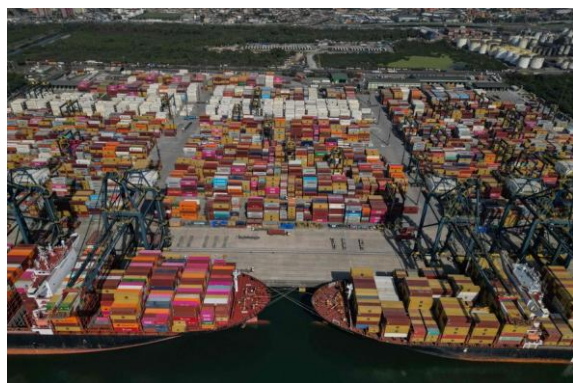
Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/03/2026

SALDO COMERCIAL NO 1º BIMESTRE FICA QUATRO VEZES ACIMA DO REGISTRADO NO ANO PASSADO E CHEGA A US\$ 8 BILHÕES

Alta de petróleo, minério e soja impulsiona superávit comercial de US\$ 4,2 bilhões em fevereiro

Por Eliane Oliveira — Brasília



Vista aérea do Porto de Santos (SP) — Foto: Nelson ALMEIDA / AFP/17/07/2025

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 4,2 bilhões em fevereiro, resultado de exportações de US\$ 26,3 bilhões e importações de US\$ 22,1 bilhões. O desempenho representa crescimento de 15,6% nas vendas externas em relação ao mesmo mês de 2025, enquanto as compras do exterior recuaram 4,8%. Com isso, a corrente de comércio — soma de exportações e importações — alcançou US\$ 48,4 bilhões, alta de 5,3% na comparação anual.

No acumulado de janeiro e fevereiro, o saldo comercial chegou a US\$ 8 bilhões, mais de quatro vezes acima do registrado em igual período do ano passado. As exportações somaram US\$ 50,9 bilhões, alta de 5,8%, enquanto as importações recuaram 7,3%, para US\$ 42,9 bilhões. A corrente de comércio no bimestre ficou em US\$ 93,8 bilhões, ligeiramente abaixo do mesmo intervalo de 2025.

Ao participar da divulgação dos dados do comércio exterior brasileiro, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, destacou o recorde das exportações em fevereiro, além do avanço da corrente de comércio.

— Recorde para meses de fevereiro de exportação. Recorde de corrente de comércio para os meses de fevereiro. O Brasil está se integrando ao mundo como nunca — afirmou Alckmin.

O resultado de fevereiro foi puxado principalmente pelo avanço da indústria extrativa, cujas exportações cresceram 55,5% no mês, com destaque para petróleo bruto, minério de ferro e minérios de cobre. A agropecuária avançou 6,1%, impulsionada sobretudo pela soja, enquanto a indústria de transformação teve alta de 6,3%, liderada por carne bovina, ouro e produtos siderúrgicos.

Entre os destinos, a China permaneceu como principal motor das exportações brasileiras, com aumento de 38,7% em fevereiro. Também houve crescimento expressivo nas vendas para Índia, Alemanha e Reino Unido. Em sentido contrário, caíram os embarques para os Estados Unidos e para a Argentina.

Nas importações, a retração foi puxada principalmente pela indústria de transformação, com queda de 4% em fevereiro, influenciada pela redução nas compras de máquinas, motores e plataformas. Também recuaram as aquisições vindas da China, dos Estados Unidos e da Argentina.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/03/2026

AGRO BRASILEIRO BUSCA NOVAS ROTAS PARA CHEGAR AO ORIENTE MÉDIO, APÓS FECHAMENTO DO ESTREITO DE ORMUZ

Presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) diz que fluxo de comércio não está interrompido. Por dia, são cerca de 5 mil toneladas enviadas à região

Por João Sorima Neto — São Paulo



Estreito de Ormuz: com canal fechado, companhias marítimas buscam rotas alternativas para entregar cargas ao Oriente Médio — Foto: Giuseppe CACACE / AFP

Com o fechamento do Estreito de Ormuz, por onde passaram mais de 95 mil contêineres de frango brasileiro, no ano passado, em direção a países do Oriente Médio, exportadores do agro já buscam novas rotas. No início da semana, os armadores haviam interrompido a oferta de novos contêineres para produtos brasileiros com o aumento de risco na região após o ataque de Israel e Estados Unidos ao Irã. Mas desde terça-feira, as companhias marítimas já começaram a destravar novos caminhos para entregar o frango brasileiro a seus clientes naqueles países. Por dia, são cerca de 5 mil toneladas enviadas à região.

— Algumas companhias marítimas já começaram a buscar novas rotas. Os navios que já deixaram o Brasil continuam viagem. Parte dessas cargas, porém, ainda está em trânsito e pode enfrentar redirecionamentos ou ficarem em armazéns (a carne vai congelada). Por enquanto, não há rupturas do fluxo comercial — explica Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), que disse que o Ministério da Agricultura se dispôs a colaborar mudando a documentação de um destino para outro quando isso for necessário.

Uma das rotas que já começou a ser utilizada pelos proprietários de navios vai até a Arábia Saudita e à Jordânia via estreito de Bab al-Mandab, entre o Iêmen e Djibouti. Esse estreito dá acesso ao Mar Vermelho e à costa leste da Arábia Saudita.

Outra rota combina os modais marítimo e terrestre. Sem a possibilidade de utilizar Ormuz, o acesso à região é feito pelo Mar Vermelho, via Cabo da Boa Esperança, já que o canal de Suez também está fechado. Nesse caso, o desembarque é feito em Omã, no Porto de Salalah. Deste porto, a carga pode ser levada em caminhões refrigerados até Dubai, por exemplo, explica Santin.

Um outro caminho, por via marítima, é entregar cargas no porto de Khorfakkan, na costa leste dos Emirados Árabes Unidos, antes do estreito.

Cliente importante

O Oriente Médio é altamente consumidor do frango brasileiro. Mais da metade desse produto importado pela Arábia Saudita vem do Brasil, enquanto os Emirados Árabes importam 74% do produto brasileiro e a Jordânia, 90%. Os 12 países do Oriente Médio (excluindo o Irã) atendidos pelo Brasil importam mensalmente entre 100 mil e 120 mil toneladas ou 15% da produção nacional, segundo Santin.

Para viabilizar a utilização de rotas alternativas ou mudança de destino, a ABPA solicitou ao Ministério da Agricultura alterações em documentos emitidos. Santin disse que o Ministério garantiu que iria facilitar essa mudança nos documentos.

Marcondes Moser, CEO da Villa Germania, maior produtora e exportadora de carne de pato, codorna e frango orgânico do Brasil, que vende para o Oriente Médio, disse que os clientes da região estão mantendo contato, apesar do conflito. Os negócios continuam e novas rotas estão sendo estudadas.

— Voltei do Oriente Médio há três semanas e tenho mantido contato com os clientes tanto de Dubai, Qatar e Arábia Saudita. Esta semana, inclusive, fechamos a venda de 270 toneladas de patos inteiros para a Arábia Saudita. Mas estamos dependendo dos armadores, vendo alternativas de rotas com o fechamento de Ormuz. A costa oeste da Arábia Saudita, banhada pelo Mar Vermelho é uma opção para anteciparmos os embarques — diz Moser que tem vendas já feitas para além de três meses e usa o método halal de abate, que segue os preceitos islâmicos para que o animal não sofra e a carne não seja contaminada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/03/2026

SINAL VERDE PARA ENTRADA EM VIGOR DO ACORDO MERCOSUL-UE

Por Luciana Casemiro



União Europeia - Acordo UE-Mercosul - Mercosul — Foto: Gustavo Magalhães/Ministério das Relações Exteriores

A aprovação pelo Senado paraguaio, nesta quarta-feira, do acordo de livre-comércio entre o Mercosul e a União Europeia abre a possibilidade de aplicação provisória do tratado que formará a maior zona de livre-comércio do mundo.

O Conselho Europeu já havia conferido, em janeiro, à Comissão Europeia o poder de aplicar provisoriamente o acordo a partir da primeira ratificação por um país do Mercosul. O professor Carlos Frederico Coelho, da PUC-Rio, explica, no entanto, que a comissão teria mais segurança para fazê-lo após a ratificação por todos os países do bloco — o que ocorreu agora com a aprovação do acordo no Paraguai, que se soma às já realizadas em Brasil, Argentina e Uruguai. Essas aprovações, diz ele, funcionam como uma espécie de sinal verde para dar início ao processo.

Vale lembrar que a Bolívia, que ingressou no Mercosul apenas em 2024, não se beneficiará do acordo neste momento, enquanto a Venezuela permanece suspensa do bloco.

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, já indicou disposição de acionar o mecanismo de vigência provisória do acordo. A medida permitiria que a parte comercial do tratado entre em vigor antes da manifestação final do Parlamento Europeu, que está pendente da avaliação do Tribunal de Justiça da União Europeia sobre sua compatibilidade com as regras comunitárias a pedido dos eurodeputados.

— A presidente da Comissão anunciou que vai autorizar a implementação provisória do acordo e já poderia tê-lo feito a partir da primeira ratificação de um país do Mercosul. Mas agora, garantida a ratificação por todos os países do bloco, pode fazê-lo com mais segurança. É um sinal verde — afirma.

Carlos Frederico explica que não há prazo para que do Tribunal de Justiça da União Europeia dê seu parecer sobre a revisão solicitada pelos eurodeputados. Pode levar meses ou até anos, diz o professor. Também é difícil prever, acrescenta, qual será o impacto da delicada situação geopolítica internacional — marcada pela escalada do conflito no Oriente Médio e por novas ameaças comerciais feitas por Donald Trump a países que negarem apoio à guerra.

— Não é possível dizer se tudo isso irá postergar a apreciação da matéria pela Corte e posteriormente pelo Parlamento ou se poderá até acelerar o processo. Será preciso esperar para ver. O importante é que o tratado já pode passar a vigorar de forma provisória.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/03/2026

SAFRA FORTE DEVE ADIAR ALTA DO DESEMPREGO EM 2026

Por Luciana Casemiro



Colheita de soja em Orizona, Goiás: setor agrícola impulsiona o PIB — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

A boa safra de grãos pode fazer com que a taxa de desemprego continue surpreendendo neste primeiro semestre. O índice de janeiro, de 5,4%, divulgado nesta manhã pelo IBGE, é o menor da série histórica. A renda também bateu novo recorde. A expectativa, no entanto, é de que a taxa suba mais adiante, diante da clara desaceleração da economia mostrada pelos dados fechados do PIB de 2025. Esse movimento, porém, pode ser postergado pelo bom desempenho do campo, que

acaba tendo desdobramentos no emprego nas cidades, com o aumento da demanda por serviços, diz o economista Otto Nogami, professor do Insper.

— Havia uma previsão de que as safras deste ano poderiam não ser tão boas quanto as do ano passado, mas até agora as colheitas de milho e soja estão sendo muito positivas, o que pode levar a uma taxa de desemprego menor do que se esperava neste primeiro semestre. Quando o campo progride, acaba beneficiando os centros urbanos, uma espécie de "redistribuição de renda". O aumento da demanda por serviços tem reflexos no emprego nas cidades — explica Nogami.

No segundo semestre, no entanto, a tendência é que a taxa de desemprego de fato suba, mas sem perspectiva de atingir um percentual alarmante, diz o professor, que projeta que a taxa no primeiro semestre se mantenha entre 5,2% e 5,4%.

Sobre o recorde de renda, o professor do Insper chama atenção para a falta de mão de obra qualificada. Na avaliação dele, houve uma queda na qualidade da mão de obra disponível, o que reflete a falta de investimento em educação, especialmente durante a pandemia, cujos efeitos se refletem no mercado de trabalho.

— Faltou investimento público em educação, especialmente no período da pandemia, que fez piorar a qualidade da mão de obra disponível. Quando a oferta reduz, há ajuste na renda - ressalta Nogami.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRÉDIO COMERCIAL DA EXTINTA DERSA NO ITAIM BIBI SERÁ LEVADO A LEILÃO

Edifício tem 12 andares e 9,6 mil metros quadrados; lance mínimo será de R\$ 121,4 milhões

Por Circe Bonatelli (Broadcast)

Um prédio comercial que pertence à estatal Desenvolvimento Rodoviário S/A (Dersa) foi colocado em leilão por R\$ 121,4 milhões. O edifício tem 12 andares, com uma área de 9,6 mil metros quadrados, e fica numa área nobre de São Paulo: a Rua Iaiá, no Itaim Bibi, justamente um dos trechos mais aquecidos para o mercado de escritórios da capital paulista.

A venda faz parte da liquidação da Dersa, companhia fundada em 1969 para atuar no desenvolvimento de engenharia rodoviária no Estado de São Paulo. A empresa foi responsável pela gestão de importantes obras de infraestrutura, como a Rodovia dos Imigrantes e o Rodoanel. No

entanto, também foi investigada por supostas fraudes e prejuízos milionários durante a execução de obras.



A empresa foi responsável pela gestão de importantes obras de infraestrutura, como a Rodovia dos Imigrantes e o Rodoanel Foto: Eduardo Saraiva/A2img - 20/10/2015

Em 2019, o governo paulista, na gestão de João Dória, optou pela sua extinção, justificando que a estatal perdeu parte das suas atribuições, que seriam absorvidas pela própria administração e pela terceirização de serviços. Nessa época, a estatal dava prejuízos, e a sua extinção deixou dívidas trabalhistas e indenizações a serem pagas.

Certame vai ocorrer no dia 12

A venda do prédio no Itaim será realizada na modalidade de leilão judicial e conduzida por meio da plataforma Mega Leilões em 12 de março, às 15 horas. Caso não o imóvel não seja arrematado, a segunda etapa ocorrerá com lance mínimo de R\$ 72,8 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/03/2026

OPINIÃO - MINERAIS ESSENCIAIS E TRANSIÇÃO RESILIENTE

Eletrificar e descarbonizar o sistema energético passa, inevitavelmente, por cadeia mineral mais robusta e eficiente

Por Marina Grossi

A corrida global pela descarbonização já está redefinindo investimentos, cadeias produtivas e prioridades estratégicas. Em 2025, os investimentos em tecnologias voltadas às energias de baixo carbono bateram recorde no mundo, somando US\$ 2,3 trilhões, segundo a BloombergNEF.

Para avançar, porém, essa transição exige um elemento estrutural: minerais essenciais. Turbinas eólicas, painéis solares e baterias demandam uma variedade maior de minerais do que tecnologias carbono-intensivas, como motores a combustão e termelétricas. Eletrificar e descarbonizar o sistema energético passa, inevitavelmente, por uma cadeia mineral mais robusta e eficiente.

A Agência Internacional de Energia (IEA) projeta que a demanda por minerais essenciais para a transição energética deve triplicar até 2030 (crescimento de 3,5 vezes) e quadruplicar até 2040, em linha com o cenário de emissões líquidas zero. Em meio a essa corrida global, o Brasil ocupa posição estratégica: reúne uma das maiores diversidades geológicas do mundo, setor mineral desenvolvido e matriz elétrica renovável — combinação que pode diferenciá-lo não apenas por volume, mas por competitividade climática.

Foi nesse contexto que surgiu a Coalizão de Minerais Essenciais. A iniciativa nasceu a convite do presidente da COP30, o embaixador André Corrêa do Lago, e é liderada pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), pela Vale e pelo Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM), com a participação de empresas como Alcoa, Anglo American, CBA e Michelin, entre outras. Ao longo de 2025, workshops e análises técnicas consolidaram recomendações entregues à Presidência da COP30 e ao governo federal.



Mineração de lítio em Minas Gerais; produto é um dos necessários para transição energética Foto:



TABA BENEDICTO

O principal mérito desse processo foi transformar um tema fragmentado em estratégia compartilhada, em um esforço colaborativo e pré-competitivo. A coalizão permitiu maior coesão do setor diante de um cenário geopolítico em rápida transformação e organizou um caminho técnico para descarbonização e agregação de valor.

Há um marco que traduz essa coordenação em consequência prática: a partir do trabalho da coalizão, o IBRAM, presidido à época por Raul Jungmann, estabeleceu como metas setoriais as reduções de emissões apontadas no estudo, com compromissos para 2035 e 2050. Em um ambiente global que exige rastreabilidade e metas verificáveis, esse alinhamento fortalece a credibilidade do setor e sinaliza previsibilidade para investimentos.

A coalizão integra, ainda, um conjunto mais amplo de articulações conduzidas pelo CEBDS — Transportes, Energia e Agronegócio. Juntas, as quatro coalizões reuniram 270 entidades, entre empresas, governo e sociedade civil, para construir consensos alinhados à ciência e às metas climáticas brasileiras.

No caso dos minerais essenciais, o relatório destaca três grandes frentes de contribuição do setor mineral para a mitigação de gases de efeito estufa. A primeira é a expansão da produção de minerais críticos, fundamentais para tecnologias como baterias, veículos elétricos e painéis fotovoltaicos. Em terras raras, por exemplo, hoje no centro de disputas geopolíticas, o Brasil possui a segunda maior reserva do mundo, mas ainda tem baixa capacidade de exploração e refino. O governo vem buscando acordos que impulsionem essa capacidade, como o investimento americano em uma mineradora brasileira e o acordo bilateral entre Brasil e Índia, assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em fevereiro.

A segunda frente é a descarbonização da mineração. O estudo indica que é viável reduzir significativamente as emissões do setor até 2050, combinando biocombustíveis, eletrificação de frotas, energia renovável e recuperação de áreas degradadas. Por contar com uma matriz elétrica renovável, o Brasil reúne condições para construir uma das minerações de menor intensidade de carbono do mundo, desde que assegure escala e investimentos.

A terceira frente é a contribuição via cadeia do minério de ferro. Como segundo maior produtor mundial, o Brasil pode apoiar a descarbonização da siderurgia internacional ao ampliar a oferta de soluções de menor intensidade de carbono, como pelotas e briquetes produzidos no país. Ao reduzir as emissões na produção do minério, o país contribui para diminuir também as emissões da cadeia global do aço que utiliza esse insumo.

Esse potencial, no entanto, depende de cinco condições habilitadoras: ambiente regulatório e econômico que viabilize a descarbonização, inclusive com instrumentos como precificação de carbono; avanço tecnológico e P&D; infraestrutura adequada; instrumentos financeiros verdes que reduzam riscos; e mecanismos de mercado que valorizem produtos de menor intensidade de carbono.

Raul Jungmann, ex-presidente do IBRAM e ex-ministro que nos deixou em janeiro, afirmava que “a mineração é um pilar essencial da solução para a crise climática”. Seu legado reforça a direção apontada pela coalizão: uma mineração capaz de responder à transição energética com competitividade, governança e ambição climática.

A transição energética exigirá mais minerais — e exigirá também mais responsabilidade, coordenação e visão de longo prazo. O Brasil reúne ativos naturais, capacidade produtiva e matriz energética que o colocam em posição diferenciada nessa agenda. Transformar essa vantagem em liderança efetiva depende de alinhar estratégia empresarial, políticas públicas e investimento. A coalizão demonstra que o setor mineral brasileiro está disposto a assumir esse desafio e a contribuir para uma transição energética competitiva, sustentável e compatível com as metas climáticas globais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/03/2026

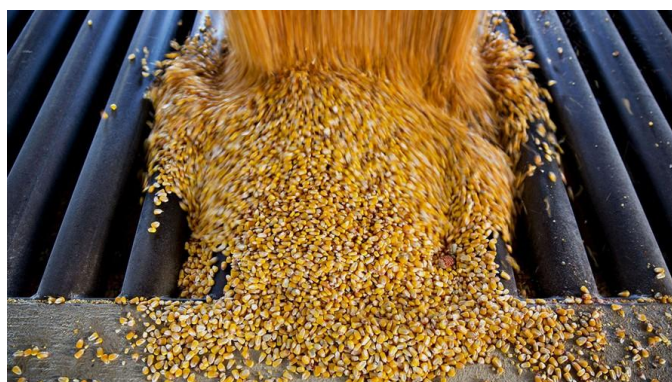


VALOR ECONÔMICO (SP)

RUMO PROJETA QUEDA DE PREÇOS DO FRETE EM 10% NO 1º TRI DE 2026, APÓS REPOSICIONAMENTO DE TARIFAS

Segundo a empresa, os conflitos no Oriente Médio não devem afetar as operações nem o abastecimento de insumos

Por Vitória Nascimento, Valor — São Paulo



Segundo a empresa, o mercado de milho, por exemplo, é pulverizado, mas rupturas em destinos específicos, como o Irã, podem ter impacto pontual — Foto: Daniel Acker/Bloomberg

A Rumo afirmou, nesta quinta-feira (5), que concluiu o reposicionamento de tarifas em 2025. “No primeiro trimestre de 2026, esperamos preços cerca de 10% menores que os valores do mesmo período de 2025. No segundo semestre, projetamos estabilidade”, disse o presidente da

companhia, Pedro Palma, durante a teleconferência de resultados do quarto trimestre de 2025. Segundo ele, a execução depende do mix de regiões, clientes e produtos.

A Rumo captou quase R\$ 4 bilhões em novas linhas de financiamento em 2025. Segundo o gerente de relações com investidores, Felipe Saraiva, a captação de quase R\$ 4 bilhões em novas linhas garantiu liquidez e maturidade longa. “Isso nos permite administrar eventuais turbulências, mas o setor continua exposto à volatilidade de preços e à dinâmica comercial do milho e da soja”, afirmou.

Operacionalmente, a companhia transportou 22,9 bilhões de TKU no quarto trimestre, crescimento de 14,8% em relação ao mesmo período de 2024. A participação de mercado foi de 48% no Mato Grosso, 36% em Goiás e 65% no Porto de Santos.

Pedro Palma alertou que a comparação com o quarto trimestre de 2024 era “excepcionalmente elevada” devido aos volumes mais baixos de exportação no ano anterior.

Oriente Médio

Sobre o cenário internacional, os conflitos no Oriente Médio não devem afetar as operações nem o abastecimento de insumos. Diretor financeiro da companhia de logística, Guilherme Machado observou que o mercado de milho, por exemplo, é pulverizado, mas rupturas em destinos específicos, como o Irã, podem ter impacto pontual.

“Seguimos acompanhando o cenário internacional de perto”, disse ele, durante a teleconferência de resultados do quarto trimestre de 2025.

Panorama de investimentos

A companhia investiu R\$ 6,1 bilhões em 2025, priorizando manutenção de vias e o avanço da Ferrovia do Mato Grosso, que atingiu cerca de 80% de execução física. Palma ressaltou que a operação Norte agora conta com trens de até 135 vagões, mas destacou que “a complexidade logística exige disciplina e atenção constante aos custos fixos unitários”.

A dívida líquida encerrou o ano em R\$ 15,5 bilhões, com alavancagem estável em 1,9 vez o Ebitda ajustado. Felipe Saraiva afirmou que a companhia mantém posição de liquidez robusta, com cerca de R\$ 7,5 bilhões disponíveis e vencimentos distribuídos de forma equilibrada, mas alertou que “a empresa continua exposta à concorrência do frete rodoviário e à volatilidade cambial que afeta as exportações”.

Para 2026, a companhia mantém perspectiva positiva, com contratos já fechados para o primeiro semestre e volumes fortes nas operações Norte e Sul. Palma, porém, ressaltou que “o segundo semestre dependerá da dinâmica de mercado, da safra e da competitividade com outras opções logísticas”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/03/2026

ALCKMIN AFIRMA QUE PORTAL ÚNICO RESPONDE POR 50% DAS IMPORTAÇÕES

Vice-presidente e ministro do Mdic disse que a expectativa é que o sistema esteja totalmente implementado até o fim do ano e gere redução de custos superior a R\$ 40 bilhões por ano aos usuários

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília



Vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin — Foto: Ton Molina/Bloomberg

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Geraldo Alckmin, afirmou que, em fevereiro, o Portal Único de Comércio Exterior respondeu, pela primeira vez desde sua criação, por metade das operações de importação do país.

Segundo ele, a expectativa é que o sistema esteja totalmente implementado até o fim do ano. Quando atingir 100% das operações, a plataforma poderá gerar uma redução de custos superior a R\$ 40 bilhões por ano aos usuários, com base em dados de 2024.

Essa economia decorre da combinação de ajustes em sistemas, processos e regras que reduzem o tempo de liberação das mercadorias, eliminam controles redundantes e diminuem despesas como armazenagem, transporte e seguro, componentes do chamado “Custo Brasil”.

Segundo cálculo adotado internacionalmente e utilizado pelo Mdic, cada dia de carga parada representa custo equivalente a 0,8% do valor da mercadoria. A pasta estima que já houve redução de 19 horas na permanência média da mercadoria na zona portuária para as operações que optam pela DUIMP (Declaração Única de Importação) ao invés da DI (Declaração de Importação), gerando economia imediata para o operador de comércio exterior que opta pelo novo processo de importação, nos casos em que o uso do novo sistema ainda é facultativo.

O Portal Único Siscomex é a plataforma digital oficial do governo federal baseada no conceito de “janela única”, que centraliza as interações entre o poder público e os operadores privados no comércio exterior. Ele foi implantado inicialmente nas exportações, consideradas menos complexas do ponto de vista dos controles administrativos. Hoje, todas as exportações brasileiras já são integralmente processadas pela plataforma.

A secretária de Comércio Exterior do Mdic, Tatiana Prazeres, explicou ao Valor que a mudança de chave nas importações levou mais tempo, por envolver maior grau de controle e exigência. Coordenado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Mdic e pela Receita Federal, com participação de outros 17 órgãos, o portal avançou de forma gradual. Ao longo de 2023 a 2025, novas



funcionalidades referentes às operações de importação foram sendo incorporadas, permitindo a coexistência entre o sistema antigo e o novo.

A migração tem ocorrido por meio do desligamento progressivo de determinadas operações no sistema anterior, em cronograma pactuado com o setor privado. Em parte do processo, ambos os sistemas permanecem ativos simultaneamente, garantindo previsibilidade e segurança na transição. O cronograma prevê que, até o final deste ano, 100% das operações de importações sejam feitas no Portal Único.

Os exemplos de simplificação ajudam a dimensionar o impacto, segundo Prazeres. A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) é, por exemplo, um dos principais órgãos anuentes nas operações de importação de produtos como medicamentos, dispositivos médicos, alimentos e cosméticos.

Antes, o pagamento da taxa da Anvisa exigia a emissão de boleto no sistema antigo e o reconhecimento podia levar dois dias, período após o qual a inspeção era iniciada. Com o Portal Único, o pagamento passou a ser realizado dentro da própria plataforma, com reconhecimento instantâneo e início imediato da fiscalização.

Outro avanço é o chamado “despacho sobre águas”, que permite iniciar o despacho aduaneiro - que é o processo de liberação da mercadoria no mercado interno - antes mesmo da chegada da carga ao Brasil, por meio da antecipação de documentos associados à carga. Antes, o despacho só acontecia quando a carga chegava ao porto. A medida possibilita redução de prazos médios em até 30% para o desembaraço das importações.

Também foi introduzida a chamada “licença flex”. Antes, operações sujeitas a controle exigiam uma licença a cada operação de importação. No novo modelo, a licença pode ter validade vinculada à homologação do produto - como no caso de veículos a combustão sujeitos à autorização do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) - permitindo múltiplas operações ao amparo de um único documento durante o período de validade. A lógica é a mesma para outros produtos sujeitos à autorização de outros órgãos.

“O Portal Único é uma ferramenta estratégica para a indústria brasileira. Além de simplificar operações e reduzir custos, ele fortalece a competitividade das empresas e contribui diretamente para melhorar a inserção internacional do Brasil, ampliando oportunidades de comércio e integração às cadeias globais”, afirma a gerente de Comércio e Integração Internacional da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Constanza Negri.

Celso Figueiredo, sócio do Barral Parente Pinheiro Advogados e Doutor em Direito Internacional pela Universidade de São Paulo, afirma que a implementação do Portal Único do Siscomex e da Declaração Única de Importação (DUIMP) - documento eletrônico do Portal Único Siscomex - representa uma das reformas mais estruturais já feitas no comércio exterior brasileiro nas últimas décadas.

Segundo ele, a consolidação da DUIMP criou uma base estruturada de dados inédita que permite ao país avançar para uma nova etapa de integração de ferramentas de inteligência artificial ao ecossistema do Siscomex. “Não se trata apenas de automatizar tarefas, mas de aprimorar a qualidade da informação e a gestão de risco”, disse.

“Em um comércio internacional cada vez mais competitivo e orientado por dados, eficiência aduaneira deixou de ser mera questão administrativa. Tornou-se elemento central da política econômica. O Brasil já avançou ao digitalizar. O próximo passo é transformar dados em vantagem estratégica”, acrescentou Figueiredo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CANAL DO PANAMÁ ESTABILIZA OPERAÇÕES APÓS SECA E MANTÉM TARIFAS INALTERADAS EM 2026

Da Redação Navegação 05/03/2026 - 20:03



A Autoridade do Canal do Panamá (ACP) anunciou que iniciou 2026 com cenário de maior estabilidade operacional após período de ajuste por causa da seca prolongada registrada em 2023 e 2024 e que afetou a capacidade de trânsito, por causa de restrições de calado. No período, houve limitações operacionais que exigiram gestão da demanda e ajustes no planejamento do trânsito. Mas, de acordo com a entidade, no início de 2026 as condições operacionais se estabilizaram, permitindo o restabelecimento de estruturas de planejamento mais previsíveis para as companhias de navegação e operadores que usam o canal como rota.

Até o momento, a ACP não anunciou aumento de tarifas para este ano. Além disso, o sistema de reservas continua em vigor, e os horários de trânsito sendo alocados dentro de janelas definidas, mecanismo que visa permitir às companhias de navegação planejar seus itinerários com mais precisão, especialmente durante os períodos de maior demanda.

Segundo a entidade, para embarcações que não conseguirem vaga na reserva, mecanismos operacionais alternativos estão disponíveis, mas dependem das condições de capacidade diárias, das características da embarcação e da gestão operacional do dia. Embora as restrições de calado tenham sido flexibilizadas em comparação com anos anteriores, o gerenciamento desse parâmetro continua sendo fator operacional. A Autoridade do Canal do Panamá (ACP) monitora os níveis de água e as projeções hidrológicas para garantir a confiabilidade e a segurança das operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

ARTIGO - QUANDO O PORTO CRESCE COM O BRASIL — E QUANDO NÃO CRESCE. A ELASTICIDADE DO PORTO DE SANTOS AO PIB (2005–2025)

Por Dennis Caceta Estudo e pesquisa 05/03/2026 - 19:59



Os portos são frequentemente tratados como o reflexo direto da economia nacional. Se o PIB cresce, espera-se que a movimentação portuária acompanhe; se a economia retrai, teoricamente, o porto deveria sentir o impacto na mesma proporção...

Contudo, a relação entre o Produto Interno Bruto brasileiro e a movimentação do Porto de Santos, entre 2005 e 2025, revela uma dinâmica mais complexa do que a simples proporcionalidade sugeriria.

Ao longo das últimas duas décadas, tanto o PIB brasileiro quanto a movimentação total do Porto de Santos apresentaram trajetórias ascendentes consistentes (IBGE, 2026; APS, 2026).

Quando a análise estatística é realizada ano a ano, há indicação de forte associação estrutural entre as duas variáveis, com um elevado grau de explicação da tendência no longo prazo. Em termos práticos, isso significa que o Porto de Santos acompanha o crescimento estrutural da economia brasileira.

E não se trata de simples coincidência: o complexo responde por uma parcela expressiva da corrente do nosso comércio exterior, consolidando-se como o principal hub logístico do país pois, em 2025 – por exemplo – operou cerca de 12,74% e 33,09% de toda a carga movimentada (bases em toneladas e TEUs, respectivamente), conforme as informações da ANTAQ. (ANTAQ,2025).

Entretanto, quando a análise se concentra nas variações anuais, a relação perde a intensidade.

A correlação entre o crescimento percentual do PIB e o crescimento percentual da movimentação portuária mostra-se baixa ao longo do período analisado, demonstrando que, não há ação/relação automática entre ambos.

A leitura por ciclos reforça essa constatação:

- **2008–2009 (crise financeira global):** enquanto o PIB brasileiro manteve o crescimento nominal, a movimentação portuária praticamente estagnou, refletindo o impacto direto da retração do comércio internacional (UNCTAD, 2010).
- **2014–2016 (recessão doméstica):** embora o PIB nominal ainda apresentasse crescimento, a movimentação portuária registrou retrações em determinados anos, evidenciando que a dinâmica do porto é influenciada não apenas pela atividade doméstica agregada, mas também por fatores externos e pela estrutura das exportações.
- **2017 (recuperação exportadora):** a movimentação do porto cresceu acima do PIB, impulsionada pela retomada das exportações.
- **2020 (pandemia):** apesar do choque global, o Porto de Santos apresentou crescimento relevante, sustentado pela demanda externa por commodities e pela reconfiguração das cadeias logísticas (UNCTAD, 2021; MDIC, 2026).

Esses episódios indicam que a atividade portuária responde não apenas ao desempenho doméstico, mas também à dinâmica do comércio internacional.

Considerando o período 2005–2025, a elasticidade média estimada sugere que, para cada 1% de crescimento do PIB, a movimentação do Porto de Santos cresce aproximadamente entre 0,5% e 0,8% - dependendo da metodologia adotada – indicando que:

- No longo prazo, há alinhamento estrutural com a economia nacional.
- No curto prazo, prevalece a volatilidade associada aos fatores externos.

O Porto de Santos, portanto, não é simplesmente um espelho do PIB — é também um reflexo da inserção internacional do Brasil na dinâmica das cadeias globais.

A análise reforça três pontos centrais:

1. O Porto de Santos possui uma forte integração estrutural com a economia brasileira.
2. Na dinâmica anual, é mais sensível ao comércio global do que ao ciclo doméstico.
3. Sua resiliência em momentos de crise reforça o seu papel estratégico para o país.

Em um contexto de navios maiores, cadeias logísticas mais complexas e maior intensidade por crescimento, compreender essa elasticidade deixa de ser apenas um exercício analítico e passa a ser instrumento de planejamento.

A crescente necessidade de previsibilidade operacional, de integração entre agentes e do uso inteligente de dados, coloca a digitalização e a gestão baseada em informação no centro da competitividade portuária contemporânea. Em cenários de alta volatilidade econômica, decisões apoiadas por análise estatística e monitoramento em tempo real tornam-se diferenciais estruturais para absorver choques e sustentar o crescimento.

Os resultados indicam que o Porto de Santos cresce sim com o Brasil — mas não apenas com ele!

No longo prazo, o porto acompanha a expansão econômica. No curto prazo, responde com maior intensidade aos movimentos do comércio internacional, às oscilações cambiais e aos ciclos de commodities.

Entender essa elasticidade é compreender que o porto é, simultaneamente, infraestrutura nacional e nó estratégico de uma rede global.

Referências

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Estatísticas Aquaviárias – Base de Dados. Brasília: ANTAQ, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 20 fev. 2026.

APS – AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS. Relatórios Estatísticos e Informações Operacionais. Santos: APS, 2025. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br>. Acesso em: 20 fev. 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Sistema de Contas Nacionais – Séries Históricas do PIB. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 fev. 2026.

MDIC – MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS. Comex Stat: Base de Dados do Comércio Exterior Brasileiro. Brasília: MDIC, 2026. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br>. Acesso em: 20 fev. 2026.

UNCTAD – UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of Maritime Transport 2010. Geneva: United Nations, 2010.

UNCTAD – UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of Maritime Transport 2021. Geneva: United Nations, 2021.



Dennis Caceta é engenheiro (IMT) especializado em Gerenciamento de Projetos (USP/Leeds), Estatística para Análise de Negócios (FCAV/Rice) e mestrando em Pesquisa Operacional (ITA/UNIFESP). É também Gerente de Projetos para Melhoria Contínua na GBM TECH & CONTROL (by nstech)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

FIRJAN AVALIA COMO AVANÇO APROVAÇÃO PELO CONGRESSO DO ACORDO MERCOSUL-UE

Da Redação *Economia* 05/03/2026 - 19:39



A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) divulgou, nesta quinta-feira (5), informe em que classifica como avanço para as relações comerciais das empresas do estado a aprovação pelo Congresso Nacional do acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia. Segundo a entidade, o acordo representa oportunidade para ampliar a inserção internacional da indústria fluminense e são fundamentais os instrumentos que asseguram transição adequada e concorrência justa.

A previsão é que a aproximação entre os blocos resultará em expansão da corrente de comércio, atração de novos investimentos e incremento do Produto Interno Bruto (PIB) industrial brasileiro. Para a Firjan, diante do cenário geopolítico atual, marcado por instabilidades e elevação de barreiras comerciais, a

implementação do acordo assume papel estratégico por promover diversificação de mercados e fortalecimento das relações econômicas bilaterais.

De acordo com a federação, Mercosul e União Europeia somados correspondem a aproximadamente um quinto da economia global, com PIB conjunto de cerca de 22 trilhões de dólares. Ela informou que em 2025 o fluxo comercial entre o Brasil e o mercado europeu totalizou 100 bilhões de dólares, destacando-se setores como petróleo e gás, farmacêutico, automotivo, metalmeccânico, siderúrgico e aeronáutico.

Na esfera estadual, o bloco europeu consolidou-se como o segundo maior parceiro comercial do Rio de Janeiro, com corrente de comércio de 17 bilhões de dólares. A Firjan explicou que está em trabalho contínuo ao longo de processo de implementação do acordo para dimensionar os reflexos para a indústria fluminense. “A federação também permanece atenta às próximas etapas do processo de vigência provisória do Acordo Mercosul-UE, com o objetivo de contribuir para o fortalecimento da competitividade e da inserção internacional da indústria fluminense”, manifestou a entidade no comunicado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

UNIÃO INTERNACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS MONITORA NAVEGAÇÃO NO ORIENTE MÉDIO

Da Redação Navegação 05/03/2026 - 19:12



A União Internacional de Seguros Marítimos (lumi) informou, nesta quinta-feira (5), que, em conjunto com a comunidade de seguros marítimos, monitora a situação no Oriente Médio e, em particular, a segurança e a livre passagem de navios pelo Golfo Pérsico e pelo Mar Vermelho. De acordo com a entidade, a segurança dos marítimos será prioridade para os armadores. A lumi explicou que a situação é instável, com vários navios retidos no Golfo Pérsico e muitos operadores redirecionando suas embarcações para evitar áreas de alto risco.

A entidade informou que as seguradoras estão atentas ao impacto que isso poderá ter sobre os acúmulos nos portos próximos, bem como sobre os navios e suas tripulações, à medida que navegam por rotas marítimas mais longas, e que considera provável que haja interrupções nas cadeias de suprimentos no curto prazo. A União anunciou que a concessão de cobertura de guerra para o Golfo Pérsico e o Mar Vermelho está e continuará disponível mediante acordo específico para uma única viagem, desde que a navegação seja autorizada pelos governos e estados de bandeira. Mas avisou que as seguradoras reavaliarão regularmente sua capacidade e disposição de fornecer essa cobertura.

A lumi esclareceu que, dadas as circunstâncias, seguradoras emitirão aviso de cancelamento da cobertura para reavaliar o risco e restabelecer a cobertura em termos ajustados. Segundo a lumi, o aviso não encerra, necessariamente, o contrato, e a cobertura de guerra permanece disponível. A entidade informou que a maioria de seus membros fornece seguro patrimonial, de casco, máquinas e carga, enquanto o seguro de responsabilidade civil geralmente é coberto por Clubes de Proteção e Indenização (P&I), muitos dos quais operam sob a égide do Grupo Internacional de Clubes P&I.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

PARA ABIHV, ESTRATÉGIA DA CHINA PARA H2V TERÁ IMPACTO GLOBAL

Da Redação Economia 05/03/2026 - 18:57



A Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV) divulgou uma nota técnica “Atravessando o Rio – Nota sobre a Estratégia e o Roadmap Chinês para o Hidrogênio Verde”, em que avalia que medidas adotadas pelo país asiático podem reconfigurar padrões de custo, de escala e de competitividade no mercado internacional do segmento. O documento analisa o plano estruturado pelo governo da China para consolidar o hidrogênio renovável como pilar estratégico do desenvolvimento industrial do país.

Segundo a análise, a China adotou um modelo institucional baseado no conceito “piso nacional + ambição provincial” que tem meta considerada conservadora, de produção entre 100 mil e 200 mil toneladas por ano até 2025, mas com execução descentralizada, com províncias competindo em escala e inovação e combinando eletricidade renovável de baixo custo com ganhos de manufatura para alcançar paridade com o hidrogênio fóssil.

Segundo a nota técnica, o planejamento chinês segmenta a produção por geografia e infraestrutura. “Megabases de geração renovável no norte e noroeste, com forte presença de energia eólica e solar, são conectadas a polos industriais no leste e no sul por meio de corredores logísticos e dutos dedicados, transformando energia limpa em insumo industrial estratégico”, informa o estudo.

Ainda de acordo com a ABIHV, “o roadmap está estruturado em três fases: incubação e demonstração até 2025; comercialização e busca de paridade econômica até 2030; e diversificação sistêmica até 2035, com visão de longo prazo até 2060, quando o hidrogênio renovável deverá ocupar posição dominante na matriz energética chinesa”.

Segundo o estudo da entidade, entre as aplicações prioritárias destacadas estão a substituição do hidrogênio fóssil na indústria química, no refino e na produção de metanol; o uso em DRI (redução direta do minério de ferro) na siderurgia; o abastecimento de transporte pesado; além do papel do hidrogênio como armazenamento sazonal e instrumento de flexibilidade da rede elétrica.

Para a ABIHV, o diferencial do modelo chinês está na combinação entre direção central e experimentação regional, que acelera a curva de aprendizado, reduz custos e redefine padrões tecnológicos e de oferta. Esse movimento, segundo a entidade, tende a impactar cadeias globais de equipamentos, financiamento e certificação, além de estimular a formação de hubs integrados com energias renováveis dedicadas e contratos industriais de longo prazo.

Fonte: Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

PL 733: RELATOR SINALIZA PROPOR 70 ANOS PARA CONCESSÕES E FIM DA EXCLUSIVIDADE DOS OGMOS

Por Nelson Moreira Portos e logística 05/03/2026 - 18:53



Deputado Arthur de Oliveira Maia da Silva (União-BR) mencionou inclusão de emenda pela ampliação do prazo de concessão no relatório final da nova Lei dos Portos em reunião na última quarta-feira (4), em Brasília. ABTP acredita que projeto de lei seja aprovado ainda em 2026

O diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, informou, nesta quinta-feira (5), em entrevista à Portos e Navios, que o deputado Arthur de Oliveira Maia da Silva (União-BR), relator Projeto de Lei (PL) 733/2025, conhecido como a Nova Lei dos Portos, que propõe novo marco



regulatório para o setor, em substituição à Lei 12.815/2013, vai incluir em seu relatório emenda que propõe ampliar para 70 anos o prazo de concessão de terminais portuários à iniciativa privada. Segundo Silva, a inclusão da emenda no relatório final foi confirmada pelo parlamentar em reunião na última quarta-feira (4), em Brasília.

Além disso, o deputado sinalizou que vai acolher em seu relatório a proposta, resultado de acordo entre empresários do setor e entidades representantes de trabalhadores, de fim da exclusividade da contratação de portuários ligados a Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra (Ogmos) e sua troca pelo regime de prioridade. Com a mudança, as empresas que administram terminais terão a possibilidade de, se não houver oferta suficiente de mão de obra dos Ogmos para atender às necessidades de movimentação, contratar trabalhadores celetistas. O diretor-presidente da ABTP informou ainda que o deputado Maia da Silva confirmou que vai apresentar seu relatório até o fim de março. Com isso, a expectativa de Jesualdo Silva é de que o projeto de lei seja aprovado ainda em 2026, já que tramita em regime terminativo na Comissão Especial sobre o Sistema Portuário Brasileiro, da Câmara dos Deputados.

O executivo avaliou que a inclusão das duas propostas no relatório e sua aprovação vão representar avanço para todo o setor portuário brasileiro. A ampliação dos prazos de concessão, segundo ele, vai dar aos que administram terminais privados mais segurança jurídica para investir em aumentos de capacidade e em modernização da infraestrutura. “Isso é importante para dar previsibilidade para fazer investimentos”, disse Jesualdo Silva.

Ele explicou que, pelo regime atual, a empresa que deseja expandir as atividades nas áreas sob concessão é obrigada a passar por um processo demorado de pedidos e avaliações para conseguir a autorização que classificou como “verdadeira via-crúcis”. A ampliação do prazo de concessão, de acordo com Jesualdo, permitirá que os investimentos sejam feitos com mais garantias de que os empresários terão mais tempo para que o que for investido seja recuperado, o que demanda a maturação dos resultados.

Em relação à mudança do regime de contratação, de exclusividade para prioridade, que já é consenso entre trabalhadores e empresários do setor, ele avaliou que também trará mais segurança para que sejam feitos investimentos em terminais privados em áreas de portos organizados. Jesualdo explicou que, como o sistema de exclusividade, as empresas só podem contratar trabalhadores cadastrados em Ogmos e nem sempre há mão de obra disponível em número suficiente para atender à demanda por trabalho, o que impede a ampliação dos serviços e da movimentação.

De acordo com o diretor-presidente da ABTP, a mudança para o sistema de prioridade manterá, em primeiro lugar, a oferta das vagas aos cadastrados em Ogmos. Mas, se não se apresentarem portuários na quantidade necessária, o quadro poderá ser completado com outros trabalhadores. “Queremos que, se o pool de avulsos não for suficiente para a demanda de trabalho, poder contratar gente de fora”, disse.

Ele explicou que a flexibilização, com a mudança de exclusividade para prioridade, não prejudicará os trabalhadores hoje cadastrados em Ogmos, que continuarão a ser os primeiros a quem as vagas serão oferecidas. Segundo Jesualdo, o objetivo é acabar com prejuízos causados a empresas que administram terminais privados, que hoje perdem contratos porque, em alguns casos, não têm como contar com a mão de obra necessária para suprir o aumento da movimentação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

NN LOGÍSTICA EXPANDE 10% E PROJETA NOVO RECORDE DE NEGÓCIOS NA AMAZÔNIA

Da Redação Indústria naval 05/03/2026 - 13:03



Maior feira fluvial da América Latina, reúne 400 marcas, sete mil visitantes e fortalece a indústria naval brasileira com parcerias internacionais

A NN Logística, maior feira da indústria fluvial da América Latina, amplia em 2026 seu espaço de exposição em 10%, com área total de 4.534m² em dois pavilhões. A terceira edição da NN Logística será realizada de 22 a 24 de abril no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, na Zona Centro-Sul de Manaus.

Contando com expositores que cobrem toda a cadeia produtiva de fornecedores para a indústria naval fluvial, o evento soma 100 expositores, representando mais de 400 marcas do Brasil e do Exterior. São aguardados mais de sete mil visitantes em seus três dias.

Fabricantes de motores como Caterpillar, Yanmar, Cummins, Mitsubishi, Volvo Penta são alguns dos expositores presentes nesta edição.

Segundo a diretora da NN Logística, Rosângela Vieira, a expectativa é de que nesta edição o volume de negócios suplante os mais de R\$ 400 milhões em acordos comerciais da edição de 2025.

“Em 2025, a seca severa resultou em menor volume de mercadorias transportadas na região. As empresas de navegação e os terminais portuários sofreram, mas mesmo assim a feira proporcionou ótimos negócios aos participantes. Isso se deveu ao fato de que a indústria naval fluvial é perene e essencial na Região Norte. E, mesmo com a logística sofrendo, os negócios não pararam. Neste ano, sem as mesmas agruras ambientais, a perspectiva é de mais acordos comerciais durante a NN Logística.”

A feira tem como parceiros estratégicos dois eventos internacionais. No Rio de Janeiro, a Navalshore – Feira e Conferência da Indústria Naval e Offshore, realizada desde 2004 — a maior do setor na América Latina. E em Assunção, Paraguai, a Navegistic, realizada desde 2015 e até 2023 a maior feira fluvial da América Latina — agora suplantada pela NN Logística, em Manaus. Em 2023, as duas feiras realizaram eventos paralelos em Manaus e os sócios decidiram criar a NN Eventos Ltda., responsável pela consolidação na NN Logística.

Paralelamente à feira, ocorrerá a Conferência nos dias 22 e 23 e o Ciclo de Palestras no dia 24 de abril. A Conferência neste ano tem a curadoria e organização da Agência de Desenvolvimento Sustentável do Corredor Centro Norte – Adecon, e da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior - Abani.

A NN Logística tem os patrocínios master do Superterminais e da International - Akzo Nobel.

Serviço

O que? NN Logística 2026

Onde? Centro de Convenções do Amazonas Vasco Vasques – Av. Constantino Nery n.º 5001, Flores, esquina com Av. Pedro Teixeira - Zona Centro-Sul

Quando? 22 a 24 de abril de 2026 - 14h às 21h

Informações: Website: <https://nnlogistica.com.br>

Credenciamento para visitação (gratuito): <https://nnlogistica.com.br/credenciamento/>

Organização: NN Eventos Ltda

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/03/2026

APOIO OFFSHORE INICIA ANO COM REPOSICIONAMENTOS E FORTALECIMENTO DE FROTAS

Por Danilo Oliveira Offshore 04/03/2026 - 21:29



Para analistas, movimentos entre empresas indicam que mercado encerra ciclo de reorganização de ativos e prepara terreno para fase mais voltada a investimentos em capacidade

Os primeiros meses de 2026 presenciaram movimentos importantes envolvendo grupos nacionais e estrangeiros no segmento de apoio offshore no Brasil. O mais recente, que depende de aprovação do Cade, abrange a fusão da CBO e da OceanPact Serviços Marítimos, com a primeira terminando com a maior parcela acionária da companhia combinada, que permanece listada em bolsa.

Analistas consideram que essa operação já era antecipada pelo mercado e as conversas entre os dois grupos vinham sendo desenvolvidas há algum tempo e faziam sentido estratégico.

A WSB Advisors vê o Brasil como um mercado relevante na área de petróleo e gás, mas ainda periférico dentro da navegação offshore global. A percepção é que, por conta de contratos de longo prazo e da estrutura regulatória local, os ciclos de consolidação costumam chegar aqui com algum atraso. “Nesse sentido, vejo esta transação mais como o fechamento de um ciclo de consolidação do que necessariamente o início de uma nova onda de movimentos semelhantes no curto prazo”, comentou o CEO da WSB Advisors, Alexandre Vilela, à Portos e Navios.

No final de fevereiro, a Tidewater Inc. anunciou um acordo definitivo para adquirir todas as ações em circulação da Wilson Sons Ultratug Participações SA e sua afiliada Atlantic Offshore Services SA (WSUT) por um valor de aproximadamente US\$ 500 milhões, incluindo a assunção da dívida existente. A frota da WSUT é composta por 22 PSVs (transporte de suprimentos). A Tidewater passará a deter uma frota de 213 embarcações de apoio marítimo, elevando o tamanho total de sua frota global para 241 embarcações, incluindo barcos de apoio à tripulação, rebocadores e embarcações de manutenção.

A aquisição expandirá a frota atual da Tidewater de seis embarcações no Brasil para um total de 28, permitindo escala significativa e a ampliação da capacidade operacional para suportar o crescimento contínuo do mercado brasileiro. A Tidewater passará a ser uma das principais fornecedoras de PSVs construídos no Brasil: 19 dos PSVs da frota da WSUT são de fabricação em estaleiros locais. Com essas embarcações construídas no país, a Tidewater passa a ter o direito de importar embarcações de bandeira internacional sob o Registro Especial Brasileiro (REB).

A reestruturação do grupo Wilson Sons influenciou diretamente e se traduziu em oportunidade para a Tidewater ampliar sua frota. A avaliação é que a venda do controle da Wilson Sons para a MSC no ano passado, seguida pela reorganização societária do grupo e saída do mercado aberto, já preparava o terreno para a venda da participação na WS Ultratug Offshore — joint venture formada por 50% da Wilson Sons e 50% da chilena Ultratug. “Entendemos que, após algumas rodadas internas avaliando diferentes alternativas estratégicas, a decisão de venda amadureceu”, estima o CEO da WSB.

Na visão da WSB, houve um verdadeiro alinhamento de interesses e timing estratégico entre vendedor e comprador. A Tidewater vinha buscando um ativo relevante na América Latina e estudou diversas opções. “A WSUT acabou se mostrando o melhor encaixe com sua estratégia global: uma frota predominantemente de PSVs, geração consistente de caixa e baixo comprometimento de Capex no curto prazo”, destacou Vilela.

Ele contou que a aquisição da WS Ultratug Offshore pela Tidewater também era antecipada pelo mercado. Da mesma forma, a aquisição das operações brasileiras da Maersk Supply Service por um grupo liderado pela ASM Maritime também ilustra que alguns ativos estratégicos estão mudando de



mãos. “Esses movimentos indicam que o mercado vai encerrando um ciclo de reorganização de ativos, preparando o terreno para uma fase mais voltada a investimento em capacidade”, analisou.

A WSB projeta que o próximo ciclo não será necessariamente de fusões, mas de renovação e expansão de frota através de novas construções. “Curiosamente, isso vai na contramão do modelo adotado por parte da indústria na última década, que privilegiou aquisições de embarcações existentes em vez de encomendas em estaleiros”, analisou Vilela.

A idade média da frota offshore global gira em torno de 15 a 17 anos e, no Brasil, alguns segmentos operam com médias ainda mais elevadas, o que naturalmente abre espaço para um ciclo de renovação. “O fortalecimento das frotas deve ocorrer nesse sentido. Inclusive com a entrada de novos players, alguns dos quais já começam a se movimentar no país”, avalia Vilela.

O CEO da WSB lembrou que, em todo o mercado global de apoio offshore, houve uma agenda bastante intensa de fusões e aquisições desde a recuperação da crise do petróleo de 2014–2016. Nesse período, empresas como Tidewater, DOF Group e Solstad Offshore passaram por processos relevantes de consolidação ou reestruturação de frota.

Cenário global

Com a guerra no Oriente Médio, iniciada no último sábado (28/02), e a consequente alta dos preços do petróleo, as empresas de apoio offshore têm desafios quanto à instabilidade do mercado internacional que, paradoxalmente, pode representar uma oportunidade para o mercado nacional. Vilela ressaltou que, historicamente, momentos de tensão geopolítica elevam o preço das commodities, entre elas o petróleo.

Esse movimento aumenta a disponibilidade de capital para investimento no setor e costuma acelerar decisões de exploração e produção. “É uma dinâmica clássica da indústria. O petróleo continua sendo uma commodity estruturalmente necessária para a economia global e, em momentos de incerteza, o setor acaba sendo visto como um porto relativamente seguro de geração de caixa”, afirmou.

Nesse contexto, há entendimento de que a posição relativamente periférica do Brasil dentro do mercado global de navegação offshore pode até ser uma vantagem. O país está distante do centro das tensões geopolíticas e possui um portfólio robusto de projetos em desenvolvimento, especialmente no pré-sal. A leitura da WSB é que, se houver estabilidade regulatória e previsibilidade econômica, o Brasil tende a absorver parte desse fluxo de investimentos, o que naturalmente beneficia toda a cadeia de apoio offshore.

A WSB identifica novos players com bastante potencial, universo que inclui algumas empresas que entraram no país no biênio 2024–2025 e que possuem capacidade financeira e perfil estratégico para encomendar novas construções, o que pode redefinir o cenário competitivo. Ao mesmo tempo, empresas tradicionais também estão se movimentando. A Transpetro já iniciou seu programa de renovação de frota. A Bram Offshore e a Starnav Serviços Marítimos também têm projetos relevantes em andamento.

“Para esses grupos, agora é o momento de entregar as encomendas e consolidar posição operacional. O próximo ciclo do mercado brasileiro de apoio offshore provavelmente será definido por quem conseguir combinar três fatores: capacidade de investimento, renovação de frota e disciplina de contratos de longo prazo”, concluiu Vilela.

Procurado pela reportagem, o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima/Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam) salientou que não comenta nem avalia os movimentos das empresas do mercado. A associação ressaltou, no entanto, que tais movimentos mostram que “o mercado brasileiro é um dos mais interessantes e principais do mundo para o apoio marítimo”.

Com 73 embarcações, OceanPact e CBO passarão a ter juntas a segunda maior frota do país. A Bram/Edison Chouest Offshore ainda detém a liderança do mercado brasileiro em número de



embarcações efetivamente operando no offshore, com 78 unidades, seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio com bandeira brasileira e pela OceanPact, com 28 (duas estrangeiras). Os dados constam no relatório mais recente Syndarma/Abeam, com base em janeiro de 2026.

Para a indústria, o offshore brasileiro está entrando em um ciclo de novas construções, reativação de frota para novos projetos e um cenário de forte exigência operacional. Na visão da Macnor Marine, esse é um momento onde contratos serão renegociados, o pós-vendas ganha mais relevância e estoques estratégicos passam a ser críticos. "Movimentos como esse indicam que o mercado está se preparando para crescimento estrutural de médio prazo", avalia a empresa.

A Macnor vê o setor brasileiro de apoio marítimo entrando em uma fase clara de: escala, eficiência operacional, pressão por margem e projetos mais complexos do ponto de vista de atividades submarinas (subsea), de descomissionamento e no campo ambiental, o que favorece a integração vertical de serviços, com as empresas passando a oferecer pacotes mais completos. Os players com escala terão mais poder de negociação com estaleiros e com fornecedores, assim como mais força contratual com Petrobras e demais petroleiras.

Para o head de desenvolvimento de negócios para Américas e EAME (Europa, África e Oriente Médio) do MISC Group, Antonio Souza, a mensagem é clara: o mercado brasileiro de apoio marítimo está deixando de ser uma disputa centrada apenas em disponibilidade de embarcação ou diária. Ele aponta que os diferenciais passam a ser escala, backlog, acesso a ativos brasileiros, capacidade de renovação de frota, força financeira e entrega integrada de serviços.

"O Brasil segue como um dos mercados offshore mais relevantes do mundo. Mas, daqui para frente, não basta estar presente, será cada vez mais necessário ocupar posição. Quem tiver escala, posicionamento e capacidade de execução tende a capturar melhor a próxima onda. Quem não tiver, deve sentir mais pressão em um mercado cada vez mais consolidado", elencou Souza.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2026

SISTAC E BW ENERGY FIRMAM CONTRATO PARA INSPEÇÃO SUBMARINA NO FPSO CIDADE DE VITÓRIA

Da Redação Offshore 04/03/2026 - 20:07

A Sistac, empresa especializada em inspeção, manutenção e reparo de estruturas submersas para a indústria de óleo e gás, anunciou, nesta quarta-feira (4), que assinou contrato com a norueguesa BW Energy para serviços no FPSO Cidade de Vitória, usando a embarcação Sistac Esperança. Segundo a empresa, as operações, no campo de Golfinho, na Bacia do Espírito Santo, começaram em setembro de 2025, com previsão de término duração de seis a nove meses.

Estão incluídas a inspeção visual submarina com uso de um veículo operado remotamente e inspeção subaquática em lugar de docagem a seco, de acordo com requisitos da sociedade classificadora American Bureau of Shipping (ABS). Serão feitas inspeções detalhadas do casco e das estruturas submersas do navio-plataforma, medições de espessura e eventuais reparos subaquáticos.

A Sistac Esperança é uma embarcação de apoio a mergulho de bandeira brasileira com um sistema propulsivo de hidrojato, o que, segundo a Sistac, proporciona mais segurança aos mergulhadores e operacionalidade. Ela é equipada com veículo operado remotamente e infraestrutura para suporte a operações de mergulho. O CEO da Sistac, Carlos Madaleno, disse que o contrato amplia a relação comercial com a BW Energy e que a empresa tem como meta atender às expectativas dos clientes, executando serviços com segurança. Ele destacou ainda que isso inclui a especialização das equipes de profissionais que participam das operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2026

ARTIGO - SEM O TECON SANTOS 10 A CONTA NÃO FECHA, APESAR DA GUERRA NO IRÃ!

Por Leandro Barreto Opinião 04/03/2026 - 18:57



Têm se tornado cada vez mais recorrentes as notícias relativas à sucessiva quebra de recordes na movimentação portuária brasileira, com taxas de crescimento significativamente superiores à média global — estimada em cerca de 4,5% ao ano, segundo a CTS – Container Trade Statistics. Esse desempenho evidencia não apenas a elevada resiliência do comércio exterior nacional, mas também a competência e capacidade de adaptação dos exportadores e importadores brasileiros, mesmo diante de um cenário internacional marcado por frequentes instabilidades e incertezas, como a mais recente: o ataque ao Irã!

A tabela a seguir materializa e detalha, por região, esse crescimento expressivo da movimentação de contêineres nos portos brasileiros ao longo dos últimos anos. Entre 2023 e 2024, o volume total movimentado avançou de 11,6 milhões para 13,9 milhões de TEU, correspondendo a uma expansão próxima de 20%, em grande medida associada à recomposição e normalização das cadeias logísticas globais no período pós-pandemia.

Movimentação Portuária no Brasil

Região/Porto	2023	Cresc.%	2024	Cresc.%	2025
Norte	732.895	37%	1.002.159	18%	1.182.482
Manaus	690.957	21%	837.969	22%	1.021.431
Vila do Conde	41.938	292%	164.190	-2%	161.051
Nordeste	1.383.677	22%	1.685.036	12%	1.887.033
Pecem	452.151	14%	514.665	29%	664.710
Fortaleza	82.519	23%	101.721	-9%	92.990
Natal	17.348	-84%	2.714	235%	9.096
Suape	527.067	23%	646.808	8%	698.177
Salvador	304.592	38%	419.128	1%	422.061
Sudeste	5.228.764	21%	6.351.765	6%	6.709.335
Vitoria	265.561	35%	357.640	-8%	327.844
Rio de Janeiro	594.791	58%	938.030	0%	938.967
Itaguaí	84.025	158%	217.129	15%	248.805
Santos	4.284.387	13%	4.838.966	7%	5.193.719
Sul	4.223.909	14%	4.814.772	14%	5.487.276
Paranaguá	1.186.267	23%	1.461.994	5%	1.539.704
Itapoá	1.066.088	13%	1.200.287	21%	1.446.474
Navegantes	1.267.506	-5%	1.208.470	-14%	1.033.547
Itajaí	334	11177%	37.665	809%	342.211
Imbituba	66.037	70%	112.538	-5%	106.675
Rio Grande	637.678	24%	793.819	28%	1.018.665
Outros	58.510	-7%	54.139	-1%	53.840
TOTAL	11.627.755	20%	13.907.871	10%	15.319.966

Elaborado por SOLVE Shipping - Fonte: Anuário Antaq

Já de 2024 para 2025, o crescimento se manteve em dois dígitos, embora em ritmo mais moderado, com alta de 10%, atingindo 15,3 milhões de TEU, apesar do tarifaço dos EUA.



Entre os portos com maior volume movimentado em 2025, destacam-se como principais vetores desse crescimento: Santos (+7%, chegando a 5,2 milhões de TEU), Paranaguá (+5%, com 1,54 milhão de TEU), Itapoá (+21%, 1,45 milhão de TEU), Manaus (+22%, superando a marca de 1,0 milhão de TEU) e Rio Grande (+28%, também superando a marca de 1,0 milhão de TEU).

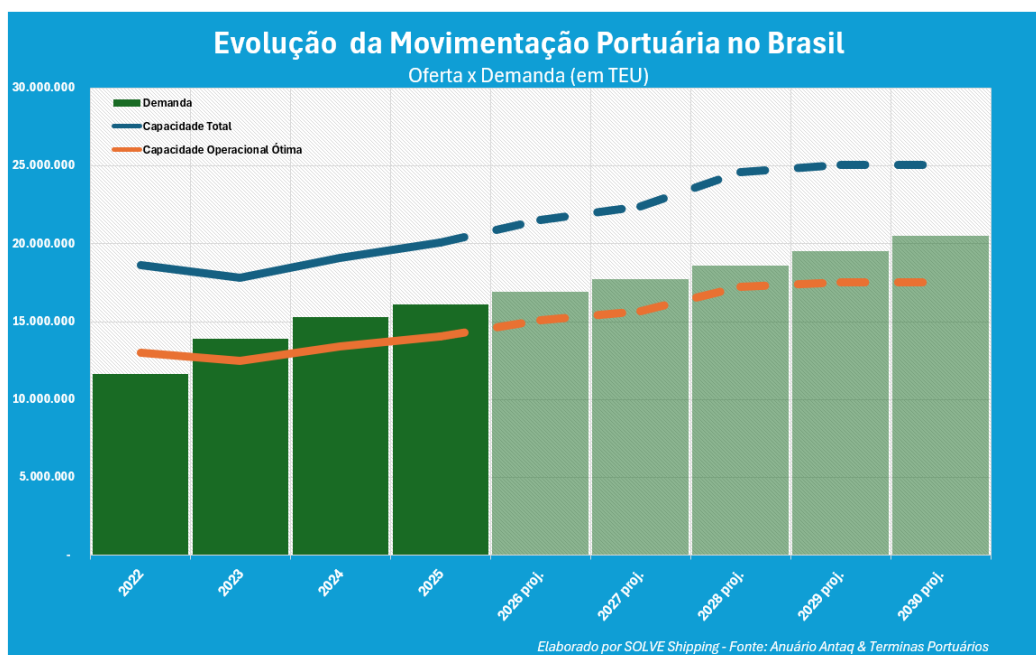
A movimentação em Navegantes vem sendo temporariamente afetada pelas obras para modernização desse porto, visando prepará-lo para receber embarcações maiores e mais modernas, mas, felizmente, parte dessa queda de volume foi compensada pela retomada das atividades em Itajaí, após o vencimento da concessão em 2022.

Esses números mostram que o crescimento da movimentação portuária no Brasil não está concentrado no maior porto do país, Santos, que, inclusive, tem apresentado expansão inferior à média nacional nos últimos anos — em grande medida como reflexo de sua crescente saturação operacional.

Felizmente também temos visto crescer na mídia notícias sobre investimentos para expansão da capacidade de movimentação de contêineres no Brasil, tais como:

- Porto de Pecém anunciou uma extensão de 350 metros do cais de contêineres, além da aquisição de STS e substituição de equipamentos por versões elétricas, elevando a capacidade do terminal de 650 mil para 850 mil TEU até o início de 2029;
- A APM Terminals está investindo aproximadamente R\$ 1,6 bilhão na construção de um novo terminal de contêineres totalmente eletrificado em Suape, previsto para entrar em operação ainda esse ano, com capacidade inicial para movimentar 500 mil TEU;
- Tecon Salvador recebeu do BNDES aprovação de um financiamento de R\$ 942 milhões para modernizar e ampliar o terminal, com o objetivo de dobrar a capacidade (de 550mil para 1 milhão de TEU) nos próximos anos;
- A Hanseatic Global Terminals (subsidiária da Hapag-Lloyd) adquiriu 50% do terminal da Imetame (em Aracruz-ES) com operação prevista para iniciar em 2028 e capacidade para movimentar cerca de 1,2 milhão de TEU;
- ICTSI anunciou um plano de investimento de R\$ 948 milhões para ampliação de pátio, aquisição de novos equipamentos (STS, RTG, Balanças entre outros), elevando a capacidade de 440 mil para 750 mil TEU até 2029;
- A MultiTerminais deve receber dois novos STS e ampliar sua capacidade em 850 plugs ainda este ano;
- Sepetiba Tecon está investindo R\$ 87 milhões em empilhadeiras, carretas, CFTV, entre outros;
- A Santos Brasil antecipou para o final de 2026 a expansão do Tecon Santos de 2,6 milhões para 3 milhões de TEU, incluindo novos STS, RTG, expansão de pátio e automação;
- DP World anunciou R\$ 1,6 bilhão para expandir seu terminal em Santos, elevando a capacidade de 1,4 milhões para 1,7 milhões ainda em 2026 e para 2,1 milhões de TEU até 2028;
- TCP firmou um acordo com o Mpor para investir R\$ 1,5 bilhão na expansão da capacidade de armazenagem e movimentação do terminal;
- Itapoá, que recém recebeu seu oitavo STS, ativou a fase IV do seu plano de investimentos, com aporte de R\$ 500 milhões para expansão de pátio, STS e gates;
- Portonave está investindo R\$ 2 bilhões em: reforço de cais, 02 STS e 14 RTG;
- Tecon Rio Grande está investindo R\$ 331 milhões para receber 03 STS e 06 RTG até outubro/26;

Segundo recomendações da OCDE, para assegurar folgas operacionais suficientes para absorver intercorrências cada vez mais frequentes nas cadeias logísticas globais (condições climáticas adversas, greves, congestionamentos, acidentes, conflitos geopolíticos etc), a “Capacidade Operacional Ótima” dos terminais de contêiner é de aproximadamente 70% da “Capacidade Total” instalada.



O gráfico mostra que em 2030, mesmo que todos os investimentos anunciados se materializem, a Capacidade Total dos terminais brasileiros atingiria cerca de 25 milhões de TEU, contra uma demanda (20M+) que continuaria acima da linha laranja (Capacidade Operacional Ótima de 17,5M).

Ou seja, o gráfico ratifica a avaliação de que, sem um avanço consistente na concessão do Tecon Santos 10 e do Porto de São Sebastião, os portos brasileiros continuarão sacrificando a margem de segurança operacional (os 30% de folga recomendados pela OCDE) para dar conta da demanda, o que manteria a logística nacional extremamente vulnerável às crises, gerando impactos severos sobre níveis de serviço, tempos de espera e custos logísticos.

À luz dos dados apresentados, torna-se inequívoco que existe um descompasso estrutural entre o ritmo de crescimento da demanda por movimentação de contêineres e a expansão efetiva da oferta de capacidade portuária no Brasil.

Embora os investimentos anunciados e em curso sejam relevantes e necessários, eles não têm se mostrado suficientes para restabelecer níveis adequados de “folga operacional”. As projeções indicam que, em se mantendo o ritmo histórico de crescimento da demanda (que é muito mais modesto do que o observado nos últimos anos), nos próximos cinco anos o sistema portuário brasileiro seguirá exposto a riscos operacionais, perdas de eficiência e custos de ineficiência.

Nesse contexto, torna-se urgente superar os entraves que vêm retardando, há anos — inclusive desde a gestão do então ministro Tarcísio de Freitas — a concessão do Tecon Santos 10, bem como avançar de forma célere na concessão do Porto de São Sebastião.

Esses projetos são fundamentais para recompor a margem de segurança operacional do complexo portuário do país e para sustentar, de maneira competitiva e resiliente, não apenas o crescimento do comércio exterior brasileiro como também da Cabotagem.

Sem esses novos ativos estruturantes, a “conta” efetivamente não fecha! Vale lembrar que, ao longo dos últimos 20 anos, o setor atravessou sucessivas crises — a crise econômica de 2008, o choque do petróleo em 2011, a crise nacional de 2015, a guerra comercial entre Estados Unidos e China em 2019, a pandemia em 2020, os ataques Houthis em 2024 e o tarifaço de 2025 — e, ainda assim, a movimentação portuária brasileira manteve um crescimento médio de 5% ao ano.

Assegurar essas expansões, mesmo diante do recente ataque dos Estados Unidos e Israel ao Irã, é condição indispensável para que, no médio e longo prazos, embarcadores e recebedores brasileiros continuem gerando: emprego, renda e arrecadação para o país.

Leandro Carelli Barreto é sócio-diretor da Solve Shipping Intelligence 241003-leandro-barreto-solve-shipping.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2026

WSC APOIA ESTRATÉGIAS DA UNIÃO EUROPEIA PARA PORTOS E INDÚSTRIA MARÍTIMA

Da Redação Portos e logística 04/03/2026 - 19:16



O Conselho Mundial de Navegação (WSC) elogiou, nesta quarta-feira (4), o foco anunciado pela Comissão Europeia no fortalecimento da segurança portuária e no avanço da descarbonização marítima em sua Estratégia Portuária da UE e Estratégia Industrial Marítima. Em relação à segurança, a entidade apoia a forte ênfase no combate ao crime organizado e na proteção das principais vias de acesso ao comércio europeu, defendendo parcerias público-privadas e o compartilhamento de informações entre autoridades, companhias de navegação e outros parceiros do setor.

O presidente e CEO do WSC, Joe Kramek, afirmou que os portos europeus e as cadeias de suprimentos marítimas são tão seguros quanto seu elo mais fraco e que sem cooperação público-privada e implementação em todos os Estados-membros, a atividade criminosa migrará para outros lugares. “Os eventos recentes nos lembraram, mais uma vez, que a resiliência marítima e comercial europeia vai muito além do seu litoral. As estratégias reconhecem, acertadamente, a importância de garantir a segurança da navegação ao longo das principais rotas marítimas para manter o comércio em movimento”, disse.

Joe Kramek elogiou também o foco da Estratégia Portuária na disponibilidade de combustíveis renováveis, a abordagem multcombustíveis e na aceleração do uso em terra de energia renovável. “O transporte marítimo de linha regular investiu mais de 125 mil milhões de euros em mais de 1.100 navios bicompostíveis entregues ou encomendados. A infraestrutura portuária deve acompanhar o investimento na frota com o fornecimento de combustível e a eletrificação”, acrescentou Kramek.

A WSC também saudou o reconhecimento, na Estratégia Marítima Industrial, da necessidade de simplificar os requisitos do EU ETS e do FuelEU Maritime. Mas ressaltou que essas estratégias não são suficientemente abrangentes na simplificação do comércio para apoiar a agenda de competitividade da União Europeia, lembrando que os serviços de transporte marítimo de linha regular movimentam cerca de 2,5 bilhões de euros em comércio todos os anos, mas os navios ainda podem ser obrigados a submeter até 1.200 elementos de dados para uma única escala portuária.

De acordo com o Conselho, a implementação completa da Janela Única Marítima da UE, prevista para agosto passado, poderia poupar entre 2,2 e 2,5 milhões de horas de trabalho por ano. Segundo a entidade, o comércio marítimo intra-UE ainda enfrenta barreiras alfandegárias nas fronteiras externas, o que torna o comércio dentro da Europa mais difícil do que deveria ser.

Joe Kramek afirmou que, num verdadeiro mercado único, o transporte de mercadorias por navio dentro da Europa deveria ser tão simples quanto o transporte por caminhão. “Reduzir as barreiras aduaneiras e os entraves administrativos seria uma das maneiras mais rápidas de fortalecer a competitividade da Europa, e saudaríamos ações mais claras nessa área”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/03/2026

RECURSO À ARBITRAGEM MARÍTIMA É CRESCENTE NO BRASIL, AFIRMA ESPECIALISTA

Por Nelson Moreira Portos e logística 04/03/2026 - 19:24



Percepção de aumento na procura por câmaras de arbitragem está associado à busca por resoluções mais rápidas de disputas entre as partes envolvidas

É crescente no Brasil o recurso a arbitragens marítimas para dirimir questões ligadas a contratos envolvendo operações como afretamentos de navios, serviços de apoio e outros ligados ao setor. A percepção é do advogado Diogo Nolasco, responsável pelo segmento no escritório LP Law, especializado em direito empresarial. Segundo Nolasco, dados da International Court of Arbitration (ICC), a Corte Internacional de Arbitragem,

mostram que o país já é o segundo do mundo em litigação por arbitragem.

Nolasco observa que a crescente procura por arbitragem tem como fator determinante a resolução mais rápida de disputas entre contratantes, já que, em processo analisados pela Justiça, a conclusão pode demorar mais de cinco anos, enquanto com a arbitragem o prazo máximo fica entre um ano meio e dois anos. Outro fator apontado pelo advogado é opção da Petrobras, a partir de 2017, por incluir em seus contratos cláusulas que preveem a arbitragem para resolver impasses e disputas com fornecedores de produtos e serviços. “Hoje, todo julgamento envolvendo a empresa é por Tribunal Arbitral”, disse o especialista à Portos e Navios.

Nolasco lembrou que, em passado recente, as questões ligadas a contratos envolvendo empresas do setor marítimo eram resolvidas pelas varas empresariais dos tribunais de Justiça brasileiras ou as empresas recorriam a câmaras arbitrais estrangeiras, principalmente a de Londres, na Inglaterra. Mas, hoje, é crescente o recurso à arbitragem no Brasil, seguindo tendência verificada há décadas no mercado internacional e as possibilidades criadas com a aprovação, em 1996, da Lei da Arbitragem Marítima, cuja constitucionalidade foi confirmada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), em 2001.

O aumento pela procura é explicada também pela especialização dos árbitros e a criação do tribunal arbitral. Segundo Diogo Nolasco, com o aumento da procura pela arbitragem, verifica-se no Brasil, cada vez mais, o aprimoramento dos profissionais envolvidos em resoluções de disputas sem necessidade de recurso aos tribunais tradicionais e hoje o país tem boa estrutura nesse segmento. O advogado identifica ainda que, além da própria arbitragem, há crescimento em todo o mundo do uso de disputes boards, principalmente em casos que envolvem grandes obras, como as de infraestrutura. Nesse segmento, mais que dirimir discussões contratuais, os dispute boards são câmaras arbitrais que têm como principal finalidade impedir que projetos sejam paralisados.

Nolasco informou que essas câmaras são acionadas quando a obra já começou e, normalmente, com contratos envolvendo grandes valores. “Dispute boards são comitês acionados para estabelecer parâmetros de negociação, estudando cada aspecto da obra para que ela não seja paralisada e permitindo que a questão em disputa seja dirimida enquanto os trabalhos prosseguem ou mesmo quando já terminaram”, ressaltou.

Mas ele avalia que ainda há desconhecimento de alguns setores que poderiam ser beneficiados pela arbitragem. E informa que o aprofundamento de algumas das questões relativas as possibilidades nesse segmento motivaram a realização do seminário Arbitragem Marítima – Consolidação e Novos Desafios, que ocorre, nesta quinta-feira (5), na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e vai reunir especialistas no segmento de empresas, universidades, órgãos públicos e outras entidade. “O evento vai discutir os prós e os contras da arbitragem”, adiantou Diogo Nolasco, que será um dos palestrantes.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 040/2026
Página 81 de 81
Data: 05/03/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/03/2026



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: 05/03/2026