

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 042/2026
Data: 09/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MULTAS DE CAMINHÕES NO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES SALTAM 49% NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
SUMMIT TCU: DIÁLOGO ENTRE SETORES PÚBLICO E PRIVADO BUSCA ACELERAR PROJETOS DE INFRAESTRUTURA	7
LOGÍSTICA MARÍTIMA MUNDIAL EM RISCO	8
PORTO DE SANTOS PRORROGA DESCONTO EM TARIFAS PARA NAVIOS VERDES NO LITORAL DE SÃO PAULO.....	10
'PORTO DE SANTOS É UMA INFRAESTRUTURA CRÍTICA PARA O BRASIL', AFIRMA CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO.....	11
FERROVIAS BATEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO COM 555,48 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	14
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	14
LEILÃO REÚNE 368 PROJETOS E PODE VIABILIZAR TÉRMICAS A GÁS EM ALAGOAS.....	14
EM SUAPE, APM TERMINALS IMPLANTA OPERAÇÃO 100% ELETRIFICADA INÉDITA NA AMÉRICA LATINA.....	17
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	19
IGUALDADE DE GÊNERO: OPORTUNIDADE E SEGURANÇA PARA MULHERES TÊM EMBARQUE PRIORITÁRIO NO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS	19
GALEÃO AVANÇA COMO HUB INTERNACIONAL E AMPLIA ROTAS PARA O EXTERIOR.....	20
MPOR PRORROGA PRAZO PARA CONSULTA PÚBLICA DO PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA (PR)	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – O SALTO DO BIOMETANO NO BRASIL	22
OPINIÃO – ARTICULISTA - QUANDO O FUTURO NÃO CABE NO PORTO	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVIO COSTA FILHO CUMPRE AGENDA EM PERNAMBUCO NESTA SEGUNDA	25
DIA DA MULHER - MANIFESTAÇÕES PELO BRASIL PEDEM O FIM DA VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER	25
DIA DA MULHER – PORTONAVE AUMENTA PRESENÇA DE MULHERES NA LIDERANÇA E DEMAIS SETORES	27
TRANSPORTES – PORTOS - STF REJEITA RECURSO DO TCU SOBRE COBRANÇA DO SSE NO SETOR PORTUÁRIO	28
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE MACEIÓ TEM QUEDA DE 6,1% NA MOVIMENTAÇÃO DE 2025	29
TRANSPORTES – FERROVIAS - MPF CONTESTA FATIAMENTO DA MALHA SUL E COBRA DEFINIÇÃO DO GOVERNO	30
TRANSPORTES – RODOVIAS - FISCALIZAÇÃO DO PISO DO FRETE GERA MAIS DE 55 MIL AUTOS DE INFRAÇÃO EM DOIS MESES	31
TRANSPORTES – HIDROVIAS - NOVO TERMINAL HIDROVIÁRIO DE SANTANA AMPLIA TRANSPORTE FLUVIAL NO AMAPÁ ..	32
ENERGIA - SP INAUGURA MAIOR PLANTA DE BIOMETANO DO PAÍS EM PAULÍNIA	33
ENERGIA - ESTUDO APONTA POTENCIAL DE 6,4 MILHÕES DE M³ POR DIA NO ESTADO	34
ECONOMIA E FINANÇAS - BRASIL JÁ TEM MAIS DE UM CARTÃO DE CRÉDITO POR PESSOA E SETOR CAMINHA PARA SATURAÇÃO	35
PETRÓLEO E GÁS – PREÇO DO BARRIL DE PETRÓLEO ULTRAPASSA US\$ 100.....	36
JUSTIÇA - STF COBRA MAIS EXPLICAÇÕES DO MPRJ SOBRE PAGAMENTO DE PENDURICALHOS	38
INTERNACIONAL - POLÍCIA DA NORUEGA INVESTIGA EXPLOÇÃO EM FRENTE À EMBAIXADA DOS EUA	39
URBANISMO - OPINIÃO – ARTICULISTA - SALVE-SE O COLÉGIO DOS JESUÍTAS!.....	39
BE JOB – OPINIÃO – GESTÃO - O ÚNICO QUE LEVOU GUARDA-CHUVA	41
BAHIA ECONÔMICA - BA	43
EXPORTAÇÕES BAIANAS TÊM QUEDA DE 23,2% EM FEVEREIRO.....	43
JORNAL O GLOBO – RJ.....	44
DEFASAGEM DO PREÇO DO DIESEL CHEGA A 85% E DA GASOLINA A 49%, COM DISPARADA DO PETRÓLEO	44
COM ESTREITO DE ORMUZ TRAVADO, ARÁBIA SAUDITA COMEÇA A REDUZIR PRODUÇÃO DE PETRÓLEO	45
REUNIÃO DO G7 TERMINA SEM ACORDO SOBRE USO DE RESERVAS ESTRATÉGICAS DE PETRÓLEO	46
PETRÓLEO ULTRAPASSA US\$ 100, ENQUANTO GUERRA COM O IRÃ FORÇA MAIS GIGANTES DO GOLFO A REDUZIREM A PRODUÇÃO	47
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
OPINIÃO - EXPLICAÇÕES DE MULHER DE MORAES NÃO CONVENCEM ADVOCACIA, É HORA DE O MINISTRO FALAR	48
SENADOR OBTÉM NÚMERO MÍNIMO DE ASSINATURAS PARA ABRIR CPI CONTRA MORAES E TOFFOLI POR CASO MASTER	49
ANÁLISE - O PETRÓLEO CONTINUA SENDO UMA PODEROSA FERRAMENTA GEOPOLÍTICA, DÉCADAS APÓS A CRISE ENERGÉTICA	51
VALOR ECONÔMICO (SP).....	54
ALTA DO PETRÓLEO E GUERRA COM O IRÃ COMPLICAM DECISÕES DE BANCOS CENTRAIS	54



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 042/2026
Página 3 de 70
Data: 09/03/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

GUERRA ELEVA INCERTEZAS E PETRÓLEO SUPERA US\$ 110.....	55
PETRÓLEO FICA PERTO DE US\$ 120 POR BARRIL COM MAIS PAÍSES OBRIGADOS A REDUZIR PRODUÇÃO DEVIDO À GUERRA NO IRÃ	57
CASO MASTER: MINISTROS VEEM EPISÓDIO COM MORAES 'MAIS GRAVE' QUE O DE TOFFOLI E CITAM 'CLIMA PÉSSIMO' NO STF	59
FOLHA DE SÃO PAULO - SP.....	61
PETRÓLEO DESPENCA PARA MENOS DE US\$ 90 APÓS TRUMP DIZER QUE GUERRA NO IRÃ ESTÁ 'PRATICAMENTE ENCERRADA'.....	61
CONSELHEIRO DE TRUMP PRÓXIMO A EDUARDO BOLSONARO DEVE VIR AO BRASIL DE OLHO NAS ELEIÇÕES	63
PAINEL S.A. - EFEITOS INDIRETOS DA GUERRA EUA-IRÃ PREOCUPAM EMPRESAS DE LOGÍSTICA	64
PARA A CHINA, BILHÕES DE DÓLARES ESTÃO EM RISCO COM A AMPLIAÇÃO DA GUERRA NO IRÃ	65
PAINEL S.A. - VENCEDOR DO LEILÃO DE BRASÍLIA TERÁ DE GERIR 8 AEROPORTOS NO CENTRO-OESTE, 1 NO PR E 1 NA BA.	67
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	68
APM TERMINAL SUAPE RECEBE EQUIPAMENTOS E OPERAÇÃO DEVE INICIAR NO 2º SEMESTRE	68
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MULTAS DE CAMINHÕES NO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES SALTAM 49% NO LITORAL DE SÃO PAULO

Fiscalização da Polícia Rodoviária emitiu mais de 105 mil autuações no acesso ao Porto de Santos; mau estado e uso indevido de faixas lideram infrações

Por Anderson Firmino 8 de março de 2026



Mais de 600 caminhões passam por hora no Sistema Anchieta-Imigrantes (Alexsander Ferraz/ AT)

O maior porto do Hemisfério Sul também tem números significativos no transporte de cargas que chegam e saem do Porto de Santos. São mais de 600 caminhões por hora que circulam no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), impactando diretamente a mobilidade da região. Mas tamanho fluxo também revela problemas no trato com os veículos: é grande a quantidade de

autuações por conta de diversas infrações. Alguns dados ajudam a ilustrar esse panorama.

De acordo com a Polícia Militar Rodoviária (PMR), nas principais rodovias que recebem caminhões com destino ao Porto (Imigrantes, Anchieta, Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega), foram emitidos 105,6 mil autos de infração no ano passado, contra 70,8 mil em 2024.

Entre as principais infrações nos veículos de carga estão: altura de para-choque para evitar intrusão de veículos menores em caso de colisões traseiras (5,4 mil); fiscalização das horas de trabalho e intervalo de descanso do motorista (4,1 mil); equipamentos obrigatórios, faltantes ou inoperantes tais como freios, protetores laterais e travamento dos contêineres (2,3 mil) e mau estado de conservação, tais como pneus desgastados, veículos com corrosão em carroceria e chassi, além de para-brisa danificado (1,8 mil).

Os maiores números de autuações são sobre deixar de conservar o veículo na faixa da direita (41,3 mil) e uso indevido da faixa, permanecendo na esquerda sem necessidade (12,7 mil).

De acordo com a comandante de pelotão da 3ª Companhia do 1º Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv), tenente Mariana Ravanelli, o número de veículos fiscalizados no ano passado também é alto - cerca de 37,3 mil.

“O número de caminhões aqui é bem alto. O que é mais comum, além do mau estado de conservação que consiste na situação dos pneus, corrosão, carroceria, chassi, danificado, tem a questão da trava que mantém o contêiner travado; a falta de equipamento obrigatório ou inoperante, assim como o excesso de peso também tem grande impacto”, cita.

Outros problemas são a altura irregular do para-choque e tacógrafo mal preenchido, que não está medindo a velocidade da forma correta, bem como anomalias no sistema de freios também integram a lista de infrações verificadas nas fiscalizações.

“As pessoas tendem a pensar que a fiscalização da Polícia Rodoviária é só uma questão de multa quando, na verdade, a gente salva vidas. As pessoas com o tempo podem entender isso, esse objetivo de reduzir os acidentes nas rodovias”, aponta.

Fiscalização

De acordo com a tenente Ravanelli, nas companhias, em média, além do efetivo que já trabalha no trecho, com até três viaturas, algumas possuem equipes específicas de operações.

“Na minha companhia, por exemplo, tenho uma equipe específica que atua com operações, com um conhecimento mais técnico para fiscalizar caminhões. Então, além de fiscalizar, eles ensinam os demais. Há uma média de três a quatro operações por semana voltadas para fiscalização de carga”, explica.

Sobre a conscientização dos motoristas a respeito das fiscalizações, ela argumenta que os que são ligados a empresas de transportes assimilam de forma mais natural a necessidade de combate às irregularidades. “Se a gente pega um veículo que é de uma empresa, ele tende a ser mais receptivo porque ele sabe que a responsabilidade é dela. Agora, se o caminhoneiro é autônomo, ele se incomoda um pouco, tenta argumentar, mas no final das contas a gente tenta explicar de uma forma técnica que aquelas autuações, aqueles problemas encontrados podem causar um sinistro”.

Chuva e ultrapassagens

A oficial acrescenta que a fiscalização também observa condutas irregulares, como ultrapassagens irregulares e mudanças de faixa de rolamento.

“Isso acontece principalmente na Serra da Anchieta, onde, pela sinalização, o caminhão é obrigado a ficar na faixa mais à direita e, muitas vezes, ele não respeita”, acrescenta.

Para ela, em períodos de mau tempo, a fiscalização também é feita, reforçando a importância da segurança. “Não é porque está chovendo que a gente não fiscaliza. A gente orienta os caminhoneiros a terem muita cautela também nos dias de neblina, mesmo quando acontece a Operação Comboio”, sinaliza.



BNDES informa que foram contabilizados, até o último dia 25 de fevereiro, cerca de R\$ 3,7 bilhões em recursos para renovação de frota (Alexsander Ferraz/ AT)

Caminhoneiro não recebe auxílio que precisa, diz sindicato

O plano do Governo Federal para modernização da frota de caminhões, o Move Brasil, já apresenta alguns números expressivos. Mas, de acordo com o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam), as vantagens ainda não chegaram “na ponta”, ou seja, nos caminhoneiros autônomos.

De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foram contabilizados, até o último dia 25 de fevereiro, cerca de R\$ 3,7 bilhões em recursos aprovados do BNDES Renovação de Frota em 1.028 municípios brasileiros, o que corresponde a 36,8% da dotação orçamentária do programa, que é de R\$ 10 bilhões. Desse total, R\$ 3 bilhões já foram contratados e R\$ 1,9 bilhão desembolsado. Os recursos

valem para a aquisição de veículos novos e usados (a partir de 2012), e os empréstimos terão prazo máximo de 5 anos e carência de até 6 meses, com juros anuais máximos, a depender da classificação de risco dos mutuários, de 13% a 14%.

Conforme a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), com relação aos emplacamentos, ainda não houve reflexos significativos, até porque há um período longo entre a operação financeira e o emplacamento.



“Não chegou para os caminhoneiros autônomos ainda. Chegou para as grandes empresas, mas para quem realmente necessita, o caminhoneiro autônomo, não há uma linha para seguir”, afirma o presidente do Sindicam, Luciano Santos de Carvalho. Para ele, a ideia de que os grandes bancos emprestem o dinheiro é ruim por causa das taxas de juros. “A gente quer realmente um programa que chegue à ponta para o caminhoneiro autônomo renovar sua frota, que realmente seja viável”.

Segundo ele, a opção de travar os contêineres é uma medida necessária, pois os caminhões precisam estar devidamente travados para evitar acidentes. “Sobre a documentação, o sindicato defende que o caminhoneiro esteja sempre dentro da lei, com a CNH e o licenciamento em dia”, pondera.

Custo

Luciano também considera impactante o custo gerado pelos caminhões. “Em relação aos pedágios, a lei determina que o pagamento é de responsabilidade do embarcador. O caminhoneiro não deve arcar com esse custo. Pela regra da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o valor do pedágio é pago separadamente do frete, geralmente por meio de depósito direto no tag do veículo”, diz. “Diante disso, a realidade do caminhoneiro autônomo é de luta constante para conseguir se manter ativo no mercado”.

O presidente do Sindicam cobra, ainda, um olhar das autoridades com relação à segurança nas estradas, especialmente os assaltos. “Também é fundamental olhar para a situação do Porto e das vias de acesso, que estão cheias de buracos e, em muitos trechos, praticamente intransitáveis”.

A Reportagem entrou em contato com a ANTT, mas não obteve retorno até o fechamento desta edição.

Gport

A Autoridade Portuária de Santos (APS) também fez uma compilação de registros de ocorrências verificadas pela Guarda Portuária (GPort) na área da Poligonal do Porto no ano passado. Foram fiscalizados 444 veículos, com 136 autuações e 37 guinchamentos. Em 22 casos, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) estava vencida, era de categoria diferente ou o motorista não tinha posse do documento; outras 44 possuíam Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) vencido; 87 tinham Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CETPP) vencido ou não comprovado; 54 possuíam Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CIPP) e/ou Certificado de Inspeção Veicular (CIV) vencido ou sem comprovação. Além disso, 32 estavam com exame toxicológico vencido.

Custo alto

De acordo com o consultor para assuntos portuários de A Tribuna, Maxwell Rodrigues, o Brasil escolheu o modal rodoviário porque o País tinha pressa para crescer. Para ele, há incentivos para a aquisição de caminhões por parte do Governo Federal, mas o custo do frete e o de manutenção representam algo muito importante dentro dessa cadeia de transporte. “O Brasil tem um custo logístico muito alto por estradas em péssimas condições, o que afeta obrigatoriamente esses motoristas. E necessariamente se você for fazer uma avaliação mais a fundo, um caminhão é uma empresa e ele tem que saber gerir todas as receitas e custos”, pontua.

Para ele, não adianta um frete com valor muito alto que venha do Nordeste para Santos, onde o custo também é alto. “Qual é o resultado efetivo que esse caminhoneiro tem com esse tipo de frete? Onde está uma análise do frete hoje para que o motorista possa saber o que é vantajoso e o que não é vantajoso para ele, considerando esses fatores variáveis, como é a própria manutenção, o custo do diesel e assim sucessivamente?”, questiona o consultor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/03/2026

SUMMIT TCU: DIÁLOGO ENTRE SETORES PÚBLICO E PRIVADO BUSCA ACELERAR PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

Evento promovido por Tribuna em Brasília discute segurança jurídica e redução da burocracia para destravar investimentos portuários no Brasil

Por Bárbara Farias 8 de março de 2026



Um dos desafios para destravar investimentos é a identificação dos entraves regulatórios e institucionais (Alexsander Ferraz/ AT)

A infraestrutura move a economia do País. A iniciativa privada quer investir, mas a burocracia ainda é um entrave importante que desacelera a gama de investimentos. Para eliminar gargalos nos processos de licenciamento, no âmbito regulatório e na aprovação de contas, o remédio é o diálogo. Nesse intuito, o Summit TCU reunirá

entes públicos e privados a fim de discutir desafios e encontrar soluções para destravar projetos estruturantes.

O evento será realizado na próxima terça-feira, a partir das 14 horas, na sede do Tribunal de Contas da União (TCU), em Brasília. O encontro inédito é uma iniciativa de Tribuna, com o apoio da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph). As inscrições estão esgotadas.

A busca de melhorias para destravar investimentos é o foco do painel “As demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo”. Sobre o tema, A Tribuna ouviu dois representantes dos setores público e privado, que participarão do debate.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, comentou sobre a relevância da colaboração da agência sob o escopo regulatório para a viabilização de projetos de infraestrutura. “O setor portuário é responsável por mais de 96% do nosso comércio exterior. Temos a responsabilidade e a obrigação de dotar o setor com segurança jurídica para atrair investimentos, que são de longo prazo, com uma regulação eficiente e transparente”.

Vasconcelos salientou que “há uma sinergia junto com o Ministério de Portos e Aeroportos, que é o formulador da política pública para o setor, para endereçarmos reduzir a burocracia e flexibilizar os investimentos no setor. A infraestrutura tem que ser tratada de forma diferente e com responsabilidade”.

Representando a iniciativa privada, a diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Gabriela Costa, avalia que o TCU tem papel estratégico não apenas na fiscalização, mas também na melhoria do ambiente institucional para investimentos em infraestrutura portuária. Segundo ela, a atuação técnica da Corte de Contas tem contribuído para identificar gargalos e orientar soluções que podem acelerar a implementação de projetos no País.

“O TCU tem um papel primordial no acompanhamento desses projetos, já que tem uma missão muito importante de acompanhar toda a parte orçamentária e financeira, aprimorando as atividades desenvolvidas na administração pública”, afirmou.

Para Gabriela, o trabalho da equipe técnica do TCU tem evoluído nos últimos anos. “A equipe técnica do TCU vem trabalhando de forma proativa, se aproximando do setor para entender suas especificidades e buscando orientá-lo de forma apropriada.”

A executiva apontou que um dos desafios para destravar investimentos está na identificação dos entraves regulatórios e institucionais que ainda dificultam a expansão da infraestrutura portuária. “Hoje, o maior desafio é entender de forma precisa onde podem estar os principais gargalos”, disse.

Gabriela lembra que os terminais privados vêm ampliando significativamente seus investimentos, mas ainda enfrentam obstáculos. “Encontramos na legislação, principalmente com relação ao licenciamento ambiental e a questões patrimoniais, muitos entraves para a realização desses investimentos.”

PROGRAMAÇÃO

14 horas – Boas-vindas

- Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)

- 14h30 – Abertura oficial

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

- 14h50 – PAINEL 1 - O papel institucional do TCU nas demandas portuárias e marítimas no Brasil

- Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)
- Frederico Dias, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
- Gesner Oliveira, economista e ex-presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade)
- Tomé Franca, secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)
- Carlos Rafael Simões, auditor-chefe da AudPortoFerrovia do TCU

- 15h50 – Coffee break

- 16h10 – PAINEL 2 - As demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo

- Alber Vasconcelos, diretor da Antaq
- Keyla Boaventura, secretária de Infraestrutura do TCU
- Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)
- Daniel Pedreira Dorea, CFO da Santos Brasil

- 17h15 – Considerações finais

- Antônio Anastasia, ministro do TCU

- 17h30 – Encerramento

- Benjamin Zymler, ministro do TCU

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/03/2026

LOGÍSTICA MARÍTIMA MUNDIAL EM RISCO

Crise entre EUA, Israel e Irã estrangula rotas marítimas, eleva fretes em 200% e obriga Brasil a adotar medidas urgentes de desburocratização portuária

Por Maxwell Rodrigues 8 de março de 2026

O cenário geopolítico de março de 2026 apresenta uma das crises mais severas para a logística marítima global desde a Segunda Guerra Mundial. A escalada das tensões e o envolvimento direto em conflitos entre EUA, Israel e Irã transformaram pontos nodais do comércio mundial — especificamente o Estreito de Ormuz e o Mar Vermelho — em zonas de exclusão de fato para grandes armadores. Este artigo analisa o impacto profundo dessa tríade de conflitos nos portos mundiais e brasileiros, os custos sistêmicos e o risco iminente de um “apagão” de contêineres.



(Imagem ilustrativa/ Gerada por IA)

O estrangulamento das artérias globais como Ormuz e Suez e o epicentro da crise logística reside na geografia do conflito. O Irã, detentor do controle estratégico sobre o Estreito de Ormuz, por onde transita cerca de 20% do consumo global de petróleo e volumes massivos de carga containerizada vindos da Ásia, utilizou o fechamento ou a sabotagem do estreito como arma de retaliação contra sanções dos EUA e o suporte americano a Israel.

Simultaneamente, a instabilidade no Mar Vermelho, alimentada por milícias aliadas ao Irã, forçou o desvio de quase 90% do tráfego que anteriormente utilizava o Canal de Suez. As embarcações agora são obrigadas a contornar o Cabo da Boa Esperança, na África. Essa rota adiciona entre 10 a 15 dias de viagem, consumindo milhões de dólares extras em combustível e, mais grave, retirando capacidade de oferta do mercado global ao manter os navios “presos” no mar por mais tempo.

A possibilidade de falta de contêineres, que parecia um fantasma do passado (pandemia de 2020), tornou-se uma realidade tangível em 2026. O problema não é a escassez física de caixas de aço, mas o seu posicionamento geográfico.

Com os navios levando o dobro do tempo para retornar da Europa e dos EUA para a Ásia, os contêineres vazios não chegam aos centros exportadores chineses na velocidade necessária. Isso cria um desequilíbrio: portos na América Latina e África ficam sobrecarregados com caixas vazias que não têm navios para resgatá-las, enquanto na China, indústrias aguardam semanas por uma unidade disponível. O resultado é a inflação do frete spot, que em rotas Leste-Oeste já apresenta aumentos superiores a 200% em relação ao período pré-conflito.

O Brasil, embora distante geograficamente do teatro de operações, é severamente afetado pela sua posição de “fim de linha” ou “periferia” nas rotas de navegação. O aumento de custos no frete para o Brasil é impactado pelo adicional de risco de guerra (War Risk Surcharge). As seguradoras marítimas elevaram os prêmios a níveis proibitivos para navios que cruzam zonas de influência iraniana ou israelense, custos estes repassados integralmente aos importadores e exportadores brasileiros.

Além disso, atrasos e omissões de escala ocorrem para compensar o tempo perdido no contorno da África, muitos armadores estão “omitindo” portos brasileiros. Eles preferem descarregar em hubs no Caribe ou nos EUA e seguir viagem, deixando a carga brasileira dependente de navios menores (feeders), o que encarece a logística interna e aumenta o tempo de prateleira dos produtos.

Já na exportação de commodities, o agro brasileiro, também enfrenta dificuldades. O custo do fertilizante (muitas vezes vindo ou passando por regiões de conflito) subiu, e a exportação de proteína animal para o Oriente Médio — um mercado chave — sofre com a interrupção das rotas diretas para portos como Jebel Ali e Haifa.

Diante de um cenário de inflação logística, o governo brasileiro possui ferramentas limitadas, mas essenciais, para evitar um colapso no abastecimento e na competitividade das exportações:

Redução de encargos portuários e adicionais -É uma medida imediata seria a suspensão temporária do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para rotas afetadas, aliviando o custo final da importação de insumos básicos.

Diplomacia logística e “safe lanes” -Através do Itamaraty, o Brasil pode buscar acordos de neutralidade comercial, garantindo que cargas de alimentos e remédios tenham prioridade e não sejam alvos de bloqueios ou sanções secundárias.

Aceleração do “porto 24 horas” - O governo pode impor a digitalização total e o funcionamento ininterrupto de órgãos anuentes (Receita, Anvisa, Vigiaagro) para garantir que, quando um navio finalmente atracar, a carga seja liberada em tempo recorde, compensando o atraso marítimo.

Incentivo à cabotagem (br do mar) - Fomentar a navigation entre portos nacionais para reduzir a dependência de caminhões e otimizar a distribuição de contêineres vazios dentro do território nacional, aliviando o gargalo de falta de equipamento em portos específicos.

Revisão do pis/cofins sobre combustíveis marítimos - Para atrair navios que estão desviando rotas, o Brasil pode oferecer condições especiais de reabastecimento (Bunker) em portos estratégicos como o de Santos ou Suape.

A guerra entre EUA, Israel e Irã não é apenas um conflito regional; é um evento de ruptura para a globalização just-in-time. O impacto nos portos é a face visível de uma mudança estrutural: a transição para o nearshoring ou friendshoring (comprar de países vizinhos ou aliados). Para o Brasil, o momento exige resiliência. O custo de importar tecnologia e insumos subirá, e a eficiência dos portos nacionais — agora mais do que nunca — dependerá de quão rápido o país consegue desburocratizar seus processos para compensar os riscos de um mar hostil. A logística mundial não será mais a mesma; a previsibilidade deu lugar à gestão de crises permanente.

E de crise permanente o Brasil entende, gerando novas crises para desviar o foco da crise inicial. Só não sabemos como iremos criar uma nova crise que seja maior do que a existente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/03/2026

PORTO DE SANTOS PRORROGA DESCONTO EM TARIFAS PARA NAVIOS VERDES NO LITORAL DE SÃO PAULO

Benefício concedido pela Autoridade Portuária é para as embarcações que poluem menos

Por ATribuna.com.br 7 de março de 2026



O benefício é para embarcações com cadastro e pontuação positiva no Índice Ambiental de Navios (Vanessa Rodrigues/ Arquivo AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) prorrogou novamente, por mais quatro meses, o desconto que vem sendo dado desde 2023 nas tarifas cobradas dos chamados “navios verdes”, com menos emissão de poluentes. O benefício é para embarcações com cadastro e pontuação positiva no Índice Ambiental de Navios (Environmental Ship Index, ESI), da Organização Marítima Mundial (IMO, na sigla em inglês), e pode

chegar a 15% de redução.

Os descontos são aplicadas nas tarifas cobradas pelo uso das infraestruturas de acesso aquaviário, cobradas por tonelagem de porte bruto da embarcação. “A aplicação de desconto para navios ambientalmente mais eficientes é uma das alavancas do esforço da APS no combate ao risco climático”, afirma, em nota, a gestora do Porto.

O setor marítimo responde por 80% do comércio mundial e 3% das emissões globais de gases de efeito estufa (GEE), segundo dados da IMO, tornando a transformação dos portos crítica para o cumprimento das metas do Acordo de Paris (tratado internacional adotado em 2015 para reduzir emissões de GEE no sentido de limitar o aumento da temperatura a 1,5°C acima dos níveis pré-industriais). “O Porto de Santos busca liderar a transição energética no setor aquaviário nacional”.

Incentivo

Desde 2023, o desconto tarifário ofertado a navios e terminais que adotam práticas sustentáveis é superior a R\$ 40,6 milhões. “São receitas de que a APS abre mão de arrecadar para incentivar a adequação a exigências globais. Trata-se também de incentivar a vinda de novos navios uma vez que a frota passa por renovação incorporando novas embarcações sustentáveis”.

O Porto de Santos elabora um Plano de Descarbonização com objetivo traçar diretrizes e metas para descarbonizar as operações de todo o complexo portuário, o que inclui as atividades da APS, dos terminais, dos navios e dos modais de transporte ferroviário e rodoviário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/03/2026

'PORTO DE SANTOS É UMA INFRAESTRUTURA CRÍTICA PARA O BRASIL', AFIRMA CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO

Com 32 anos de carreira e experiência internacional, Leandro Gomes Mendes assume a Capitania dos Portos de São Paulo destacando o papel estratégico do complexo santista para a economia brasileira

Por Maurício Martins 7 de março de 2026



(Sílvia Luiz/ AT)

O capitão de mar e guerra Leandro Gomes Mendes assumiu em 23 de janeiro o comando da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). Aos 47 anos, o oficial nasceu no Rio de Janeiro e tem 32 anos de trajetória na Marinha do Brasil, instituição na qual ingressou aos 15 anos, seguindo os passos do cunhado militar que tanto admirava.

Ao longo da carreira, atuou em diferentes regiões do País e no exterior. Mendes também integrou forças de paz da Organização das Nações Unidas (ONU), no Líbano, em 2018. Sua formação inclui estudos no Naval College (Colégio Naval), nos Estados Unidos, além de participação em um grupo de cenários prospectivos no Reino Unido, ligado ao Ministério da Defesa britânico.

Antes de assumir a CPSP, atuava no Estado-Maior da Armada, em Brasília, no desenvolvimento de estratégias para a Marinha e para a área marítima. Em entrevista para A Tribuna, o capitão dos Portos fala sobre sua trajetória na Marinha, os desafios de assumir o comando da Capitania, que fica no Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul, além das prioridades de sua gestão.

Como foi a sua entrada na Marinha do Brasil?

Meu cunhado, que namorava com a minha irmã, me despertou para a profissão. Ele ia visitá-la, às vezes com a farda, voltando da Escola Naval. Eu me interessei muito. Com o passar do tempo, estudando e procurando opções, eu vi a Marinha do Brasil como uma grande oportunidade. Primeiramente porque eu adorava viajar e conhecer lugares novos. A Marinha nos proporciona isso. Em segundo, porque para mim é uma das maiores instituições e que as pesquisas comprovam a confiança que a sociedade tem nela. Entrei em 1994 no Colégio Naval, fui para a Escola Naval depois e me formei em 1999. No ano de 2000 realizei uma viagem de instrução e comecei na Marinha como 2º tenente em 2001, a bordo do navio-tanque Almirante Gastão Mota. Lá, como oficial armamentista e de convés. Ali eu me encontrei e falei ‘é aqui que eu quero ficar, na Armada’.

Nesse período de mais de 30 anos de carreira, o senhor passou por vários locais do Brasil, certo?

Depois do meu curso de aperfeiçoamento, tive a oportunidade de ir para Manaus. Lá conheci uma região muito especial do Brasil, que temos um povo que precisa muito da nossa atenção. Fiquei por lá

de 2004 até 2008, sempre com minha família me acompanhando. Em 2008 voltei para o Rio de Janeiro, trabalhei um tempo no Segundo Esquadrão de Escolta, na área de logística. Depois, fui comandar o navio-patrolha Gurupá. Aí eu fui ser um oficial comandante de companhia na Escola Naval, onde eu pude tentar passar alguma coisa para os novos aspirantes sobre como é a carreira. E isso me deu uma satisfação imensa. Lá tive a oportunidade de vir com um veleiro participar da regata Ilhabela junto com os garotos. Viemos navegando no veleiro, foi muito bacana. Depois fui acompanhar o almirante Ademir Sobrinho, quando ele foi comandante do 4º Distrito Naval, em Belém (PA). Fui ser assistente dele. Por lá fiquei dois anos e depois fui comandar o navio transporte fluvial Paraguaçu, que fica em Ladário, Corumbá. Fui convidado para ser chefe de Estado-Maior da flotilha (parte da frota) de navios. Depois fui para o curso de Estado-Maior para oficiais superiores no Rio de Janeiro, no ano de 2017.

O senhor também teve experiências internacionais...

Em fevereiro de 2018 fui para o Líbano em uma missão de paz. Era para ficar seis meses, mas fiquei um ano, voltando em 2019. Assim que cheguei, eu tive a grata surpresa porque fui selecionado para cursar o Naval College (EUA). Depois do curso da Escola de Guerra Naval existe uma seleção e eu fui selecionado para esse curso. Lá aprendi algumas coisas para tentar trazer para a nossa Escola de Guerra Naval como instrutor, onde eu fiquei no retorno desse curso, de 2020 até 2021. De lá fui participar de um outro processo seletivo no qual fui indicado para trabalhar no Development and Concepts Doctrine Centre (Centro de Doutrina de Desenvolvimento e Conceitos), no Reino Unido, em que eu fiquei dois anos estudando como eles faziam futuros no Ministério da Defesa do Reino Unido. Eu era um oficial deles e trabalhava na área de oceanos. Eu era o gerente do projeto de oceanos. Estava no time de meio ambiente e também participava do time das Américas. Inclusive participei de um livro chamado Global Strategic Trends (Tendências Estratégicas Globais), sétima edição, lançado em 2025 e fruto da produção que eu fiz nos oceanos. Essa publicação aponta tendências para os próximos 30 anos.

Como foi a volta ao Brasil?

Voltei para o Estado-Maior da Armada, onde contribuí na questão de cenários, estudos de futuro. Lá nós trabalhamos numa divisão que analisa os futuros para, a partir dali, pensar numa estratégia e depois ver quais meios a Marinha do Brasil precisa adquirir. Que haja um raciocínio concatenado e cada vez mais profissionalizado. Então, hoje nós temos uma estratégia de defesa marítima e um plano de configuração de força, fruto dessa estratégia. A gente pensa hoje o que a gente quer ser no futuro, baseado em documentos normativos, como a Estratégia Nacional de Defesa, a Política Nacional de Defesa e a Política Marítima Nacional. E com base nisso tirar nossos objetivos estratégicos.

Nesse período de carreira o senhor veio muitas vezes ao Porto de Santos? Vim quando eu comande o navio-patrolha fluvial Gurupá e também quando eu estava no meu primeiro navio, o navio-tanque Almirante Gastão Mota. Mas, devido a me espalhar pelo Brasil todo, acabei não voltando. A minha última lembrança tinha sido de 2008, 2009. Aí quando cheguei agora, vi a cidade ainda mais bonita, um porto muito mais desenvolvido e preparado, que é um grande orgulho para o brasileiro.

O que significa para o senhor, com uma carreira tão longa na Marinha, assumir a Capitania dos Portos de São Paulo no Porto de Santos?

Além do grande orgulho, da grande alegria de poder contribuir de alguma forma, é um desafio. Nós temos que estar a par de todas as normas e regras que a navegação institui para a entrada a esse porto especificamente. Mas é também muito entusiasmante, porque essa é uma região fundamental do Brasil. Analisando tudo que nós temos aqui no Brasil, esse porto é uma infraestrutura crítica. É aquilo que, de fato, a sua interrupção ou destruição causaria um grande problema para a nossa sociedade brasileira. E o Porto de Santos, além de ser o maior, também tem produtos muito especiais para nós, que garantem empregos e que garantem a nossa saúde financeira como Estado. Além disso, também temos aqui uma comunidade marítima muito ativa. Então para mim foi um grande orgulho e uma grande satisfação.



O Porto movimenta produtos importantes para a economia nacional, gera empregos e contribui diretamente para a saúde financeira do País (Sílvia Luiz/AT)

O que será fundamental para o seu trabalho aqui? O primordial, pelo que eu tenho visto, é realmente o diálogo com a comunidade marítima. As normas estão aí, as regras existem, nós estudamos, nos preparamos. Mas exatamente por ser um porto empreendedor, que tem muito a crescer, já sendo o maior da América Latina, nós temos um potencial

muito grande e temos que explorar isso. Toda essa vontade de crescer tem que ser colocada em prática. Então tudo que chega para a gente como uma novidade tem que ser bem visto, tem que sentar, debruçar, estudar e ver uma maneira de garantir que aquilo ocorra com segurança. Nesse pouco tempo que estou aqui, já tive diálogo com muitas empresas e parceiros que trabalham aqui no Porto e pude ver que existe essa tendência para o crescimento, essa vontade de avançar. Nós precisamos estar à altura, temos uma tripulação bem aguerrida para ajudar de todas as formas.

Como funciona o trabalho da Marinha aqui na região?

Tem o que está na missão das capitânias, que é a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e a prevenção da poluição hídrica. Sabemos o que fazer, mas a questão é como aplicar isso. Às vezes temos números altos aqui, de apreensões e notificações, que dão a sensação de como a Marinha trabalha, como está presente. Mas, para mim, o fundamental é orientar e instruir para que esses números diminuam. Eu não quero mostrar serviço pelos números. Quero que no futuro possamos ver nosso porto e as pessoas que usam o mar para esporte e recreação com consciência de mentalidade marítima, evitando a cultura do risco. Que se preparem para ir para o mar, que a segurança esteja baseada na legalidade. Que as embarcações estejam em condições adequadas e que as pessoas estejam qualificadas para navegar.

Como funciona a investigação de acidentes marítimos? Temos um caso recente de um navio que bateu em duas balsas.

Nós cuidamos de 151 municípios, é uma área colossal para tudo o que possa acontecer no mar todos os dias. Os inquéritos procuram se ater a documentos e normas, nacionais, internacionais e regionais. Nosso pessoal trabalha muito, temos dois advogados que atuam em várias áreas. Os inquéritos têm 90 dias de duração. Depois, existe um prazo para defesa prévia das partes envolvidas. Depois disso o processo segue para o Tribunal Marítimo, que vai divulgar sanções ou punições, se for o caso, e também dar divulgação às conclusões e às lições aprendidas, o que podemos melhorar.

Quais são seus planos à frente da Capitania?

Primeiramente, é importante mencionar que as coisas já funcionam. Trocou o comandante, mas a engrenagem está rodando. A segurança do tráfego aquaviário não depende de uma pessoa. Nosso pessoal continua fazendo inspeções e cumprindo todas as normas devidas. São questões regulamentares que já cumprimos e estamos prontos para responder a emergências. Mas a minha preocupação é chamar as pessoas para conversar, dialogar com órgãos de segurança pública, empresas e terminais. Sempre tentar incrementar. E também dar muita ênfase ao ensino. Se conseguirmos criar uma mentalidade marítima nas pessoas, talvez não seja necessário autuar tanta gente no futuro. Nesse ponto tenho que agradecer muito à Sociedade Amigos da Marinha, a Somar, que junto com a gente tenta divulgar isso.

Como foi sua chegada a Santos?

É um povo muito hospitaleiro, que nos recebe muito bem em qualquer lugar. Acho que já estou bem inserido nessa cultura caieira, até porque quem vem do Rio de Janeiro também tem ligação com o litoral. Santos é um lugar encantador e promissor. A posição da cidade é espetacular, com porto, centro industrial próximo, estradas e ferrovias importantes. É um lugar único na América Latina para desenvolvimento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/03/2026

FERROVIAS BATEM RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO COM 555,48 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Expansão do modal ferroviário reduz emissão de gases e custos logísticos no escoamento da safra recorde do agronegócio

Da *ATribuna.com.br* 7 de março de 2026



Movimentação de cargas escoadas por trilhos no ano passado teve alta de 2,57% na comparação com 2024 (Matheus Tagé/ Arquivo AT)

A movimentação ferroviária alcançou 555,48 milhões de toneladas úteis (TU) no País em 2025, o que representa alta de 2,57% na comparação com 2024, das cargas escoadas pelos trilhos para abastecimento interno e comércio exterior.

“Pela terceira vez consecutiva, batemos o recorde de movimentação de cargas por ferrovias no Brasil, em um momento em que também registramos um volume de investimentos privados histórico no setor. Esses resultados mostram que o planejamento, a previsibilidade regulatória e o diálogo com o mercado estão produzindo efeitos concretos”, destacou o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Segundo ele, os esforços da pasta concentraram-se em aprimorar as cadeias de deslocamentos terrestres para que os insumos escoados pelo Brasil contem com estrutura adequada e sejam conduzidos por caminhos de menor custo e maior eficiência.

“Por exemplo, nos trajetos de longa distância, os grãos de Mato Grosso, principal produtor nacional, podem ser enviados ao Sudeste e aos portos da região por meio das ferrovias, o que reduz a circulação de caminhões nas estradas e a emissão de gases de efeito estufa (GEE)”, afirma o Ministério dos Transportes, em nota.

Levantamento da Infra S.A. sobre a movimentação por trilhos em 2025 mostra que o setor agrícola apresentou o melhor desempenho, com avanço de 4,62%, seguido por outras mercadorias, que cresceram 3,43%. O minério de ferro manteve protagonismo ao atingir 401,35 milhões de TU, com elevação de 2,72%.

“O crescimento do transporte pelas ferrovias reforça o papel estratégico do modal diante da expansão da atividade econômica, que não para de aumentar, e vai além de uma tendência”, Ribeiro.

Fonte: *A Tribuna Digital* - SP

Data: 07/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO REÚNE 368 PROJETOS E PODE VIABILIZAR TÉRMICAS A GÁS EM ALAGOAS

Organizado pela ANEEL e CCEE, leilão busca reforçar a segurança energética do país em meio à expansão das fontes renováveis

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



Leilões buscam garantir segurança energética ao Sistema Interligado Nacional. Foto: Agência Brasil

Energética (EPE), 368 projetos foram inscritos para os certames, que devem balizar a contratação de potência no país nos próximos anos.

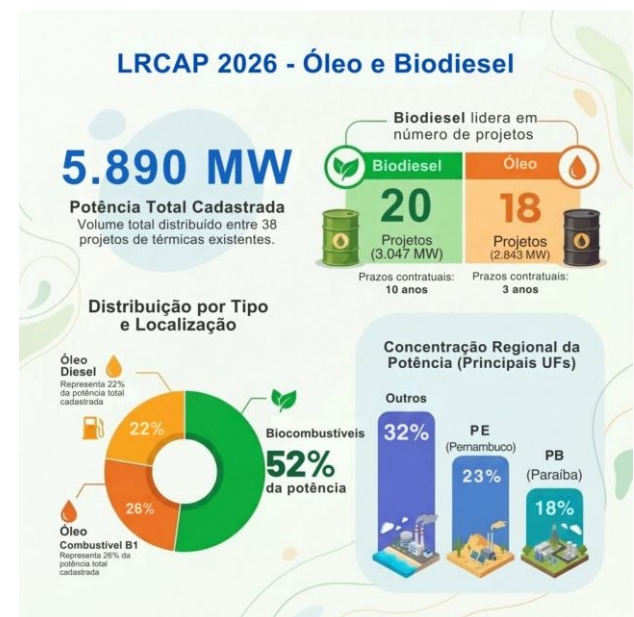
Os leilões acontecem em um momento de transformação da matriz elétrica brasileira, cada vez mais baseada em fontes renováveis como a energia eólica e solar. Embora essas fontes tenham ampliado a participação da geração limpa no sistema, sua produção é variável, o que exige usinas capazes de fornecer potência rapidamente quando necessário.

Nesse contexto, os leilões de reserva de capacidade buscam garantir segurança energética ao Sistema Interligado Nacional (SIN), permitindo que o Operador Nacional do Sistema (ONS) acione essas usinas em períodos de maior demanda ou de menor geração renovável.

Segundo Leilão de Reserva de Capacidade contratará energia de usinas hidrelétricas (UHE) e termelétricas (UTE) a gás natural e carvão mineral. Foto: Movimento Econômico

Segundo dados da EPE, do total de empreendimentos cadastrados para o leilão que

será realizado no dia 18 de março, a maior parte é formada por termelétricas a gás natural, que somam mais de 300 projetos habilitados para participar da disputa.



Também estão inscritos empreendimentos a carvão mineral e propostas de ampliação de usinas hidrelétricas existentes. Juntos, os projetos inscritos representam mais de 120 gigawatts (GW) de capacidade.

Já o outro certame, previsto para o dia 20 de março, será voltado à contratação de potência de usinas termelétricas movidas a óleo combustível, óleo diesel e biodiesel. Ao todo, 38 projetos foram cadastrados para essa disputa, somando cerca de 5,8 gigawatts (GW) de capacidade instalada.

Terceiro Leilão de Reservas negociará energia gerada por termelétricas a óleo diesel, óleo combustível e biodiesel. Foto: Movimento Econômico

Diferentemente do leilão principal, esses contratos terão prazos menores de suprimento, funcionando como um mecanismo complementar para garantir potência ao sistema elétrico em períodos de maior necessidade.

Projetos de térmicas a gás em Alagoas entram na disputa de leilão

Entre os projetos cadastrados para o leilão estão sete termelétricas a gás natural planejadas pela Origem Energia, na planta da empresa em Pilar, na Região Metropolitana de Maceió.

Em entrevista ao Movimento Econômico, a diretora comercial da Origem Energia, Flávia Barros, explicou que as usinas fazem parte da estratégia da empresa de ampliar o uso do gás natural produzido em seus ativos no estado, integrando geração elétrica, produção onshore e projetos de estocagem subterrânea. A execução dos empreendimentos, no entanto, depende diretamente do resultado do leilão.

“Os nossos produtos estão aptos a participar de qualquer um dos produtos do certame, começando em 2028. Então, portanto, os projetos que vão ser, de fato, executados e construídos são os que forem consagrados no leilão, daí partiremos para a execução”, disse.

A Origem já havia anunciado que pretende investir em termelétricas em Alagoas até 2030, como parte do projeto que inclui ainda a operação de Estocagem Subterrânea de Gás Natural, totalizando algo entre US\$ 700 milhões em investimentos.

“Esse projeto é muito aderente à estratégia da Origem de ser uma empresa de soluções integradas, coerente com nosso propósito em Alagoas para prover o Nordeste de energia flexível e competitiva”, ressaltou.

Segundo Flávia, os projetos foram estruturados para atender ao novo perfil de demanda do sistema elétrico brasileiro.

“Hoje a matriz elétrica brasileira é predominantemente renovável. Isso exige usinas que possam entrar em operação rapidamente para atender os picos de demanda do sistema. Essas térmicas são projetadas justamente para fornecer essa potência quando o operador precisa, funcionando por períodos curtos e sendo desligadas quando não são necessárias”, explicou.

A executiva destaca que a estratégia da empresa de desenvolver o projeto de estocagem subterrânea de gás natural no polo de Pilar pode ajudar a equilibrar a oferta do combustível em momentos de maior demanda do sistema elétrico.



Segundo Diretora Comercial da Origem Energia, Flávia Barros, empresa tem sete termelétricas a gás natural planejadas para a planta localizada em Pilar, Alagoas. Foto: Assessoria

Segundo ela, esse tipo de solução pode ampliar o uso do gás doméstico na geração de energia e reduzir a dependência de combustíveis importados utilizados atualmente em parte do parque termelétrico brasileiro.

“Qual foi a solução que o Brasil adotou até hoje para dar flexibilidade ao sistema? O GNL, que é um gás importado. A estocagem traz uma lupa para a possibilidade de usar o gás doméstico para o atendimento de ponta, para que ele tenha, com a estocagem, a flexibilidade que o GNL muitas vezes traz e que a nossa produção offshore, predominante no Brasil, tem dificuldade de atender”, afirmou.

Transição energética cria demanda para térmicas flexíveis

O avanço das fontes renováveis e a necessidade de flexibilidade do sistema elétrico tendem a abrir espaço para novos modelos de geração térmica no país. Para Barros, a combinação entre produção

de gás em terra e projetos de estocagem pode ganhar relevância nos próximos anos, à medida que o sistema passa a demandar usinas capazes de responder rapidamente às oscilações da geração renovável.

“A produção onshore ainda tem muito a ser desenvolvida no Brasil. Uma parte pequena das bacias sedimentares é explorada, então existe espaço para crescimento. Além disso, é uma produção normalmente mais competitiva e mais acessível do que produzir gás a 300 quilômetros da costa”, avaliou.

Segundo a executiva, a combinação entre produção doméstica, estocagem e geração térmica pode representar uma mudança gradual no modelo de suprimento de gás do país.

“Hoje a gente fica muito exposto ao gás importado. O GNL muitas vezes é comprado no mercado spot, então o preço varia com a commodity. É uma quebra de paradigma em relação ao modelo que se desenvolveu no Brasil”, completou.

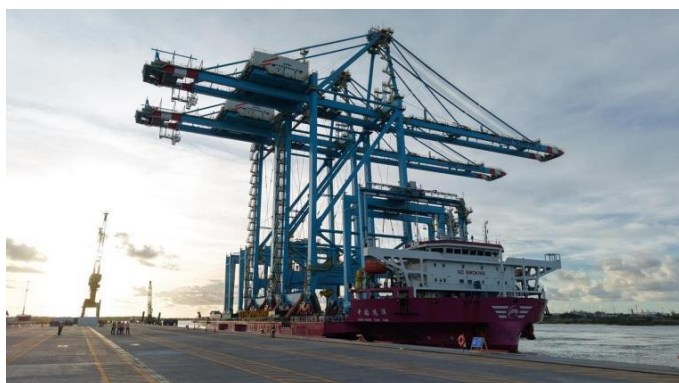
Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/03/2026

EM SUAPE, APM TERMINALS IMPLANTA OPERAÇÃO 100% ELETRIFICADA INÉDITA NA AMÉRICA LATINA

Equipamentos 100% eletrificados lançam o Porto de Suape em outro patamar da logística e da sustentabilidade

Por Patrícia Raposo - De Recife patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Guindastes da APM Terminals em Suape: 100% eletrificados

A APM Terminals Suape apresenta nesta segunda-feira (9), às 11h, os equipamentos que irão operar o novo terminal de contêineres no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco. A chegada das máquinas marca um avanço na implantação da infraestrutura do empreendimento, que deverá reforçar a capacidade logística do porto, dando origem ao primeiro terminal portuário 100% eletrificado da

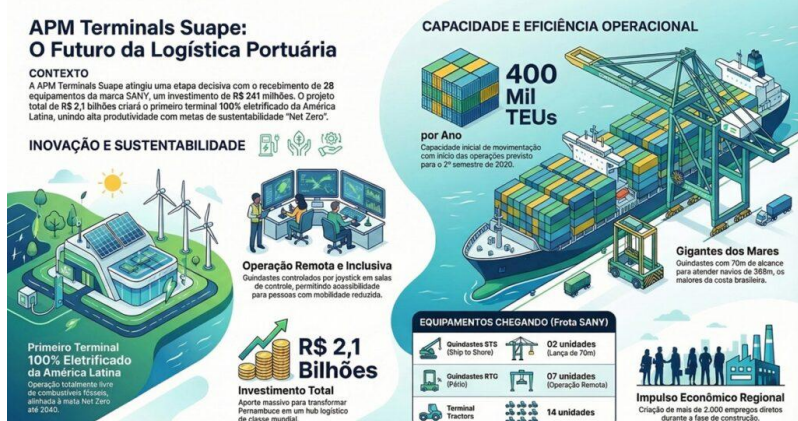
América Latina.

Ao todo, 28 equipamentos eletrificados da fabricante SANY chegaram ao terminal na semana passada, representando um investimento de R\$ 241 milhões. As máquinas, de última geração, serão utilizadas nas operações de movimentação de contêineres.

Os equipamentos serão apresentados durante cerimônia no próprio complexo portuário, com a presença de autoridades e convidados. A chegada do lote marca o início das configurações técnicas necessárias para a futura operação do terminal e representa mais uma etapa na implantação de um dos principais projetos recentes de expansão da infraestrutura portuária da região.

O projeto integral, que soma um aporte estimado em R\$ 2,1 bilhões, entra agora na fase final de construção da infraestrutura principal e tem previsão para iniciar as operações no segundo semestre de 2026 e lança o Porto de Suape em outro patamar da logística e da sustentabilidade.

Com capacidade inicial para movimentar 400 mil TEUs por ano, o empreendimento já gerou mais de 2.000 empregos diretos durante sua construção. Daniel Rose, diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém, afirma que “este é um marco crucial para o projeto que agora entra na fase final de construção da infraestrutura principal do terminal”.



Infográfico ME

Rose ressaltava ainda que a unidade “reforçará a eficiência, a segurança e a competitividade logística de Pernambuco e de todo o Nordeste, consolidando a APM Terminals Suape como um dos mais relevantes investimentos privados recentes na infraestrutura portuária da região”. Segundo o diretor-presidente, com equipamentos totalmente eletrificados, a APM reforça o compromisso global da

empresa em atingir a meta de net zero até 2040.

A viabilidade do terminal é vista como um fator de atração para novas linhas marítimas e negócios internacionais. Armando Monteiro Bisneto, diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, pontua que “será o primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina, o que reforça o posicionamento de Suape como hub logístico moderno, sustentável e alinhado às transformações do setor”. Segundo Monteiro Bisneto, “o novo terminal vai atrair novos negócios, novas linhas marítimas que estão sendo prospectadas pela gestão atual, e dinamizar a economia de Pernambuco, reforçando a nossa posição de destaque no cenário internacional”.



Suape entra num novo patamar logístico com novo terminal eletrificado/Foto: Porto de Suape /Divulgação.

Tecnologia embarca no terminal

No aspecto operacional, destacam-se os dois guindastes STS (Ship to Shore), responsáveis pelo carregamento e descarregamento dos navios. Um diferencial desses equipamentos é a lança de 70 metros de alcance operacional, que permite a operação de embarcações com mais de 366 metros de comprimento, que, atualmente, são as maiores que navegam na costa brasileira.

Para movimentação de contêineres no pátio do terminal, foram adquiridos sete guindastes RTGs (Rubber Tyred Gantry Cranes), considerados essenciais para garantir segurança e alta produtividade.

Tanto os STSs quanto os RTGs serão operados por controle remoto, diretamente das salas de controle. Essa tecnologia proporciona maior conforto e ergonomia aos operadores, além de ampliar a acessibilidade da função, permitindo que pessoas com mobilidade reduzida possam desempenhar o cargo. Diferentemente dos equipamentos tradicionais, que exigem acesso por escadas ou elevadores, o novo modelo elimina essas barreiras.

A tecnologia embarcada é de última geração, com sistemas que elevam os padrões de segurança e eficiência. Entre os recursos, estão dispositivos que aumentam a precisão dos movimentos e protegem tanto os equipamentos quanto as cargas contra colisões. Complementando o portfólio, o terminal contará ainda com duas Reach Stackers, uma empilhadeira para 16 toneladas, duas empilhadeiras para contêineres vazios e 14 Terminal Tractors.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/03/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

IGUALDADE DE GÊNERO: OPORTUNIDADE E SEGURANÇA PARA MULHERES TÊM EMBARQUE PRIORITÁRIO NO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Ações incluem prevenção ao assédio, combate ao feminicídio e formação de mão-de-obra feminina nos setores aéreo e portuário



MPor se empenha na construção de ambientes de trabalho mais seguros, diversos e respeitosos para todas as mulheres. Foto: Aescom/MPor

Promover a equidade de gênero nos setores aéreo, portuário, e aquaviário é um compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Além de ampliar a presença de mulheres em atividades historicamente masculinas, a pasta atua para fortalecer uma cultura de respeito e dignidade para mulheres e meninas em voos, embarcações e ambientes de trabalho. O engajamento masculino na prevenção à violência de gênero também é

indispensável, como afirma o ministro da pasta, Silvio Costa Filho: "é fundamental que nós, homens, independentemente de qualquer posição, ampliemos a defesa das mulheres", ressalta.

Atualmente, a presença feminina ainda é reduzida nas áreas. As mulheres representam cerca de 3% a 4% da força de trabalho na aviação e aproximadamente 18% no setor aquaviário. Para mudar essa realidade, o MPor combina políticas de inclusão profissional com campanhas de conscientização e prevenção ao assédio e à violência contra a mulher, mobilizando trabalhadores, empresas e usuários dos setores.

A ouvidora da pasta, Maíra Cervi Barrozo do Nascimento, explica que a segurança e o enfrentamento ao assédio são fatores decisivos para ampliar a participação feminina nesses segmentos. "Muitas mulheres ainda acreditam que não podem atuar nesses setores por falta de segurança ou de oportunidades de capacitação. Por isso, precisamos criar ambientes profissionais mais seguros e inclusivos", explica.

Nessa direção, para combater a importunação e a violência de gênero em aeroportos e aeronaves de todo o país, desde maio do ano passado, o MPor promove a campanha "Assédio Não Decola". A iniciativa estabelece protocolos claros de prevenção e denúncia, reunidos no Guia de Combate ao Assédio na Aviação, uma cartilha com orientações para empresas, trabalhadores e passageiros identificarem e enfrentarem práticas como assédio e importunação sexual.

"A aviação é um símbolo de conexão entre pessoas, regiões e oportunidades. Queremos que todos se sintam parte desse universo, com igualdade de acesso, respeito e acolhimento em cada aeroporto e voo do país", ressalta o ministro Costa Filho.

A exemplo do que acontece na aviação, a pasta prepara uma nova iniciativa voltada ao setor portuário. A campanha "Assédio Não Embarca" será lançada este mês e terá foco no combate a crimes de natureza sexual e de gênero contra as mulheres nos portos. "É preciso proteger as mulheres para que elas possam trabalhar em paz e ter acessos aos ambientes com segurança", ressalta a ouvidora do Ministério.

MPor pelas mulheres

Outra pauta prioritária é o combate ao feminicídio. Por meio da campanha "Assédio Não Decola, Feminicídio Também Não", o MPor aproveita a grande circulação dos terminais de passageiros para

conscientizar a população sobre um dos crimes mais graves e sérios do Brasil. A iniciativa é uma evolução das ações iniciadas em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e as concessionárias aeroportuárias. "Infelizmente, todos os dias, quatro mulheres são vítimas desse crime no país, e não podemos aceitar essa realidade. Vamos juntos trabalhar a favor das brasileiras", enfatiza o ministro do MPor, ao reforçar o empenho da pasta em proteger a vida e a dignidade das mulheres.

Nos portos, o cuidado ancora também na oferta de trabalho para mulheres. Na primeira semana de março, o MPor instalou o primeiro Grupo de Trabalho de Equidade de Gênero do Fórum dos Trabalhadores Portuários. A iniciativa tem como objetivo monitorar e propor ações que garantam igualdade de oportunidades às trabalhadoras nos portos, além de identificar barreiras estruturais para o emprego da mão-de-obra feminina. O GT também objetiva disseminar boas práticas adotadas no Brasil e no exterior nos setores portuário e aquaviário.

Outro passo importante para equidade no mercado de trabalho, foi o lançamento do programa Asas para Todos, iniciativa do MPor e da Anac para ampliar a diversidade na aviação civil brasileira por meio da educação e da inclusão social. O programa reúne órgãos do Governo Federal, empresas do setor aéreo, universidades e organizações da sociedade civil para incentivar o ingresso de mulheres, pessoas LGBTQIA+, negras e de baixa renda na aviação. Entre as ações está o subprograma Mulheres na Aviação, que incentiva meninas e mulheres a construir carreira no setor.

O compromisso com a transformação cultural também levou o MPor a aderir ao movimento HeForShe, iniciativa da ONU Mulheres que mobiliza lideranças masculinas na promoção da igualdade de gênero e no enfrentamento a estruturas históricas de machismo, racismo e outras formas de opressão.

As ações reforçam o compromisso do MPor com as diretrizes do Governo Federal voltadas à promoção da igualdade de oportunidades e à construção de ambientes de trabalho mais seguros, diversos e respeitosos para todas as mulheres.

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

Data: 06/03/2026

GALEÃO AVANÇA COMO HUB INTERNACIONAL E AMPLIA ROTAS PARA O EXTERIOR

Em anúncio feito pela companhia Gol Linhas Aéreas nesta sexta-feira (6), voos para a cidade de Nova Iorque começam em julho e outras conexões internacionais estão em estudo



Galeão avança como hub internacional e amplia rotas para o exterior - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, deve ganhar mais importância nas conexões internacionais do país. A companhia Gol Linhas Aéreas anunciou, nesta sexta-feira (6), planos para fortalecer o aeroporto como hub internacional, ampliando a oferta de voos para o exterior. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, acompanhou o lançamento junto com o presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva, e do prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes.

A partir de julho, a Gol pretende iniciar três voos semanais para Nova York, com chegada ao John F. Kennedy International Airport. Também há perspectiva de abertura de novas rotas para Lisboa, Orlando e Paris. A prefeitura do Rio de Janeiro anunciou um incentivo financeiro de cerca de US\$ 6 milhões para apoiar o lançamento da rota direta entre Galeão e Nova York.

Durante o evento, o presidente Lula falou sobre a importância de recuperar o Galeão, "não só para o Rio de Janeiro, mas também para o Brasil", e parabenizou os ministros de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e do Turismo, Gustavo Feliciano, pelos resultados. "O que nós estamos entregando aqui

hoje é resultado da nossa responsabilidade e do nosso compromisso com o país. Na hora que a gente planta coisas boas, a gente colhe coisas boas.”

Para o ministro, Silvio Costa Filho, o fortalecimento do Galeão é fruto do trabalho e dedicação do Governo Federal. “Quando o presidente Lula assumiu, nós tivemos 4,5 milhões de passageiros. Estava quase tudo fechado, inoperante, um ambiente de desemprego, de desesperança. Por sua decisão política e, quero fazer justiça, pela determinação do prefeito Eduardo Paes, no ano passado nós celebramos quase 18 milhões de passageiros, o maior volume da história do aeroporto do Galeão”, comemorou.

A iniciativa anunciada reforça o papel do Galeão como porta de entrada internacional do Brasil e amplia a conectividade aérea do país. “O fortalecimento das rotas internacionais é estratégico para estimular o turismo, os negócios e a geração de empregos”, afirmou o ministro. Em 2025, o aeroporto registrou 5,7 milhões de passageiros apenas em voos internacionais, o maior número da história do terminal.

Estudos da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico indicam que a consolidação do Galeão como hub internacional pode gerar impactos significativos no longo prazo. Em dez anos, a iniciativa pode ampliar o PIB do estado do Rio de Janeiro em R\$ 50,6 bilhões e gerar cerca de 684 mil novos empregos. No cenário nacional, o impacto estimado é de aumento de 0,6% no PIB do Brasil no mesmo período.

Movimentação no Galeão

Ao longo do ano, o terminal movimentou 18 milhões de passageiros, sendo 12,1 milhões em voos nacionais e 5,7 milhões em voos internacionais. O número de passageiros domésticos cresceu 181,4% em relação a 2023, enquanto o movimento internacional aumentou 58,3%. Ao todo, foram realizados 83,7 mil voos domésticos, alta de 168,3%, e 33 mil voos internacionais, crescimento de 63,4% no mesmo período.

O aeroporto também recebeu 2,1 milhões de turistas internacionais em 2025, um aumento de 88,6% em comparação com 2023, estabelecendo recorde histórico. Com esse desempenho, o Rio de Janeiro concentrou 43% de todo o crescimento do turismo internacional

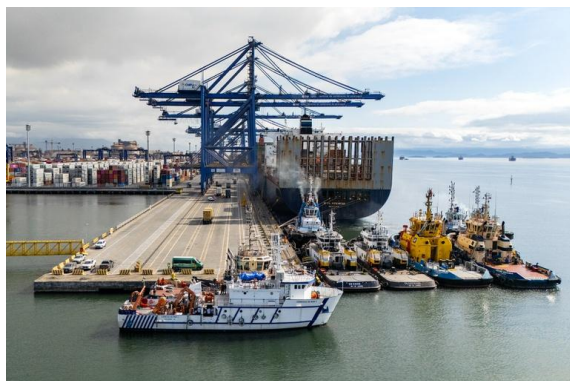
O Galeão é administrado pela concessionária Aeroporto Rio de Janeiro S.A. desde 2014, após leilão realizado pelo Governo Federal. O aeroporto também passa por um processo de modernização do contrato de concessão, com leilão previsto para o dia 30 de março, na B3.

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

Data: 06/03/2026

MPOR PRORROGA PRAZO PARA CONSULTA PÚBLICA DO PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA (PR)

Participação poderá ser feita até o dia 23 de março, por meio da plataforma Brasil Participativo



Consulta pública é prorrogada e participações seguem até 23 de março. Foto: Cláudio Neves/Porto de Paranaguá

O Ministério de Portos e Aeroportos prorrogou por mais 15 dias o prazo para envio de contribuições da sociedade civil à consulta pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no Paraná. Com a decisão, a participação, que se encerraria neste domingo (8), poderá ser feita até 23 de março.



A ampliação do prazo atende a solicitações de partes interessadas no desenvolvimento do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina. Podem contribuir com o modelo a sociedade civil, órgãos da administração pública e pessoas jurídicas, com o objetivo de aprimorar a política pública.

O Plano Mestre é um instrumento estratégico de planejamento do setor, elaborado para cada complexo portuário do país. Ele tem como finalidade orientar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos, abrangendo os portos, a relação porto-cidade e os acessos aos complexos portuários, conforme previsto na legislação setorial.

As contribuições, devidamente identificadas e fundamentadas, devem ser encaminhadas por meio do formulário eletrônico disponível na plataforma Brasil Participativo <https://brasilparticipativo.presidencia.gov.br/processes/consulta-paranagua-antonina/media>. No site, também estão disponíveis, para consulta, o documento preliminar do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina e o seu apêndice.

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

Data: 06/03/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O SALTO DO BIOMETANO NO BRASIL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A inauguração da maior planta de biometano do Brasil no último sábado, dia 7, em Paulínia (SP), marca um ponto de inflexão na estratégia nacional de transição energética. Ao converter o passivo ambiental de um antigo aterro sanitário em um ativo energético de alto valor, o projeto da OneBio não apenas retira resíduos do esquecimento, mas os insere no centro da nova economia de baixo carbono. Defender a expansão dessas unidades e o fomento a novos combustíveis é, hoje, a única via para garantir que o Brasil não seja apenas um espectador da descarbonização global, mas o seu principal protagonista.

A importância da instalação de plantas de biometano reside na sua capacidade de oferecer uma alternativa imediata e renovável ao gás natural fóssil. Com uma capacidade de 225 mil metros cúbicos por dia — o suficiente para abastecer mais de mil ônibus urbanos —, a unidade de Paulínia prova que a solução para a mobilidade sustentável e para a descarbonização industrial já está disponível em solo brasileiro. Quando indústrias de grande porte, como a Unilever, passam a utilizar esse insumo em seus processos, cria-se um círculo virtuoso onde a sustentabilidade deixa de ser um custo, para se tornar eficiência operacional e competitividade logística.

A contundência desta transição apoia-se em uma infraestrutura que já existe. O fato de a nova planta estar conectada diretamente à rede de gás canalizado demonstra a inteligência do biometano: ele é um combustível “drop-in”, que utiliza a malha de distribuição atual para entregar energia limpa sem a necessidade de investimentos bilionários em novos dutos. O Brasil, e especificamente o estado de São Paulo, que já detém metade da capacidade instalada do País, possui uma vocação natural para liderar esse setor. O potencial estimado de 6,4 milhões de m³/dia em território paulista é uma fronteira de desenvolvimento que aguarda apenas o incentivo correto para ser explorada.

Apoiar o biometano e o desenvolvimento de novos combustíveis é também uma estratégia de segurança energética. Em um mundo de incertezas geopolíticas, produzir combustível a partir de resíduos urbanos e agroindustriais internos protege a economia contra choques de preços externos. Como destacou o governador Tarcísio de Freitas, o mundo busca parceiros confiáveis para gerar energia verde, e o Brasil, ao transformar lixo em combustível de alta pureza, apresenta suas credenciais como esse aliado estratégico.

É imperativo que o Governo Federal e as administrações estaduais mantenham marcos regulatórios claros e agilidade nas licenças ambientais para as unidades que ainda aguardam autorização da Agência Nacional do Petróleo (ANP). A transição energética brasileira não pode ser uma promessa para 2050 – ela precisa ocorrer nos ecoparques e nas usinas de hoje. O biometano de Paulínia é o exemplo de que a riqueza do futuro não está apenas no subsolo, mas na nossa capacidade de inovar e dar um destino nobre ao que antes era apenas descarte. O Brasil que decola em direção à sustentabilidade precisa acelerar esse passo: o combustível do amanhã já está sendo refinado em nossos aterros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

OPINIÃO – ARTICULISTA - QUANDO O FUTURO NÃO CABE NO PORTO



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Mais preocupante é o que vem depois. Hoje não há um projeto estruturado que assegure a continuidade da expansão da capacidade portuária em Santos. Falta um cronograma definido, licenciamento encaminhado e modelagem consolidada para um terminal que suceda o STS-10. Forma-se, assim, um intervalo arriscado entre o crescimento da demanda e a oferta futura de infraestrutura.

O Porto de Santos (SP) voltou a crescer em ritmo acelerado. Entre 2024 e 2025, a movimentação de contêineres avançou cerca de 7,7% em TEUs (sigla, em inglês, de Twenty-feet Equivalent Unity), alcançando aproximadamente 5,9 milhões de unidades por ano. Não se trata de um pico isolado, mas da retomada de uma tendência estrutural, coerente com o peso do comércio exterior brasileiro e com a centralidade logística do maior porto do País. Crescer, nesse contexto, é uma boa notícia. A dificuldade surge quando esse avanço encontra limites físicos que não foram antecipados ou preparados com a antecedência necessária.

Planejar infraestrutura portuária exige tempo, decisões complexas e continuidade administrativa. Um novo terminal não se materializa de um ano para o outro. Entre concepção, licenciamento, modelagem e obras, são necessários pelo menos cinco anos para que a capacidade adicional se torne efetiva. Em muitos casos, esse prazo é ainda maior. Por isso, o planejamento de longo prazo não é um luxo técnico reservado a especialistas: é uma condição essencial para evitar gargalos previsíveis e preservar a eficiência logística de um país que depende intensamente do comércio exterior.

O Plano Nacional de Logística 2050 se propõe a oferecer essa visão de futuro e representa um avanço relevante, ao organizar cenários de demanda, reconhecer a importância estratégica de Santos e sinalizar a necessidade de ampliar a infraestrutura portuária. Como documento orientador de longo alcance, estabelece diretrizes e prioridades para as próximas décadas. Para que esse horizonte se materialize de forma consistente, o plano avançaria com complementações mais específicas, por meio de estudos setoriais e programações de investimento que indiquem, desde já, quais obras e expansões precisam estar concluídas em marcos intermediários — como 2030 e 2035 — alinhando o crescimento projetado da demanda à evolução efetiva da capacidade instalada. Essa tradução do planejamento em etapas concretas é o que permite transformar cenários em obras e diretrizes em decisões.

A diferença de abordagem fica mais clara quando se observa a prática de grandes portos europeus. Em Roterdã (Países Baixos), Antuérpia (Bélgica) ou Hamburgo (Alemanha), o planejamento não se limita a projeções econômicas. Ele envolve a reserva antecipada de áreas, a definição de fases sucessivas de expansão e a preparação do próximo terminal enquanto o atual ainda opera com alguma folga. Projetos concebidos décadas antes entram em operação justamente quando a demanda se aproxima do limite, e não depois que o congestionamento já se instalou. Trata-se de um método que reduz incertezas e dá previsibilidade a investidores, operadores e usuários da infraestrutura.



Em Santos, o principal projeto em andamento é o terminal de contêineres STS-10. Quando plenamente concluído, deverá adicionar, em tese, cerca de 3,2 milhões de TEUs por ano à capacidade do Porto, em um processo de implantação que se estende por aproximadamente uma década. À primeira vista, parece uma resposta adequada ao crescimento da demanda. Mas os números recomendam cautela. Mantido o ritmo recente de expansão, a capacidade adicional do STS-10 tende a ser absorvida em algo entre seis e sete anos. Em outras palavras, o Porto pode voltar a operar sob pressão relevante antes mesmo da conclusão integral do terminal, o que reduz a margem de segurança para acomodar novos fluxos de comércio.

Mais preocupante é o que vem depois. Hoje não há um projeto estruturado que assegure a continuidade da expansão da capacidade portuária em Santos. Falta um cronograma definido, licenciamento encaminhado e modelagem consolidada para um terminal que suceda o STS-10. Forma-se, assim, um intervalo arriscado entre o crescimento da demanda e a oferta futura de infraestrutura. Em setores intensivos em capital e com prazos longos de implantação, esse tipo de descompasso costuma custar caro.

Nesse contexto, o complexo portuário Barnabé-Bagres surge com frequência como a grande alternativa potencial. Concebido para a área entre as ilhas Barnabé e Bagres (na margem esquerda do estuário), o projeto prevê uma expansão de grande escala, com amplas áreas retroportuárias, novos cais e capacidade suficiente para alterar estruturalmente o porto. Estudos antigos indicam potencial expressivo de movimentação adicional, inclusive para contêineres e cargas gerais. Ainda assim, o projeto permanece no campo das intenções. Sem cronograma, sem licenciamento ambiental e sem definição clara de modelo econômico, não contribui, por ora, para enfrentar o desafio que se aproxima. O tempo necessário para tirar uma iniciativa dessa magnitude do papel é justamente o que torna urgente iniciar sua estruturação.

O mais preocupante é que esse atraso não começou ontem. Se decisões tivessem sido tomadas quando os primeiros estudos foram autorizados, há mais de uma década, Barnabé-Bagres poderia hoje estar em estágio avançado de implantação. Em vez disso, o Porto de Santos segue avançando por etapas isoladas, tratando a expansão da capacidade como reação tardia a gargalos já previsíveis e a ciclos de crescimento que se repetem.

As consequências desse modelo são conhecidas: filas de navios, aumento de custos logísticos, perda de competitividade e pressão sobre cadeias produtivas que dependem de um porto eficiente. Em um país que precisa exportar mais, agregar valor e reduzir custos, isso deixa de ser um detalhe técnico e passa a ser um tema estratégico de primeira ordem, com impacto direto sobre investimentos e decisões empresariais.

O futuro portuário não se constrói quando a saturação se torna visível nas manchetes. Ele se constrói antes, com decisões tomadas no tempo certo e com a previsibilidade necessária para orientar investimentos públicos e privados. No caso de Santos, o sinal de alerta já está dado. Ou o País estrutura desde já a próxima etapa de expansão, transformando planejamento em obras e intenção em cronograma, ou correrá o risco de, mais uma vez, descobrir que planejou tarde demais.

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

MAIS PREOCUPANTE É O QUE VEM DEPOIS. HOJE NÃO HÁ UM PROJETO ESTRUTURADO QUE ASSEGURE A CONTINUIDADE DA EXPANSÃO DA CAPACIDADE PORTUÁRIA EM SANTOS. FALTA UM CRONOGRAMA DEFINIDO, LICENCIAMENTO ENCAMINHADO E MODELAGEM CONSOLIDADA PARA UM TERMINAL QUE SUCEDA O STS-10. FORMA-SE, ASSIM, UM INTERVALO ARRISCADO ENTRE O CRESCIMENTO DA DEMANDA E A OFERTA FUTURA DE INFRAESTRUTURA



NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVIO COSTA FILHO CUMPRE AGENDA EM PERNAMBUCO NESTA SEGUNDA

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

Ele participa da cerimônia da APM Terminals Suape, que marca o recebimento de 28 equipamentos de última geração destinados ao novo terminal de uso privado (TUP) da empresa

Nesta segunda-feira, dia 9, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, cumpre agenda no Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) para uma entrega histórica. Ele participa da cerimônia da APM Terminals Suape, que marca o recebimento de 28 equipamentos de última geração destinados ao novo terminal de uso privado (TUP) da empresa, implantado no complexo pernambucano. Com investimentos superiores a R\$ 2 bilhões, o projeto destaca-se por ser o primeiro terminal de contêineres da América Latina com operação 100% eletrificada, eliminando totalmente o uso de combustíveis fósseis em sua estrutura operacional.

Entre os equipamentos que chegaram na semana passada ao terminal, vindos da China, e que serão oficialmente entregues hoje, estão dois guindastes STS (Ship to Shore) para carga e descarga de navios e sete guindastes RTGs (Rubber Tyred Gantry). Grande parte dos equipamentos será controlada a partir de salas de comando, utilizando tecnologia que amplia a segurança dos trabalhadores e a precisão das manobras.

Com essa estrutura, a unidade da APM em Suape terá uma capacidade inicial de movimentação de até 400 mil TEUs (contêineres) por ano.

Esta entrega em Suape é uma das últimas grandes agendas de Silvio Costa Filho à frente do ministério em sua terra natal. Como o prazo para desincompatibilização termina em menos de um mês (abril), ele acelera o ritmo de entregas para consolidar seu nome na disputa pelo Senado. Ao entregar um projeto de R\$ 2 bilhões que une tecnologia e sustentabilidade, Silvio reforça seu discurso de “gestão eficiente” no palanque que dividirá com o presidente Lula (que busca a reeleição) e o prefeito João Campos (pré-candidato ao governo do estado).

Bolsonaro no STM

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro solicitou o afastamento do ministro Francisco Joseli Parente Camelo de seu julgamento no Superior Tribunal Militar, que analisa a eventual perda do posto e da patente de militar reformado. Os advogados alegam possível comprometimento da imparcialidade do magistrado no processo.

O caso envolve a análise, pela Justiça Militar, de eventuais consequências disciplinares após a condenação de Bolsonaro pelo Supremo Tribunal Federal, no processo relacionado à trama golpista. O pedido de suspeição será avaliado pelo próprio STM.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

DIA DA MULHER - MANIFESTAÇÕES PELO BRASIL PEDEM O FIM DA VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER

Atos condenaram a violência contra mulheres e defenderam o fim da escala 6x1 e maior participação feminina na política

Do Estadão Conteúdo

O Dia Internacional da Mulher foi lembrado com atos em todos os Estados e no Distrito Federal com milhares de pessoas pedindo o fim da violência contra as mulheres. Segundo o Fórum de Segurança Pública, o Brasil contabilizou 1.568 vítimas em 2025, um aumento de 4,7% em relação ao ano anterior.



As mobilizações deste domingo (8) também registraram outras demandas como o fim da escala 6x1 da jornada de trabalho, proposta atualmente em debate no Congresso, e o aumento da participação feminina na política nacional.

Os atos reuniram entidades, organizações da sociedade civil, grupos políticos, principalmente da esquerda, e movimentos feministas.

Os atos reuniram entidades, organizações da sociedade civil, grupos políticos, principalmente da esquerda, e movimentos feministas.

São Paulo

Na capital paulista, dois atos foram realizados na Avenida Paulista. Pela manhã, a manifestação contou com a presença de políticas como a vereadora Ana Carolina Oliveira (Podemos), mãe de Isabela Nardoni, morta pelo pai e pela madrasta em 2008.

Na parte da tarde, às 14 horas, outro grupo se juntou na Avenida Paulista para pedir o fim dos feminicídios.

Outras pautas também dominaram o ato como: melhores condições de trabalho e a retomada de aborto legal no Hospital Vila Nova Cachoeirinha, na zona norte de São Paulo. O hospital de referência teve o seu serviço de aborto legal encerrado em dezembro de 2023 pela Prefeitura.

Cartazes e faixas também chamaram atenção também para a necessidade de políticas públicas mais eficazes.

Durante o ato na Paulista, um grupo de homens chegou a provocar as manifestantes.

A Guarda Civil Metropolitana foi acionada para conter a confusão e usou spray de pimenta para dispersar o grupo. O ato seguiu normalmente após o incidente.

Rio de Janeiro

Na capital fluminense, o ato aconteceu em Copacabana, no mesmo bairro em que há poucas semanas uma adolescente de 17 anos foi vítima de um estupro coletivo.

Na semana passada, a Polícia Civil prendeu quatro acusados e apreendeu um adolescente, considerado pela investigação como mentor dos crimes.

Durante o ato, na altura do Posto 3, representantes de grêmios estudantis do Colégio Pedro II, onde dois suspeitos estudavam, estavam presentes. Um cartaz mostrou o rosto dos jovens sob a inscrição “estupradores”.

Já na areia de Copacabana, mulheres da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil fincaram cruzeiros com o lema “Parem de nos matar”.

Belo Horizonte

A capital mineira também contou com um ato. Centenas de manifestantes se reuniram na Praça Raul Soares, no centro. O protesto começou por volta das 9h e ocorreu por toda manhã.

Salvador

Na capital baiana, a marcha seguiu a mesma demanda dos outros atos: “Mulheres vivas, em luta e sem medo: por democracia com soberania, pelo Bem Viver, fim do feminicídio e da escala 6x1”.

Distrito Federal

Na capital federal, manifestantes marcharam da Funarte até o Palácio do Buriti contra o feminicídio.

Outras capitais

Diversas cidades também registraram manifestações com o mesmo lema como: Belém, Cuiabá, Goiânia, Aracaju, Maceió, Natal, Palmas, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Fortaleza, Manaus e Boa Vista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/03/2026

DIA DA MULHER – PORTONAVE AUMENTA PRESENÇA DE MULHERES NA LIDERANÇA E DEMAIS SETORES

O Terminal Portuário registrou crescimento de 50% no número de gestoras, 13% na manutenção e engenharia, e 10% na área operacional no último ano, em relação a 2024

Da Redação redacao.journal@redebeneews.com.br



A busca ativa ocorre principalmente na operação e manutenção, historicamente masculinizadas e que já registram maior participação feminina

O Terminal Portuário registrou crescimento de 50% no número de gestoras, 13% na manutenção e engenharia, e 10% na área operacional no último ano, em relação a 2024

No contexto do setor portuário nacional, a presença feminina chega a 17%. Essa representatividade ainda é baixa, mas, aos poucos, esse é um cenário que está em transformação. Na Portonave, a participação da mulher chega a 20%, de um total de 1,3 mil profissionais. Para ampliar essa proporção, a empresa realiza busca ativa por mulheres e desenvolve iniciativas e benefícios voltados à permanência delas. Como resultado desses esforços, em 2025 a participação feminina avançou em diferentes áreas.

A busca ativa ocorre principalmente na operação e manutenção, historicamente masculinizadas e que já registram maior participação feminina. Em comparação com 2024, houve crescimento de 13% nos setores de manutenção, manutenção civil e engenharia, além de aumento de 10% na operação. Esses departamentos, juntos, contam com aproximadamente 120 mulheres.

Para as profissionais, o segmento portuário oferece importantes perspectivas de desenvolvimento. Meiriele Schneider, Operadora de Armazém na Iceport – câmara frigorífica da Portonave – destaca que vê muitas oportunidades para as mulheres na área. “Acredito que, em breve, poderei alcançar um cargo melhor pelas oportunidades que possuo no setor”, afirma ela que está há cinco meses na empresa.

Maria de Araújo, Operadora de Gate, complementa que, também na área, as oportunidades de crescimento para as mulheres são muitas. “Nosso Gate, local de entrada e saída de caminhões, é formado por 64% de mulheres, sendo 35 mulheres e 19 homens, e espero evoluir ainda mais”, diz.

A presença delas também está no cais e no pátio de contêineres. Tereza Maria, Auxiliar de Movimentação Portuária, resalta o significado dessa inclusão: “representa muito para mim, algo que antes parecia inimaginável”. Maria de Oliveira, Operadora de Veículo Portuário, reforça o compromisso diário delas com a excelência. “A cada dia busco aprimorar o que faço, que é movimentar contêineres por meio da Terminal Tractor, carreta utilizada nas operações”, completa.

Um recorte dos últimos cinco anos demonstra que, de apenas quatro gestoras, a companhia passou para 16. Apenas no último ano, na comparação com 2024, o quadro de gestoras aumentou 50%. A presença feminina em posições estratégicas é fundamental para consolidar essa evolução. Recém-promovida a Supervisora Administrativa, Andreza de Oliveira destaca os desafios. “Trabalhar no ambiente portuário é desafiador, e é essencial que tenham oportunidades para que mulheres ocupem cargos de liderança, com políticas e iniciativas inclusivas”, afirma.

Além disso, a empresa também tem ampliado a inclusão de pessoas com deficiência. Carla Macena, Massoterapeuta com deficiência visual, foi capacitada e contratada pelo Terminal Portuário. “Estar neste ambiente me trouxe dignidade e valorização, com respeito às pessoas”, afirma. Atualmente, integra a equipe de massoterapeutas e oferece quick massages aos profissionais, como parte do Programa Saúde em Equilíbrio.

Para sustentar esses avanços e promover um segmento mais inclusivo, a companhia desenvolve diversas ações por meio do Programa de Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI). Entre as iniciativas, está o Programa de Apoio à Maternidade, que oferece suporte às gestantes desde a confirmação da gravidez até o período após o retorno ao trabalho – com o acompanhamento dessa nova fase da vida profissional da mulher, nos papéis de profissional e mãe, assim como na adaptação da criança – a adesão ao Programa Empresa Cidadã, com licença-maternidade para seis meses e licença-paternidade de 20 dias, auxílio-creche e palestras e rodas de conversa sobre temas relevantes, como assédio, no ambiente de trabalho.

Para a liderança feminina, há oportunidades de treinamentos internacionais, como o Programa LIFE, realizado no Panamá com o foco em lideranças femininas no setor, e a formação APEC pela Autoridade Portuária na Antuérpia, na Bélgica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - STF REJEITA RECURSO DO TCU SOBRE COBRANÇA DO SSE NO SETOR PORTUÁRIO

Supremo atendeu ação da Abratec após determinação de suspensão junto à Antaq

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Serviço de Segregação e Entrega é um conjunto de operações realizadas dentro do terminal após a descarga do contêiner do navio

O Supremo Tribunal Federal (STF) rejeitou o recurso do Tribunal de Contas da União (TCU) contra a decisão que restabeleceu a cobrança do Serviço de Segregação e

Entrega (SSE). Os ministros da Segunda Turma do STF – André Mendonça, Luiz Fux e Nunes Marques, acompanharam a votação do relator do caso, Dias Toffoli.

No julgamento, o STF reconheceu que o TCU avançou sobre competências que pertencem à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ao tratar da cobrança do SSE.

O relator, Dias Toffoli, reafirmou os argumentos de sua decisão, datada de outubro do ano passado, quando anulou um acórdão do TCU e restabeleceu uma resolução que disciplinava a cobrança do serviço. A decisão partiu de uma ação da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), que representa os principais terminais de contêineres do país.

Em comunicado oficial, a Abratec afirmou que a decisão do STF representa um importante avanço no âmbito da previsibilidade regulatória e da segurança jurídica no setor portuário.



“A decisão do Supremo Tribunal Federal reafirma um princípio fundamental para setores regulados: a definição de regras técnicas deve permanecer no âmbito das agências reguladoras. Ao reconhecer que a Antaq é a autoridade competente para disciplinar o tema, o STF preserva a segurança jurídica e a previsibilidade necessárias para a operação e os investimentos nos terminais de contêineres brasileiros”, disse Caio Morel, presidente executivo da Abratec.

SSE

O Serviço de Segregação e Entrega é um conjunto de operações realizadas dentro do terminal após a descarga do contêiner do navio. Abrange atividades como reorganização da carga para inspeção alfandegária, cadastramento de caminhões e motoristas, liberação de documentos, gerenciamento de riscos em cargas perigosas, retirada do contêiner da pilha, posicionamento no caminhão e controle de acesso dos representantes das empresas responsáveis pela retirada.

A Antaq sempre considerou o SSE um serviço distinto das tarifas portuárias principais — o Box Rate e o THC — que cobrem apenas a movimentação da carga até o pátio. Desde 2011, a agência consolidou esse entendimento em processos públicos, consultas técnicas e audiências com representantes do setor, como operadores, sindicatos, armadores e usuários dos portos. O modelo foi formalizado na Resolução nº 72/2022, que permite a cobrança do SSE de forma separada, salvo disposição em contrato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE MACEIÓ TEM QUEDA DE 6,1% NA MOVIMENTAÇÃO DE 2025

Foram 2,5 milhões de toneladas em 2025; açúcar liderou exportações, e adubo concentrou importações

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Maceió (AL) movimentou 2.513.050 toneladas em 2025, segundo balanço divulgado pela administração do terminal. O volume considera graneis sólidos, graneis líquidos e carga geral processados durante o ano nas operações de longo curso e cabotagem. O resultado representa retração de 6,1% em relação a 2024, quando o porto registrou 2.677.581 toneladas.

Apesar da queda no volume total, de acordo com o terminal, o porto mantém a função como polo logístico para Alagoas. As operações atendem tanto o comércio exterior como o abastecimento regional, com destaque para o transporte de derivados de combustíveis e insumos.

O administrador do Porto de Maceió, Diogo Holanda, relaciona os números de 2025 ao comportamento do mercado e à necessidade de gestão estratégica.

“Cada ano apresenta seus desafios e particularidades. Seguimos atentos às movimentações do mercado e trabalhando para garantir operações seguras, organizadas e competitivas. O Porto de Maceió tem papel fundamental na economia de Alagoas e nossa missão é assegurar que ele continue preparado para atender às demandas com responsabilidade e eficiência”, afirmou.

Entre os produtos exportados em 2025, o açúcar aparece em duas modalidades: ensacado e a granel. O melaço, subproduto da indústria sucroalcooleira, também integra a pauta de vendas externas. O minério de cobre, petróleo bruto e óleo diesel completam a lista de cargas que saem do terminal alagoano.

A composição das exportações revela a vocação agroindustrial e mineral do estado. O açúcar concentra parcela significativa das operações de longo curso, enquanto os derivados de petróleo atendem demandas específicas do mercado externo.

No segmento de importação, o adubo a granel lidera a movimentação. O produto atende a demanda da agricultura estadual e regional. O clinker, insumo para produção de cimento, o sal e o coque de petróleo formam o conjunto de cargas que entram pelo porto.

Essas importações abastecem tanto a indústria quanto setores de infraestrutura. O clinker alimenta a produção de cimento, enquanto o coque de petróleo atende processos industriais que demandam combustível sólido. O sal abastece indústrias químicas e de alimentos da região.

As operações de longo curso concentraram a exportação e importação de cargas estratégicas durante o ano passado. A cabotagem, por sua vez, manteve participação relevante no abastecimento regional, especialmente no transporte de derivados de combustíveis e insumos essenciais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - MPF CONTESTA FATIAMENTO DA MALHA SUL E COBRA DEFINIÇÃO DO GOVERNO

Ofício encaminhado ao Ministério dos Transportes cita preocupação sobre comprometer a integração do sistema ferroviário da região

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



O MPF defende a preservação da integralidade da malha, a vinculação de eventuais valores de outorga a investimentos em infraestrutura, a recuperação de conexões transfronteiriças e a busca de soluções para passivos socioambientais associados à ferrovia

O Ministério Público Federal (MPF) enviou um ofício ao Ministério dos Transportes questionando a proposta da pasta sobre a modelagem do novo contrato da Malha Sul. Os questionamentos levantados pelo órgão ocorrem quando o atual contrato, firmado com a Rumo Logística, se encerrará em pouco menos de um ano.

A manifestação foi assinada por seis procuradores da República que compõem a Ação Coordenada Malha Sul. Os membros do MPF argumentaram que é necessário assegurar que a definição da política pública ferroviária observe critérios técnicos, planejamento de longo prazo e proteção do interesse público.

A proposta do Governo Federal prevê uma nova licitação do trecho da Malha Sul dividida em três corredores logísticos, sendo eles: Paraná/Santa Catarina; Rio Grande (RS) e o trecho Mercosul. A justificativa do Ministério é que os três trechos tragam maior atratividade do mercado.

A proposta surgiu através das reuniões do Grupo de Trabalho criado pela Secretaria Nacional de Ferrovias, liderada pelo secretário Leonardo Ribeiro. O grupo conta com representantes dos estados do Sul do país, bem como associações e lideranças do setor ferroviário de transportes.

No entanto, o MPF aponta que a divisão da malha pode comprometer a integração do sistema ferroviário e gerar dificuldades de interoperabilidade entre diferentes concessionárias, além de afetar a lógica sistêmica do transporte ferroviário na Região Sul.

“A integralidade da malha é requisito técnico e econômico que necessariamente precisa ser observado, pois licitar a Malha Sul de forma desintegrada é dar prioridade a soluções regionais de curto prazo, comprometendo a capacidade da maior ferrovia do país de cumprir seu papel na logística nacional, internacional e de longo prazo”, diz um dos trechos do documento.



O MPF defende a preservação da integralidade da malha, a vinculação de eventuais valores de outorga a investimentos em infraestrutura, a recuperação de conexões transfronteiriças e a busca de soluções para passivos socioambientais associados à ferrovia.

A ação coordenada defende que os novos contratos ferroviários adotem diretrizes capazes de garantir reaproveitamento da infraestrutura e prevalência do interesse público. A orientação inclui a devolução do menor número possível de trechos ferroviários, priorizando alternativas de uso econômico, que envolvem integração urbana e turismo.

Os membros do MPF destacaram que as discussões sobre o contrato de concessão da Malha Sul não podem ser paralisadas pelas disputas eleitorais deste ano.

O ofício foi assinado pelos procuradores Osmar Veronese, Bruna Pfaffezeller, Heloisa Helena Machado, Fernanda Alves de Oliveira, Lara Marina Zanella Martinez Caro, Tiago Alzugir Gutierrez e o procurador regional da República Fernando de Almeida Martins.

Procurado, o Ministério dos Transportes ainda não se manifestou sobre o documento. O espaço segue aberto para posicionamento oficial.

Malha Sul

Operada pela Rumo desde 1997, o atual contrato de concessão da Malha Sul segue até 2027. Nos últimos anos, os estados do Sul demonstraram preocupação com a inefetividade e abandono da infraestrutura ferroviária. O principal caso ocorreu com o Rio Grande do Sul após a tragédia climática que atingiu o estado em maio de 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - FISCALIZAÇÃO DO PISO DO FRETE GERA MAIS DE 55 MIL AUTOS DE INFRAÇÃO EM DOIS MESES

Monitoramento eletrônico da ANTT amplia autuações por descumprimento da tabela e atinge principalmente operações de carga fracionada no transporte rodoviário

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Mais de 55,2 mil autos de infração por descumprimento do piso mínimo do frete foram registrados entre 1º de janeiro e 22 de fevereiro deste ano pelo Sistema de Fiscalização e Monitoramento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Sifama, em quatro municípios. O volume de notificações está associado à intensificação da fiscalização eletrônica da tabela de frete, em vigor desde outubro de 2025, segundo o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp). Empresas que operam com carga fracionada concentram grande parte das autuações.

Desde o início da fiscalização automática, em 6 de outubro de 2025, foram emitidos 28,8 mil autos em 13 cidades. Em 2025, o total de autuações chegou a 67 mil registros em 74 municípios.

Segundo o Setcesp, a maior incidência de notificações sobre empresas que trabalham com carga fracionada está relacionada à complexidade operacional desse tipo de transporte, que reúne mercadorias de diferentes remetentes e destinatários em um mesmo veículo. A entidade afirma que o acompanhamento das autuações e a análise técnica de cada caso têm sido recomendados às transportadoras.

“A orientação às empresas é acompanhar as autuações, cumprir a legislação e exercer o direito de defesa sempre que houver inconsistências”, afirmou o presidente do Setcesp, Marcelo Rodrigues.

No modelo de carga fracionada, uma única viagem pode envolver diversos conhecimentos de transporte, diferentes valores de frete e múltiplos destinos. Esse formato difere da operação de carga lotação, em que o veículo transporta mercadoria de um único embarcador e com um único destino.

A legislação que instituiu a política nacional de pisos mínimos de frete estabelece valores de referência calculados a partir de parâmetros como distância percorrida, tipo de carga, eixo do veículo e custos operacionais. A ANTT atualiza periodicamente a tabela com base em estudos técnicos e variações de custos do transporte.

A penalidade prevista para o descumprimento do piso mínimo corresponde ao valor da diferença entre o frete devido e o frete efetivamente pago. A multa tem valor mínimo de R\$ 550 e limite máximo de R\$ 10,5 mil por infração, além da possibilidade de indenização ao transportador.

Empresas do setor relatam que a comunicação formal de algumas autuações ocorre meses após a realização do transporte, o que dificulta a revisão de contratos e a verificação imediata das operações registradas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

TRANSPORTES – HIDROVIAS - NOVO TERMINAL HIDROVIÁRIO DE SANTANA AMPLIA TRANSPORTE FLUVIAL NO AMAPÁ

Estrutura de 4 mil m² recebeu R\$ 23 milhões do Novo PAC e integra rede de instalações voltadas à mobilidade de passageiros e cargas na Amazônia

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Localizado em um dos principais pontos de conexão fluvial do estado, o terminal foi concebido para ampliar a capacidade de atendimento e melhorar as condições de operação das embarcações que realizam o transporte regional

O novo terminal hidroviário de passageiros de Santana, no Amapá, recebeu investimento de R\$ 23 milhões do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) e foi projetado para ampliar

a mobilidade fluvial e melhorar o transporte de passageiros e cargas na região. A estrutura possui cerca de 4 mil metros quadrados de área e atende rotas utilizadas diariamente por embarcações que conectam municípios e comunidades ribeirinhas.

Localizado em um dos principais pontos de conexão fluvial do estado, o terminal foi concebido para ampliar a capacidade de atendimento e melhorar as condições de operação das embarcações que realizam o transporte regional. A instalação integra a rede de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), voltada ao atendimento de passageiros e cargas em localidades onde os rios são as principais vias de deslocamento da população.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o terminal amplia a capacidade de atendimento aos passageiros e melhora as condições de embarque e desembarque nas rotas utilizadas pela população da região. “O terminal hidroviário de Santana representa um avanço importante para a mobilidade fluvial no Amapá. A estrutura amplia a capacidade de atendimento aos passageiros e melhora as condições de embarque e desembarque nas rotas que conectam municípios e comunidades ribeirinhas”, afirmou.

A estrutura foi projetada para receber embarcações com capacidade de até 1,2 mil passageiros e permitir a atracação simultânea de até cinco embarcações. O terminal também está preparado para operações de embarque e desembarque de cargas de até 30 toneladas, o que, segundo o Ministério



de Portos e Aeroportos, contribui para organizar as operações e reduzir o tempo de espera das embarcações que utilizam a hidrovia.

No município de Santana, a atividade portuária movimenta volumes relevantes de cargas. Em 2025, o Porto de Santana registrou cerca de 3,5 milhões de toneladas movimentadas, volume que, segundo o ministério, reforça o papel do município na logística da Região Norte.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a implantação do terminal contribui para estruturar melhor os pontos de embarque ao longo das hidrovias. “A IP4 de Santana permite estruturar melhor os pontos de embarque na hidrovia e dar mais previsibilidade às operações. Esses terminais fazem parte da estratégia do Governo Federal para qualificar a infraestrutura hidroviária e fortalecer a logística nas regiões atendidas pelos rios”, declarou.

Na Amazônia Legal, os rios representam as principais vias de transporte para milhares de pessoas. Em diversos municípios da região, o deslocamento entre cidades e comunidades ribeirinhas depende diretamente das embarcações, que também são responsáveis pelo transporte de alimentos, combustíveis e outros produtos essenciais para o abastecimento local.

Investimentos

O Ministério de Portos e Aeroportos informa que, somente em 2025, foram investidos R\$ 292,8 milhões na implantação e modernização de instalações portuárias públicas de pequeno porte na Região Norte, com foco na ampliação da infraestrutura voltada ao transporte fluvial de passageiros e cargas.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, o fortalecimento da infraestrutura hidroviária na Amazônia é parte da estratégia do governo federal para melhorar a mobilidade da população e a logística regional. “O fortalecimento da infraestrutura hidroviária na Amazônia é essencial para melhorar a mobilidade da população e a logística da região. A ampliação da rede de IP4 leva mais segurança e melhores condições para o transporte nas hidrovias amazônicas”, afirmou.

De acordo com o diretor de Gestão Hidroviária do Ministério de Portos e Aeroportos, Eliezé Bulhões, a expansão da rede de terminais tem impacto direto na rotina das comunidades que dependem das hidrovias para se deslocar. “As IP4 ampliam o acesso da população ribeirinha ao transporte fluvial e ajudam a melhorar o dia a dia de quem depende das hidrovias para se deslocar entre municípios, trabalhar e acessar serviços. É uma política pública que leva mais segurança e melhores condições de mobilidade para a região”, disse.

A ampliação da infraestrutura hidroviária na Amazônia Legal integra a política do governo federal voltada ao fortalecimento do transporte fluvial na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/03/2026

ENERGIA - SP INAUGURA MAIOR PLANTA DE BIOMETANO DO PAÍS EM PAULÍNIA

Unidade da OneBio terá capacidade de 225 mil m³ por dia e utiliza biogás gerado a partir de resíduos sólidos urbanos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O estado de São Paulo passou a abrigar a maior planta de biometano do Brasil com a inauguração, no sábado (7), de uma unidade de produção no município de Paulínia. O empreendimento foi inaugurado em cerimônia com a presença do governador Tarcísio de Freitas e da secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende.

A planta pertence à empresa OneBio e está instalada em um ecoparque que substituiu um antigo aterro sanitário. A unidade produz biometano por meio da purificação do biogás gerado a partir da decomposição de resíduos sólidos urbanos depositados no local.



A planta pertence à empresa OneBio e está instalada em um ecoparque que substituiu um antigo aterro sanitário

Com capacidade nominal de produção de 225 mil metros cúbicos por dia (m³/dia), a planta representa cerca de um terço da capacidade instalada de biometano no estado. O volume corresponde ao consumo estimado de mais de mil ônibus urbanos. A operação começou com produção equivalente a cerca

de 50% da capacidade total e a previsão é de atingir operação plena ao longo de 2026.

O projeto foi estruturado por meio de parceria entre a Edge, que detém 51% da participação, e a Orizon Valorização de Resíduos, responsável pelos outros 49%. A comercialização do biometano será realizada pela Edge, e a planta já está conectada à rede de distribuição de gás canalizado.

Em novembro de 2025, a Edge anunciou contrato de fornecimento de biometano para uma unidade industrial da Unilever localizada em Valinhos (SP), com objetivo de utilizar o combustível na descarbonização de processos industriais e operações logísticas.

A unidade recebeu licença de operação da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo e autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis para produção e comercialização do biometano.

“Uma das nossas vocações é a transição energética. O mundo precisa de parceiro confiável para gerar energia e nós podemos ser esse parceiro confiável”, afirmou o governador Tarcísio de Freitas durante a cerimônia de inauguração.

Segundo dados do governo estadual, São Paulo concentra atualmente nove plantas de biometano autorizadas em operação, com capacidade conjunta de cerca de 700 mil metros cúbicos por dia. O volume corresponde a aproximadamente metade da capacidade instalada no país. Outras oito unidades estão em fase de autorização pela ANP.

A projeção do governo paulista é que a capacidade instalada no estado ultrapasse 800 mil m³/dia até dezembro de 2026, dentro de um potencial estimado de 6,4 milhões de m³/dia.

O biometano é obtido a partir da purificação do biogás produzido pela decomposição de resíduos orgânicos, como resíduos urbanos, agroindustriais ou provenientes de atividades pecuárias. O combustível pode substituir o gás natural em processos industriais, ser utilizado na produção de fertilizantes ou abastecer veículos leves e pesados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

ENERGIA - ESTUDO APONTA POTENCIAL DE 6,4 MILHÕES DE M³ POR DIA NO ESTADO

Um estudo contratado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, com apoio técnico da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado, estimou o potencial de produção de biometano em São Paulo em cerca de 6,4 milhões de metros cúbicos por dia.

O levantamento aponta que o desenvolvimento da cadeia produtiva poderia gerar até 20 mil empregos diretos, indiretos e induzidos, incluindo atividades ligadas à produção de equipamentos, serviços e operação de plantas.

Segundo o estudo, mais de 80% do potencial produtivo paulista está concentrado no setor sucroenergético, que utiliza resíduos da produção de açúcar e etanol, como vinhaça, torta de filtro, bagaço e palha, para geração de biogás e posterior produção de biometano.

O estudo também indica a possibilidade de substituição parcial de combustíveis no transporte rodoviário, com potencial de redução de até 16% nas emissões de carbono em comparação ao uso de óleo diesel.

No estado, o biometano já é utilizado como insumo na produção de fertilizantes, fonte energética em processos industriais e combustível para frotas de transporte de cargas e passageiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

ECONOMIA E FINANÇAS - BRASIL JÁ TEM MAIS DE UM CARTÃO DE CRÉDITO POR PESSOA E SETOR CAMINHA PARA SATURAÇÃO

Transações em cartão de crédito, em 2025, movimentaram R\$ 3,1 trilhões no Brasil, um crescimento de 14,5% em relação a 2024

Do Estadão Conteúdo



O cenário significa que as instituições financeiras terão que competir pela atenção de um público exigente e que já dispõe de múltiplas opções

A cada minuto, os brasileiros fizeram, em média, pouco mais de 40 mil transações por cartão de crédito no ano passado, segundo dados da Associação Brasileira das Empresas de Cartões de Crédito e Serviços (Abecs). O número dá uma dimensão do papel central que o instrumento ganhou no consumo das famílias, em um movimento que aquece a briga de bancos e fintechs emissores pela concessão do crédito que lastreia o

plástico. Pelas projeções do mercado, ainda há espaço para expansão no curto prazo, mas a disputa cada vez mais acirrada deve desafiar o setor a estruturar estratégias mais agressivas para fidelizar os clientes.

Em 2025, as transações em cartão de crédito movimentaram R\$ 3,1 trilhões no Brasil, um crescimento de 14,5% em relação a 2024, de acordo com a Abecs. O salto é bem maior que registrado pelo estagnado cartão de débito, que registrou leve variação positiva de 0,2%, a R\$ 1 trilhão.

As cifras são sustentadas por um volume recorde de 243 milhões de cartões de crédito ativos no final do primeiro semestre do ano passado, conforme as estatísticas mais atualizadas do Banco Central. A conta, portanto, é de mais de um cartão ativo por pessoa, em um País de 213,4 milhões de habitantes, pelas estimativas do IBGE.

O cenário significa que as instituições financeiras terão que competir pela atenção de um público exigente e que já dispõe de múltiplas opções. O ambiente concorrencial pode levar o segmento a um ponto de saturação, em que os mais importantes será a principalidade, afirma o sócio e presidente da Boanerges & Cia Consultoria, Boanerges Ramos Freire. “O consumidor pode ter diversos cartões na carteira, mas sempre haverá um que concentra o seu relacionamento principal, usado com mais frequência”, explica.

Emissores apostam em lançamentos

De olho na tendência, os principais emissores vêm ampliando a concessão do crédito para incentivar a preferência do correntista. Os quatro maiores bancos de capital aberto do País - Itaú Unibanco,



Bradesco, Banco do Brasil e Santander Brasil - fecharam 2025 com uma carteira de cartão de crédito que somava R\$ 373,7 bilhões, um avanço de 11,5% em relação a dezembro de 2024.

Para as instituições tradicionais, o foco recai principalmente sobre clientes de maior renda, diante da maior dificuldade para rentabilizar os usuários em faixas salariais mais baixas. A estratégia é marcada pela incorporação de serviços exclusivos, acesso a pré-vendas de shows e salas VIPs em aeroportos.

O Itaú, por exemplo, lançou sua versão do Visa Infinite Privilege, voltado para o público que representa 0,1% dos mais ricos do Brasil. O Bradesco, por sua vez, anunciou novos cartões em parceria com a United e a rede hotéis Marriott. Pelo menos sete emissores também já confirmaram intenção de oferecer o Mastercard World Legend, posicionado acima da categoria Black. Para a classe média, os bancos apostam em opções isentas de anuidade e com possibilidade de cartão adicional. É o caso do FREE, do Santander, que também elimina as taxas sem demandar gastos mínimos. Já o Nubank promoveu uma rodada agressiva de aumentos nos limites de cartões de crédito, com ajuda de ferramentas de inteligência artificial que ajudam a identificar a dimensão e os beneficiários dos ajustes. Segundo o CEO da fintech, David Vélez um reflexo desse movimento é o aumento no volume de limites não utilizados, que avançaram de US\$ 18 bilhões para US\$ 28 bilhões em um ano.

Na renda alta, em que oferece o Ultravioleta, o Nubank afirma ter 40% da base de consumidores com renda mensal superior a R\$ 12 mil. “Mas eles não estão usando nosso cartão como o primário, muitas vezes porque demos limites menores inicialmente”, disse o CFO do banco digital, Guilherme Lago. “Precisamos melhorar a proposta de valor do produto, o que temos feito nos últimos trimestres”.

Próximo da saturação

Apesar da oferta crescente, a primazia do cartão no consumo ganhou um concorrente de peso com a popularização do Pix. A integração do sistema de pagamentos com o crédito, o chamado Pix Parcelado, deve ampliar a competição e pode ameaçar a soberania do plástico, de acordo com análise da Fitch Ratings. No final do ano passado, o Banco Central desistiu de regular o produto e deixou o mercado livre para definir taxas, prazos e formas de cobrança.

Para a Fitch, emissores e bandeiras terão que se adaptar com a criação de diferenciais que gerem melhor proposta de valor para os cartões. “O novo produto pode reduzir a participação de mercado dos cartões de crédito nos pagamentos, especialmente nas transações de “parcelado sem juros”, potencialmente a custos mais baixos tanto para consumidores quanto para lojistas”, diz a agência.

O sócio e membro das práticas de serviços financeiros da consultoria Bain & Company, André Mello, ainda não vê o mercado de cartões de crédito em um ponto de saturação, mas avalia que há espaço para mais uns dois a três anos de crescimento no setor. “Ainda não está lá, tem bastante oportunidades, mas o volume transacionado de cartões está chegando perto de um patamar de saturação”, diz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

PETRÓLEO E GÁS – PREÇO DO BARRIL DE PETRÓLEO ULTRAPASSA US\$ 100

Ministro Gilmar Mendes vê explicação insuficiente e dá 72 horas para MPRJ explicar pagamento
Do Estadão Conteúdo

Os preços do petróleo ultrapassaram US\$ 100 por barril pela primeira vez em mais de três anos e meio, com a guerra no Irã impedindo a produção e o transporte no Oriente Médio. Pesa também sobre essa cotação o anúncio feito neste domingo, 8, que o Irã escolheu o aiatolá Mojtaba Khamenei, filho de Ali Khamenei morto em um ataque na primeira semana do conflito, como seu novo líder supremo.

O preço do barril de petróleo Brent, o padrão internacional, estava em US\$ 101,19 logo após a retomada das negociações na Bolsa Mercantil de Chicago, um aumento de 9,2% em relação ao preço de fechamento de US\$ 92,69 na sexta-feira.



A alta acumulada no dia foi de 16,8%, com o produto valendo US\$ 108,22.

O West Texas Intermediate (WTI), petróleo bruto leve e doce produzido nos Estados Unidos, estava sendo vendido por volta das 20h por cerca de US\$ 107,2 o barril. Isso representa um aumento de mais de 16,2% em relação ao preço de fechamento de sexta-feira, de US\$ 90,90.

Os aumentos ocorreram após os preços do petróleo bruto dos EUA subirem 36% e os preços do petróleo Brent aumentarem 28% na semana passada. Os preços do petróleo subiram à medida que a guerra, agora em sua segunda semana, envolveu países e locais críticos para a produção e o transporte de petróleo e gás do Golfo

Pérsico.

Aproximadamente 15 milhões de barris de petróleo bruto - cerca de 20% do petróleo mundial - são normalmente transportados todos os dias pelo Estreito de Ormuz, de acordo com a empresa de pesquisa independente Rystad Energy. A ameaça de ataques com mísseis e drones iranianos praticamente impediu os petroleiros de atravessarem o estreito, que faz fronteira ao norte com o Irã transportando petróleo e gás da Arábia Saudita, Kuwait, Iraque, Catar, Bahrein, Emirados Árabes Unidos e Irã.

O Iraque, o Kuwait e os Emirados Árabes Unidos reduziram sua produção de petróleo à medida que os tanques de armazenamento se enchem devido à redução da capacidade de exportação de petróleo bruto. O Irã, Israel e os Estados Unidos também atacaram instalações de petróleo e gás desde o início da guerra, exacerbando as preocupações com o abastecimento.

A última vez que os futuros do petróleo bruto dos EUA foram negociados acima de US\$ 100 por barril foi em 30 de junho de 2022, quando o preço atingiu US\$ 105,76. Para o Brent, foi em 29 de julho de 2022, quando o preço atingiu US\$ 104 por barril.

O aumento global dos preços do petróleo desde que Israel e os EUA atacaram o Irã em 1º de março abalou os mercados financeiros gerando preocupações de que os custos mais altos da energia alimentem a inflação e levem a uma redução nos gastos dos consumidores americanos, o principal motor da economia.

Nos EUA, o galão de gasolina comum subiu para US\$ 3,45 no domingo, cerca de 47 centavos a mais do que na semana anterior, de acordo com o clube automotivo AAA. O diesel estava sendo vendido por cerca de US\$ 4,60 o galão, um aumento semanal de cerca de 83 centavos.

O preço do gás natural também subiu, embora não tanto quanto o do petróleo. A alta foi de cerca de 11% na semana passada.

Se os preços do petróleo permanecerem acima de US\$ 100 por barril, alguns analistas e investidores dizem que pode ser demais para a economia global suportar.

No fim de semana, as forças armadas de Israel atacaram depósitos de petróleo em Teerã, quatro navios-tanque de armazenamento de petróleo e um terminal de transferência de petróleo.

Mohammad Bagher Qalibaf, presidente do parlamento iraniano, disse que o impacto da guerra sobre a indústria petrolífera entraria em uma espiral, alertando que em breve poderia se tornar mais difícil produzir e vender petróleo.

O Irã exporta cerca de 1,6 milhão de barris de petróleo por dia, principalmente para a China, que pode precisar procurar outros fornecedores se as exportações do Irã forem interrompidas, outro fator que poderia aumentar os preços da energia.

Preços cairão rapidamente quando ameaça nuclear do Irã terminar, diz Trump

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, escreveu na noite deste domingo, 8, em suas redes sociais, que a alta do petróleo no curto prazo é um preço “muito pequeno” a pagar tanto para o seu país quanto para o mundo em nome da segurança e da paz. “Só tolos pensariam diferente!”, disse Trump, destacando que os preços cairão rapidamente quando a destruição da ameaça nuclear do Irã terminar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

JUSTIÇA - STF COBRA MAIS EXPLICAÇÕES DO MPRJ SOBRE PAGAMENTO DE PENDURICALHOS

Ministro Gilmar Mendes vê explicação insuficiente e dá 72 horas para MPRJ explicar pagamento

Da Estadão Conteúdo



Segundo o magistrado, as justificativas enviadas pelo órgão são insuficientes para comprovar o cumprimento de decisões anteriores da Corte

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes determinou neste domingo, 8, que o Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ) apresente dados detalhados sobre os “penduricalhos” pagos aos servidores do órgão nos primeiros meses de 2026, sob pena de punição disciplinar. Ele deu prazo de 72 horas. Segundo o magistrado, as justificativas enviadas pelo órgão são insuficientes para comprovar o cumprimento de decisões anteriores da Corte.

Gilmar também determinou a identificação da instituição financeira responsável pelas transferências e notificou o Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) para que tome as providências cabíveis.

“As informações apresentadas pelo Procurador -Geral de Justiça do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro não se revelam suficientes para examinar o fiel e efetivo cumprimento às decisões proferidas nestes autos”, afirmou Gilmar.

“Nesse sentido, sob pena de responsabilização administrativa disciplinar, determino o encaminhamento de informações completas e pormenorizadas”, acrescentou. O MPRJ deverá informar todos os pagamentos de “penduricalhos” pagos em janeiro e fevereiro de 2026, inclusive os retroativos. Também deverá indicar as datas em que os pagamentos foram autorizados.

Em 23 de fevereiro, Gilmar determinou a suspensão de pagamentos de “penduricalhos” a integrantes do Judiciário e do Ministério Público em todo o País que tenham como base leis estaduais, decisões internas e atos administrativos.

No caso da Justiça Federal e do Ministério Público da União, a ordem de Gilmar também prevê a interrupção de valores que não estejam amparados por lei aprovada pelo Congresso. Só poderão continuar a ser pagos verbas expressamente previstas na legislação federal.

Já no dia 27 de fevereiro, Gilmar requisitou informações do Procurador-Geral de Justiça do MPRJ, Antônio José Campos Moreira após ver indícios de descumprimento da decisão.

Ele requisitou explicações sobre a liberação de penduricalhos aos promotores e procuradores do órgão mesmo após liminares do decano e do ministro Flávio Dino proibindo a liberação das verbas. O Estadão/Broadcast apurou que os pagamentos giram em torno de R\$ 270 mil para cada membro do órgão.

Ao determinar a suspensão de novos pegamos, Gilmar autorizou apenas a liberação de valores retroativos que já estavam programados para o período.

A decisão proferida neste domingo manda o MPRJ detalhar a programação financeira de pagamentos retroativos referentes aos meses de janeiro, fevereiro, março e abril de 2026. Também determinou a entrega de documentos que comprovem a programação financeira, “vedado o fornecimento de documentos produzidos posteriormente com a finalidade de justificar ou reconstruir a referida programação”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

INTERNACIONAL - POLÍCIA DA NORUEGA INVESTIGA EXPLOSÃO EM FRENTE À EMBAIXADA DOS EUA

Representação diplomática sofreu danos, mas não há vítimas

Do Estadão Conteúdo

A polícia da Noruega investiga uma explosão ocorrida na madrugada deste domingo, 8 (pelo horário local) em frente à Embaixada dos Estados Unidos em Oslo, capital do país escandinavo, informaram as autoridades. Não houve relatos de feridos. Os investigadores acreditam que a embaixada era o alvo e estão procurando os autores e sua motivação.

A explosão foi causada por algum tipo de dispositivo incendiário, disse Frode Larsen, chefe da unidade conjunta de investigação e inteligência da polícia de Oslo. Segundo ele, a entrada da embaixada sofreu danos, mas nenhuma prisão foi efetuada.

“Dada a atual situação de segurança, é natural considerar se este foi um ataque direcionado à Embaixada Americana. No entanto não nos comprometemos com nenhuma hipótese específica”, afirmou por meio de comunicado, destacando que as investigações ainda estão no início, mas que a polícia trabalha com base em múltiplas hipóteses.

Sob condição de anonimato, um funcionário americano relatou que o dispositivo incendiário estava dentro de uma mochila e detonou em frente à entrada do escritório de Assuntos Consulares da embaixada.

A PST, o serviço de segurança da polícia norueguesa, convocou reforços após o incidente, mas não alterou o nível de alerta terrorista do país, segundo o assessor de comunicação Martin Bernsen. “Este é um incidente inaceitável que está sendo tratado com a máxima seriedade”, disse Astri Aas-Hansen, ministra da Justiça e Segurança Pública da Noruega.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

URBANISMO - OPINIÃO – ARTICULISTA - SALVE-SE O COLÉGIO DOS JESUÍTAS!



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

Já passamos do momento de entender que tombado pelo Iphan não deve ser sinônimo de condenado ao desabamento. É certo que o Iphan também precisa fazer a sua parte para mudar este conceito, modernizando as suas políticas.



Em pleno Carnaval, um apelo desesperado circulou nas redes sociais, protagonizado pelo diretor da Faculdade de Medicina da Universidade Federal da Bahia (UFBA), seguido por um abraço dos médicos ao prédio da antiga Faculdade de Medicina.

Trata-se da situação precária em que se encontra a edificação do antigo Colégio dos Jesuítas, fundado em 1550, pelo Pe. Manoel da Nóbrega, e que aí funcionou até 1759, quando os jesuítas foram expulsos do Império Português. Aí estudaram o Pe. Antonio Vieira, o Frei Vicente do Salvador e o poeta Gregório de Matos, entre muitos outros vultos ilustres da nossa história e das Letras. Como se não bastasse haver sido uma das primeiras instituições de ensino estabelecidas no Brasil Colônia, sediou também a primeira faculdade de medicina do País (1808). Aí se formaram milhares de médicos, incluindo figuras de destaque, como Manoel Vitorino, Afrânio Peixoto, Oscar Freire, Nina Rodrigues, Alfredo Brito, Juliano Moreira, Martagão Gesteira, Prado Valadares, Pirajá da Silva e Gonçalo Muniz, entre muitos outros. Será que isto, para os cidadãos de hoje, não tem nenhum valor?

Transferida a faculdade para o campus do Canela, a edificação ficou sem função definida, tendo sido aí estabelecido o Memorial da Medicina Brasileira, mas mantido o prédio subutilizado e mal conservado pela universidade, que detém sua propriedade e uso. Mais grave foi deixar seus imensos espaços sem um plano de ocupação, enquanto a instituição se defronta com a necessidade de novas edificações para absorver a demanda por salas e laboratórios.

Há edifícios, locais, fatos e acontecimentos que são emblemáticos e simbolizam os valores que uma nação ostenta. Entre nós, isto tem sido não apenas negligenciado, mas propositadamente abandonado, para permitir e promover uma releitura banal e ideológica da história e da vida social do País.

Do ponto de vista urbano, o Colégio dos Jesuítas, cujo prédio atual data de 1905, compõe o belíssimo cenário do Terreiro de Jesus, faz parte do conjunto da Catedral Basílica e integra o perímetro considerado pela Unesco, há quarenta anos, como Patrimônio da Humanidade, além de ser tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

Aliás, já passamos do momento de entender que tombado pelo Iphan não deve ser sinônimo de condenado ao desabamento. É certo que o Iphan também precisa fazer a sua parte para mudar este conceito, modernizando as suas políticas. Nesse caso, sugere-se tomar como referência a experiência europeia.

A ministra Margareth Menezes tem papel importante a desempenhar na resolução desse problema, como se não bastasse ser baiana, mas por ser ministra da Cultura.

Além de termos o prédio restaurado, é preciso que a UFBA tenha compromisso claro e explícito com o uso digno e pleno da edificação, retornando para lá estudantes de graduação da área da Saúde, com o que também contribuirá para a vitalidade do Centro Histórico de Salvador. O entorno ainda se beneficiaria pela presença de residências estudantis.

Será que as autoridades vão esperar que se repita algo como o desabamento do forro da magnífica Igreja de São Francisco, que envolveu, inclusive, a perda de vida humana?

É inadmissível que, na Bahia, estas situações ainda venham se repetindo com imóveis de arquitetura monumental, depois do grande esforço – e exemplo – realizado, na primeira metade dos anos 1990, pelo Governo do Estado, sob a liderança de Antônio Carlos Magalhães, quando promoveu a recuperação do Pelourinho, projeto que me coube, honrosamente, coordenar.

Salve-se o Colégio dos Jesuítas!

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

E JÁ PASSAMOS DO MOMENTO DE ENTENDER QUE TOMBADO PELO IPHAN NÃO DEVE SER SINÔNIMO DE CONDENADO AO DESABAMENTO. É CERTO QUE O IPHAN TAMBÉM PRECISA FAZER A SUA PARTE PARA MUDAR ESTE CONCEITO, MODERNIZANDO AS SUAS POLÍTICAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/03/2026

BE JOB – OPINIÃO – GESTÃO - O ÚNICO QUE LEVOU GUARDA-CHUVA



HUDSON CARVALHO

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

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

“A única coisa que devemos temer é o próprio medo.”

Franklin D. Roosevelt

Conta-se — ainda que a história provavelmente seja inverídica — que uma pequena cidade do interior do Nordeste brasileiro enfrentava mais de 100 dias sem chuva. Seca total para pessoas, animais e plantas. Organizou-se então uma procissão. Padre e população caminharam juntos pedindo água aos céus. A cidade inteira compareceu.

Apenas um menino, verdadeiramente crédulo, levou guarda-chuva.

Apesar de parecer, não é uma história sobre fé. É sobre coerência entre discurso e preparo.

Quando a previsão do tempo, no seu aplicativo preferido, indica 40% de probabilidade de chuva, não há promessa. Há estatística. O suficiente para orientar o comportamento.

Cidades operam sob probabilidade. Portos operam sob probabilidade.

A aviação decola e pousa sob probabilidade. É parte da vida.

Mas dentro das organizações, exigimos algo que não existe: certeza. Se for “absoluta”, ainda melhor.

Conselhos pedem previsibilidade máxima. Investidores querem estabilidade. Relatórios projetam controle total. Criamos narrativas de segurança para ambientes que, por natureza, são instáveis.

Infraestrutura, portos, mineração e energia não operam sob certeza. Operam sob variabilidade estrutural. Alguns fatores controlamos. Outros, não.

E aqui está a distinção que separa simples gestão operacional de liderança institucional: assumir riscos não significa agir sob ignorância completa.

Risco pode ser modelado, precificado, mitigado. Ignorância não. Gestores administram risco. Líderes constroem instituições capazes de sobreviver à ignorância.

Em ambientes complexos, decisões executivas operam sob três condições distintas: certeza, risco e ignorância. Certeza existe quando as variáveis são conhecidas. Risco existe quando probabilidades podem ser estimadas. A ignorância surge quando sequer sabemos quais variáveis estão faltando.

A formação executiva que recebemos ensina a otimizar cenários conhecidos. Raramente ensina a operar quando o próprio cenário – que fornece as bases para a avaliação do risco – precisa ser revisto.



Nos setores de ciclo longo, a sensação de estabilidade é sedutora. Concessões de décadas sugerem previsibilidade. Modelos financeiros sofisticados sugerem domínio. Capex volumoso sugere estratégia sólida.

Sugere.

Impavidamente, ignorando nossas planilhas, as rotas comerciais mudam por decisões geopolíticas. Tecnologias redesenham estruturas de custo. Eventos climáticos alteram a operação. A regulação evolui.

O contrato pode durar 30 anos. A premissa pode durar três.

O problema não é o risco em si. É a ilusão de controle.

Eliminar incerteza, totalmente, é impossível. O que é possível é desenhar organizações que não colapsem quando a realidade divergir do plano.

Isso exige escolhas desconfortáveis, como examinar premissas antes de defender números. Construir cenários que desafiem a própria tese. Manter opcionalidade no capital, mesmo que reduza eficiência no curto prazo. Institucionalizar o contraditório, mesmo que atrase decisões. Medir velocidade de adaptação com a mesma disciplina com que se mede EBITDA.

Previsões erram. Estratégias falham. O que não pode falhar é a capacidade de ajuste. De reagir.

Na cidade da história, todos pediam chuva. Apenas um se comportou como se ela fosse possível.

No mundo corporativo, todos falam em incerteza. Poucos estruturam suas organizações como se realmente acreditassem nela.

Participar da procissão é simbólico. Levar o guarda-chuva é governança real. A questão é corporativa, mas também é nacional.

Infraestrutura não é apenas ativo empresarial. É vetor de competitividade do Brasil. É base logística, energética e produtiva que sustenta nossa inserção global.

Se continuarmos desenhando organizações para proteger projeções, protegeremos planilhas — não o País.

O Brasil não perde competitividade apenas por falta de investimento. Perde quando suas lideranças insistem em administrar risco conhecido, mas se recusam a estruturar instituições para enfrentar o desconhecido.

A próxima ruptura estratégica não testará apenas balanços. Testará governança, capacidade de adaptação e maturidade institucional.

Levar o guarda-chuva, nesse contexto, não é prudência individual. É responsabilidade da liderança de plantão. Porque, quando a chuva vier — e ela sempre vem — não será apenas uma organização que estará exposta. Estará em jogo a competitividade do Brasil.

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

EM AMBIENTES COMPLEXOS, DECISÕES EXECUTIVAS OPERAM SOB TRÊS CONDIÇÕES DISTINTAS: CERTEZA, RISCO E IGNORÂNCIA. CERTEZA EXISTE QUANDO AS VARIÁVEIS SÃO CONHECIDAS. RISCO EXISTE QUANDO PROBABILIDADES PODEM SER ESTIMADAS. A IGNORÂNCIA SURGE QUANDO SEQUER SABEMOS QUAIS VARIÁVEIS ESTÃO FALTANDO



BAHIA ECONÔMICA - BA

EXPORTAÇÕES BAIANAS TÊM QUEDA DE 23,2% EM FEVEREIRO

Por João Paulo - 09/03/2026 15:00



Foto: Jean Vagner/Ascom SEI

As exportações baianas tiveram uma queda de 23,2% em fevereiro, no comparativo interanual, atingindo US\$ 730,9 milhões. O resultado, com dados provisórios ainda sujeitos a revisão, reflete desempenhos negativos em importantes setores da pauta exportadora. A indústria de transformação registrou recuo de 34,4% em relação ao mesmo mês do ano passado, principalmente em razão da perda de competitividade da indústria química, pressionada por importações asiáticas a custos mais baixos. A agropecuária também contribuiu para o resultado negativo, com queda de

11,1%, reflexo da prevista redução na produtividade da safra de grãos.

As informações foram analisadas pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), autarquia vinculada à Secretaria de Planejamento (Seplan), a partir da base de dados da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

O grande destaque do mês, embora o setor represente apenas 7% das exportações estaduais, foi a indústria extrativa, com incremento de 359,5% nas vendas externas, puxado pela valorização do ouro que já supera US\$ 5.180 por onça-troy, para contratos futuros com entrega em abril. Os metais preciosos, como um todo tiveram forte altas no começo deste ano, renovando recordes de fechamento sucessivas vezes, à medida que investidores correram para o ouro e a prata como um refúgio diante de incertezas geopolíticas.

As importações, por sua vez tiveram incremento de 21,2%, principalmente de combustíveis (petróleo cru e nafta) oriundos dos EUA, Gabão e Argentina, já com a guerra no Oriente Médio pressionando as cotações das commodities energéticas. Também houve aumento de 455% de bens de consumo, mais uma vez puxado pelo aumento na compra de veículos de passeio, exclusivamente chineses.

No primeiro bimestre de 2026, as exportações estaduais atingiram US\$ 1,45 bilhão, com queda de 18,6%, enquanto as importações somaram US\$ 1,59 bilhão, em alta de 4,0% ante igual período de 2025. O déficit comercial do estado no primeiro bimestre foi de US\$ 146,1 milhões, enquanto que a corrente de comércio atingiu US\$ 3,0 bilhões, 8,1% inferior ao bimestre de 2025.

As cotações mais altas do petróleo devido a guerra no Oriente Médio podem ampliar o déficit comercial baiano. O conflito também pode desencadear uma série de impactos sobre preços, inclusive de insumos estratégicos para o estado como alta no preço de fertilizantes (agricultura) e nafta (indústria), além do aumento dos fretes marítimos, seguro de carga e atraso em rotas de entrega.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 09/03/2026

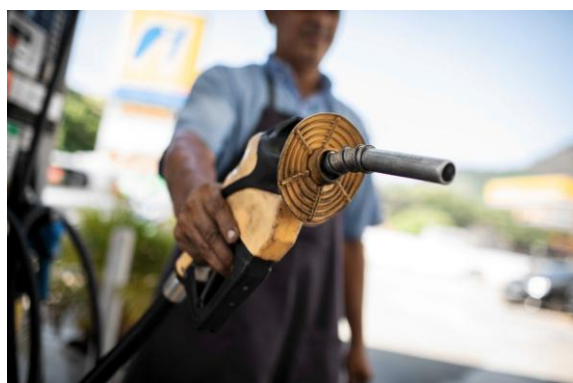


JORNAL O GLOBO – RJ

DEFASAGEM DO PREÇO DO DIESEL CHEGA A 85% E DA GASOLINA A 49%, COM DISPARADA DO PETRÓLEO

Barril do petróleo chegou a quase US\$ 120 no mercado internacional. Presidente de associação de importadores diz que mercado está "desorientado"

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Defasagem da gasolina no Brasil já chega a 49%, com disparada do petróleo — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Com o petróleo chegando a US\$ 120 nesta segunda-feira, a defasagem dos combustíveis no Brasil atinge níveis inéditos. De acordo com dados da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), considerando a abertura do mercado de hoje em relação ao fechamento de sexta-feira, a Petrobras está vendendo o diesel no país 85% mais barato em comparação ao mercado internacional. No caso da gasolina, o preço no

Brasil está 49% abaixo da paridade internacional.

Segundo Sérgio Araújo, presidente da Abicom, a elevada defasagem está deixando o mercado "desorientado".

— Espero que haja algum reajuste — afirmou ele.

A última vez que a estatal alterou o preço do diesel foi no dia seis de maio de 2025, quando reduziu em R\$ 0,16 o litro nas refinarias, para R\$ 3,27. Desde então, a Petrobras vem mantendo o preço inalterado.

Já a gasolina teve seu valor reduzido em 27 de janeiro deste ano. Na ocasião, o valor do litro para as refinarias caiu R\$ 0,14, para R\$ 2,57.

Apesar de a Petrobras não ter alterado seus preços, o valor dos combustíveis já aumentou nos postos com o início da guerra, já que cerca de 10% a 30% do consumo é importado, cujos preços acompanham a variação do barril.

De acordo com levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), na média nacional, o preço da gasolina vendida nos postos passou de R\$ 6,28, na última semana de fevereiro, para R\$ 6,30, na semana que terminou no dia 7 de março. Foi uma alta de 2 centavos, o que corresponde a 0,33%. Foi a primeira alta no preço da gasolina desde a semana de 11 de janeiro, quando o combustível subiu de R\$6,29 para R\$6,32 na média do país.

No mesmo período, o diesel passou de R\$ 6,03 para R\$ 6,08, um aumento de 5 centavos, equivalente a 0,83%. Foi o primeiro avanço desde a semana de 4 de janeiro, quando o preço médio passou de R\$ 6,02 para R\$ 6,05.

Na semana passada, durante conferência de resultados financeiros de 2025, Magda Chambriard, presidente da Petrobras, disse que a estatal evita o repasse da volatilidade de preços do mercado internacional ao consumidor brasileiro.

— Observamos as paridades internacionais de petróleo sem repassar as volatilidades para o mercado interno. Neste momento a gente está se perguntando até que momento essa cotação vai continuar. E essa pergunta ainda não está respondida. Se essa volatilidade for grande e a subida for grande assim, ela vai exigir respostas mais rápidas se a subida fosse mais lenta. Neste momento, não temos certeza dessa premissa — disse ela para analistas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2026

COM ESTREITO DE ORMUZ TRAVADO, ARÁBIA SAUDITA COMEÇA A REDUZIR PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

Ao mesmo tempo, o reino corre corre para aumentar as exportações por uma rota alternativa

Por Bloomberg



Tanques de armazenamento de petróleo da Saudi Aramco em Ras Tanura, Arábia Saudita — Foto: Simon Dawson/Bloomberg

A Arábia Saudita começou a reduzir a produção de petróleo enquanto o estratégico Estreito de Ormuz permanece praticamente paralisado. Ao mesmo tempo, o reino corre corre para aumentar as exportações por uma rota alternativa. A informação sobre os cortes sauditas, obtida com uma pessoa familiarizada com as operações, ocorre após reduções feitas por outros países da Opep, incluindo Emirados Árabes Unidos, Kuwait e Iraque.

Analistas estimam que a Arábia Saudita tem maior capacidade de armazenamento do que alguns de seus vizinhos, o que indica que o reino pode estar reduzindo a produção de forma preventiva para manter os campos petrolíferos operando por mais tempo sem precisar interrompê-los completamente. A estatal Saudi Aramco se recusou a comentar.

Os piores temores do mercado de petróleo se concretizaram neste mês, já que a guerra no Oriente Médio praticamente fechou o Estreito de Ormuz ao transporte marítimo, forçando uma série de grandes projetos a reduzir a produção e fazendo os preços do petróleo ultrapassarem US\$ 100 por barril.

A situação mergulhou cadeias de suprimentos no caos e, quanto mais tempo durarem as hostilidades, maiores serão os riscos de uma disparada da inflação global.

A Arábia Saudita produz cerca de 10 milhões de barris de petróleo por dia e exporta aproximadamente 7 milhões diários. A Aramco tem desviado parte desses embarques da rota habitual por Ormuz para Yanbu, no Mar Vermelho. No entanto, o oleoduto que transporta esses volumes tem capacidade para 5 milhões de barris por dia — insuficiente para substituir totalmente as exportações que normalmente passam pelo estreito.

O J.P. Morgan havia estimado anteriormente que a Arábia Saudita esgotaria sua capacidade de armazenamento de petróleo e combustíveis em pouco mais de dois meses desde o início do conflito. Em comparação, o Iraque chegaria a esse ponto em cerca de uma semana e o Kuwait em duas. Ambos os países também começaram a reduzir a produção antes desses prazos.

Em teoria, os produtores árabes ao redor do Golfo Pérsico - incluindo Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Kuwait e Iraque - têm coletivamente pouco mais de 100 milhões de barris de capacidade de armazenamento ainda disponíveis, ou cerca de um terço do total, segundo Antoine Halff, cofundador e analista-chefe da empresa de análise geoespacial Kayros.

Mas o nível efetivo na prática será menor e, de qualquer forma, o uso operacional raramente ultrapassa 80% da capacidade nominal, afirmou ele em uma publicação no LinkedIn na semana passada.

A Saudi Aramco também tomou uma medida rara ao oferecer parte do fornecimento por meio de uma série de licitações para entrega imediata, algumas delas a partir de um superpetroleiro próximo a Taiwan. Normalmente, a empresa oferece petróleo apenas por contratos de longo prazo. Essa é mais uma evidência de que produtores estão adotando medidas incomuns para manter o mercado abastecido.

Separadamente, um petroleiro carregado com petróleo saudita parece ter atravessado o Estreito de Ormuz nos últimos dias com o sinal de satélite desligado. É um dos primeiros grandes navios a cruzar a passagem, embora a grande maioria dos armadores ainda relute em fazê-lo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2026

REUNIÃO DO G7 TERMINA SEM ACORDO SOBRE USO DE RESERVAS ESTRATÉGICAS DE PETRÓLEO

Ministro francês diz que países concordam em usar "ferramentas necessárias para estabilizar o mercado", mas que ainda não há consenso sobre o uso dos estoques para aliviar o preço do barril

Por Bloomberg



Após uma alta de 29%, o petróleo Brent — referência global de preço do combustível— perdeu o fôlego com notícia de que o grupo discutiria uma possível liberação de estoques — Foto: Sergio Flores/Bloomberg

Os países do G7— grupo das sete nações com as economias mais ricas do mundo— ainda não chegaram a uma decisão final sobre a liberação global de estoques emergenciais de petróleo em resposta à guerra com o Irã, segundo a França, que atualmente ocupa a presidência do grupo. De acordo com o ministro das

Finanças francês, Roland Lescure, o grupo avalia o uso reservas estratégicas para estabilizar o mercado.

— Ainda não decidimos nada. O que concordamos foi usar todas as ferramentas necessárias para estabilizar o mercado, incluindo a possível liberação dos estoques emergenciais— disse ele após a reunião virtual do grupo para discutir o impacto da guerra com o Irã nos mercados de energizados.

Após uma alta de 29%, o petróleo Brent — referência global de preço do combustível— perdeu o fôlego nesta segunda-feira com notícia de que o G7 discutiria uma possível liberação de estoques em suas conversas sobre as consequências econômicas do conflito.

Arábia Saudita, Kuwait, Iraque e Emirados Árabes Unidos, que juntos produzem cerca de 20% do petróleo mundial, reduziram a produção porque o fechamento efetivo do Estreito de Ormuz impede a passagem de petroleiros, fazendo os preços dispararem.

Liberações de estoques normalmente são coordenadas pela Agência Internacional de Energia (AIE), em Paris. O presidente francês, Emmanuel Macron, afirmou nesta segunda-feira que os ministros de Energia também se reunirão em Paris na terça, paralelamente a uma conferência sobre energia nuclear.

Liberações coordenadas de estoques estratégicos ocorreram apenas cinco vezes antes, incluindo duas vezes em resposta à invasão da Ucrânia pela Rússia em 2022. Antes disso, as reservas foram usadas após interrupções de fornecimento na Líbia, durante o furacão Katrina e na primeira Guerra do Golfo.

Consumidores em todo o mundo já estão sentindo o impacto das interrupções no Oriente Médio, com longas filas em postos de combustível e um aumento no preço do combustível de aviação, elevando o custo das passagens aéreas.

Macron busca lançar uma missão marítima conjunta para escoltar navios porta-contêineres. O presidente francês afirmou que a ideia é reabrir gradualmente Ormuz após a fase “mais intensa” do conflito.

— A França planeja criar uma missão “puramente defensiva” com países europeus e não europeus para escoltar navios porta-contêineres e petroleiros— disse Emmanuel Macron a repórteres na base aérea de Pafos, no Chipre.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2026

PETRÓLEO ULTRAPASSA US\$ 100, ENQUANTO GUERRA COM O IRÃ FORÇA MAIS GIGANTES DO GOLFO A REDUZIREM A PRODUÇÃO

Óleo do tipo Brent subiu até 20%, atingindo US\$ 111,04 neste domingo. Emirados Árabes Unidos e Kuwait já começaram a reduzir extração

Por Bloomberg News — Nova York



Em Teerã, capital do Irã, explosões iluminaram o céu após ataques israelenses — Foto: ATTA KENARE / AFP

O preço do petróleo ultrapassou os US\$ 100 dólares por barril, um valor que não se via desde julho de 2022, com mais produtores importantes reduzindo a produção devido à guerra no Irã, enquanto o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaça agravar o conflito que desestabilizou os mercados globais de energia.

O Brent disparou até 20%, atingindo US\$ 111,04 por barril, o maior valor desde julho de 2022, enquanto o West Texas Intermediate teve um salto de 22%. O Kuwait e os Emirados Árabes Unidos começaram a reduzir a produção, já que os estoques estão se esgotando rapidamente devido ao fechamento do Estreito de Ormuz. O Iraque iniciou a paralisação da produção na semana passada.

A guerra no Oriente Médio não dá sinais de arrefecimento após os ataques dos EUA e de Israel contra o Irã há mais de uma semana. A paralisação da navegação pelo Canal de Ormuz e os ataques à infraestrutura energética elevaram os preços do petróleo bruto e do gás natural, e os operadores agora alertam que o barril de petróleo podem se manter acima de US\$ 100.

Mais de uma dúzia de países foram arrastados para o conflito, que alimentou temores de uma crise inflacionária. Os preços da gasolina no varejo dos EUA subiram para o nível mais alto desde agosto de 2024, representando um desafio significativo para Trump e seu partido nas eleições de meio de mandato ainda este ano.

Ainda assim, Trump está prosseguindo com a guerra e, em uma publicação nas redes sociais na manhã de sábado, afirmou que os EUA considerarão atacar áreas e grupos de pessoas no Irã que não

eram considerados alvos anteriormente. As declarações vieram depois que o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, prometeu não recuar.

Mais uma importante infraestrutura energética foi ameaçada durante o fim de semana, com a Arábia Saudita interceptando e destruindo drones que se dirigiam ao campo petrolífero de Shaybah, com capacidade para produzir 1 milhão de barris por dia. Na semana passada, o reino foi forçado a interromper as operações na refinaria de Ras Tanura, a maior do país, e busca redirecionar a produção para seus portos no Mar Vermelho para exportação após o fechamento do Estreito de Ormuz.

A alta dos preços da energia, incluindo de produtos como o gás, está se espelhando por todo o mercado. O governo chinês ordenou às principais refinarias do país que suspendam as exportações de gás e gasolina, e a Coreia do Sul está analisando a possibilidade de introduzir um teto para o preço do petróleo pela primeira vez em 30 anos.

Em um sinal de aperto no curto prazo, o spread à vista do Brent — a diferença entre seus dois contratos mais próximos — aumentou para US\$ 5,49 por barril na sexta-feira. Há um mês, a diferença era de 58 centavos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - EXPLICAÇÕES DE MULHER DE MORAES NÃO CONVENCEM ADVOCACIA, É HORA DE O MINISTRO FALAR

Durante muito tempo, Alexandre de Moraes se escorou na justificativa de que todo ataque a ele era um ataque ao STF. Neste episódio, esse ingrediente não está presente

Por Raquel Landim

Avesso a críticas, o ministro Alexandre de Moraes vem buscando se desvencilhar das suspeitas de relações indevidas com o banqueiro Daniel Vorcaro — até agora sem sucesso.

A mais nova tentativa é a nota de sua mulher, a advogada Viviane Barci de Moraes, que confirmou o contrato milionário com o Banco Master e deu alguns detalhes dos serviços prestados.

Ela diz ter produzido 36 pareceres e realizado 94 reuniões de trabalho durante dez meses. O contrato rendia R\$ 3,6 milhões ao mês — ou seja, provavelmente, chegou a um total de R\$ 79,2 milhões pagos.



O ministro Alexandre de Moraes e sua mulher, a advogada Viviane Barci; o escritório dela firmou contrato com o Banco Master Foto: André Dusek/Estadão

Serviços advocatícios são particulares e é muito difícil uma conclusão empírica. Até por isso, assim como publicidade, são muito utilizados nos crimes de lavagem de dinheiro — sem qualquer juízo de valor sobre o contrato da esposa do ministro, apenas como experiência histórica.



A coluna consultou cinco dos advogados mais renomados do País para que eles observassem as explicações prestadas e comparassem com a sua vivência. Todos foram unânimes em afirmar, sob reserva, que as condições do contrato, não fazem muito sentido. E que nunca viram algo assim.

A hora trabalhada em um escritório de ponta varia entre R\$ 3 mil e R\$ 5 mil. Na nota explicativa, a esposa do ministro diz ter feito 94 reuniões de trabalho: 79 reuniões de três horas, 14 reuniões de duas horas. Calculando pela hora mais cara, chegamos a R\$ 1,325 milhão.

Os pareceres são mais complicados de calcular. É possível avaliar pela hora trabalhada, mas não há detalhamento, ou pelo valor unitário. Um parecer técnico custa cerca de R\$ 50 mil. Se são 36 pareceres, nos levaria a R\$ 1,8 milhão. Porém, há pareceres caríssimos.

Um advogado disse à coluna que o mais custoso que já viu chegava a R\$ 500 mil, mas dizia respeito a uma causa bilionária. Haveria algum desse tipo?

Também há outras complicações: o Master tinha outros advogados atuando em contenciosos, mas contratava a doutora Viviane Barci para elaborar estratégias. Não produziu inquéritos, petições, juntou procuração, mas fez a estratégia. Poderia estar, portanto, em praticamente qualquer caso do banco.

De toda maneira, para chegar em R\$ 36 milhões, é um caminho e tanto.

Outra dúvida também entre os advogados é qual era o escopo total do trabalho para chegar a um contrato num valor de R\$ 129 milhões ao longo de três anos. Geralmente, contratos longos e caros envolvem objetivos finais, como, por exemplo, um IPO (Oferta Inicial Pública de Ações).

O problema maior é que não é só a nota sobre o contrato que deixa dúvidas.

Moraes também negou que o telefone que conversava com o banqueiro no dia de sua prisão seja dele, embora o Globo garanta que tenha checado o número. Saiu-se com uma justificativa complicada sobre relação entre contatos e caixas, refutadas por peritos criminais em todos os jornais.

No Supremo Tribunal Federal, o clima é de preocupação de que um dos ministros mais importantes da Corte, símbolo da defesa da democracia no 8 de Janeiro, tenha se envolvido com as pessoas erradas.

Durante muito tempo, Moraes se escorou na justificativa de que todo ataque a ele era um ataque ao Supremo. E muitas vezes sua figura foi utilizada pela direita como luta política. Neste episódio, esse ingrediente não está presente.

Cresce a percepção de que ele precisa se acostumar com as cobranças e vir a público se explicar sem rodeios. Ou preservar o Supremo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2026

SENADOR OBTÉM NÚMERO MÍNIMO DE ASSINATURAS PARA ABRIR CPI CONTRA MORAES E TOFFOLI POR CASO MASTER

Alessandro Vieira coletará mais assinaturas para fazer protocolo: 'Vamos realizar investigação para resgatar a confiança dos brasileiros nas instituições'

Por Levy Teles

BRASÍLIA – O senador Alessandro Vieira (MDB-SE) disse que reuniu, nesta segunda-feira, 9, o número mínimo de assinaturas para protocolar uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar as condutas dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes e Dias Toffoli no escândalo do Banco Master. São necessários 27 apoios para protocolar o texto e, até a tarde desta segunda, já eram 29 assinaturas.

Mensagens obtidas no celular do banqueiro Daniel Vorcaro mostram que ele mantinha conversas com Moraes. O Estadão mostrou a ligação de um empreendimento de familiares de Dias Toffoli com fundos ligados ao Master, de Vorcaro.



Vieira também é relator da CPI do Crime Organizado, outra frente do Senado contra o Master. Foto: Wilton Junior/Estadão

O senador diz que continuará a coleta dos apoios para protocolar o pedido quando tiver um “número mais seguro”.

“Sem condenação antecipada, mas com muita firmeza, vamos realizar uma investigação absolutamente necessária para resgatar a confiança dos brasileiros nas instituições”, disse Vieira. “O Brasil só será uma

verdadeira República democrática quando todos estiverem submetidos ao mesmo rigor da lei.”

A oposição no Senado Federal é quem move a linha de frente contra os dois ministros do Supremo. Apesar disso, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência da República, só assinou o requerimento depois que os 27 apoios mínimos já haviam sido obtidos. A assinatura de Flávio foi a 29ª da lista. Flávio vinha sendo cobrado, sobretudo nas redes sociais, para que prestasse seu apoio ao requerimento.

Nesta mesma segunda-feira, o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo) irá protocolar pedido de impeachment contra Moraes.

Será o décimo pedido de impeachment de ministro do STF protocolado no Senado apenas neste ano. Moraes já foi alvo de um desses requerimentos, baseado na revelação do jornal O Globo sobre a existência de um contrato de R\$ 129 milhões entre o Banco Master e o escritório da advogada Viviane Barci, mulher de Alexandre de Moraes.

No dia seguinte deverá haver o décimo primeiro. O líder da oposição na Câmara dos Deputados, Cabo Gilberto Silva (PL-PB), disse que irá protocolar outro pedido na terça-feira, 10.

Os outros oito pedidos já protocolados no período pedem o impeachment de Dias Toffoli, também com acusações sobre a proximidade do ministro e o banco de Vorcaro.

Segundo a lei brasileira, os pedidos de impeachments de ministros são analisados pelo Senado. Cabe ao presidente da Casa, Davi Alcolumbre (União-AP), determinar a abertura ou não do processo.

Dados extraídos do celular de Vorcaro revelam que ele prestava contas a Moraes sobre as negociações de venda do banco e sugerem diálogos a respeito do inquérito sigiloso que tramitava na Justiça Federal de Brasília.

Outras mensagens mostram que Vorcaro consultou Moraes sobre a lista de convidados para um fórum jurídico realizado em Londres, em abril de 2024. O magistrado determinou que o empresário Joesley Batista, da J&F, fosse “bloqueado” do evento, e Vorcaro levou o tema à organização do fórum.

Para manter o sigilo, Vorcaro e Moraes usavam o recurso de visualização única. Por essa razão, as respostas do ministro não estão disponíveis, mas as notas do dono do Master permaneceram acessíveis no histórico do aparelho celular do banqueiro.

Veja quem assinou a lista pedindo a CPI:

1. Alessandro Vieira (MDB-SE)
2. Astronauta Marcos Pontes (PL-SP)



3. Eduardo Girão (Novo-CE)
4. Magno Malta (PL-ES)
5. Luis Carlos Heinze (PP-RS)
6. Sergio Moro (União-PR)
7. Esperidião Amin (PP-SC)
8. Carlos portinho (PL-RJ)
9. Styvenson Valentim (PSDB-RN)
10. Marcio Bittar (PL-AC)
11. Plínio Valério (PSDB-AM)
12. Jaime Bagattoli (PL-RO)
13. Oriovisto Guimarães (PSDB-PR)
14. Damares Alves (Republicanos-DF)
15. Cleitinho (Republicanos-MG)
16. Hamilton Mourão (Republicanos-RS)
17. Vanderlan Cardoso (PSD-GO)
18. Jorge Kajuru (PSB-GO)
19. Margareth BUzetti (PP-MT)
20. Alan Rick (Republicanos-AC)
21. Wilder Moraes (PL-GO)
22. Izalci Lucas (PL-DF)
23. Mara Gabrilli (PSD-SP)
24. Marcos do Val (Podemos-ES)
25. Rogério Marinho (PL-RN)
26. Flávio Arns (PSB-PR)
27. Laércio Oliveira (PP-SE)
28. Dr. Hian (PP-RR)
29. Flávio Bolsonaro (PL-RJ)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2026

ANÁLISE - O PETRÓLEO CONTINUA SENDO UMA PODEROSA FERRAMENTA GEOPOLÍTICA, DÉCADAS APÓS A CRISE ENERGÉTICA

Guerra no Oriente Médio fez os preços dispararem, mostrando o quanto o mundo continua dependendo de suprimentos confiáveis de petróleo e gás

Por Rebecca F. Elliott (The New York Times)

Da captura de Nicolás Maduro, da Venezuela, à guerra no Oriente Médio, 2026 tem servido como um poderoso lembrete da influência duradoura do petróleo na geopolítica e na economia global.

O petróleo tem sido tanto um prêmio, como no caso da Venezuela, quanto uma poderosa ferramenta de coerção política, como visto no bloqueio dos EUA que está privando Cuba de energia. E agora, com o petróleo sendo negociado acima de US\$ 100 o barril pela primeira vez em quase quatro anos, os riscos econômicos de ficar, mesmo que por um curto período, sem acesso total à energia do Golfo Pérsico estão se tornando mais claros a cada dia.

Com o petróleo em destaque, isso parece quase como reviver um tempo antigo, de antes dos países começarem a adotar energias renováveis — e antes que os Estados Unidos se tornassem o maior produtor mundial de petróleo e gás natural.

Há poucos indícios de que a guerra com o Irã causará o tipo de sofrimento econômico vivenciado há cerca de meio século, quando o petróleo supria quase metade das necessidades energéticas mundiais e um embargo imposto por membros de um cartel petrolífero fez com que os preços quadruplicassem em questão de meses, mergulhando a economia dos EUA em um período de alta inflação e crescimento econômico estagnado.



Mas é evidente que ficar sem a quantidade de petróleo e gás natural a que o mundo está acostumado, mesmo que brevemente, pressionará as economias em todo o mundo.

“O velho jogo voltou com mais força do que as pessoas jamais imaginaram”, disse Elliott Abrams, que atuou como representante especial para o Irã e a Venezuela durante o primeiro mandato de Trump.

O mundo continua dependente de um fornecimento confiável de petróleo e gás, embora dois terços dos gastos globais no setor de energia agora sejam destinados a alternativas mais limpas, como a energia solar, que estão crescendo muito mais rapidamente.

Embora o petróleo atenda hoje a uma parcela menor das necessidades energéticas globais do que antes — menos de 30%, segundo a Agência Internacional de Energia —, o mundo consome quase o dobro desse combustível em comparação com o início da década de 1970. E o gás natural, usado para aquecer residências e gerar eletricidade, sustenta uma parcela muito maior da economia do que antes.

“O mundo pós-petróleo ainda está muito distante”, disse David Sandalow, pesquisador do Centro de Política Energética Global da Universidade Columbia, que atuou nos governos Clinton e Obama. “Estamos nos estágios iniciais e intermediários de uma transição energética, mas transições energéticas levam tempo.”

É claro que interrupções como a guerra no Irã podem acelerar a transição para fontes alternativas de energia, principalmente em locais com acesso limitado a combustíveis fósseis, além de pressionar os países a usar a energia de forma mais eficiente. Os padrões de economia de combustível dos EUA, por exemplo, são um legado duradouro do embargo de petróleo de 1973.

O conflito crescente no Oriente Médio, que começou com os ataques dos EUA e de Israel ao Irã em 28 de fevereiro, praticamente bloqueou o Estreito de Ormuz, uma estreita via de navegação que serve como porta de entrada para o mercado de um quinto do petróleo mundial e de quantidades substanciais de gás natural.

Diversas refinarias na região fecharam ou reduziram o processamento, algumas após sofrerem danos, segundo a Kpler, uma empresa de pesquisa. Isso significa que estão transformando menos petróleo em combustíveis como gasolina, diesel e querosene de aviação.

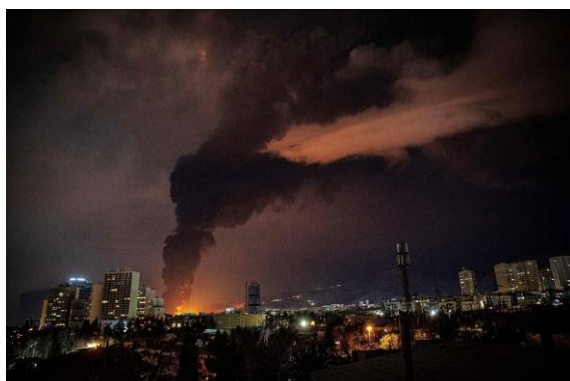
Essa interrupção — e a preocupação de que possa durar algum tempo — fez com que os preços internacionais do petróleo subissem cerca de 50% desde o final de fevereiro. Os preços dos combustíveis acompanharam rapidamente essa tendência, com aumentos especialmente expressivos no custo do diesel e do querosene de aviação.

Enquanto isso, o Catar interrompeu o resfriamento do gás natural para exportação na semana passada, alegando ataques militares. Isso fez com que os preços do gás natural disparassem na Europa e na Ásia, regiões que dependem fortemente da importação de combustíveis. Os Estados Unidos, como maior produtor mundial de gás natural, têm se mantido relativamente protegidos. Os preços no principal centro de negociação doméstico subiram cerca de 20% até a noite de domingo, 8. (O mercado de gás natural é muito mais regional do que o mercado de petróleo, principalmente porque o combustível é mais difícil de transportar.)

Os preços da gasolina e do diesel têm subido em um momento em que muitos americanos já estão preocupados com a economia e a inflação. Muitas dessas preocupações econômicas podem ser atribuídas à última grande interrupção no fornecimento de energia, após a invasão da Ucrânia pela Rússia em 2022.

Os preços da gasolina, que chegaram a ultrapassar US\$ 5 por galão (equivalente a 3,78 litros) naquele ano, caíram consideravelmente, a ponto de o custo relativamente baixo servir como contrapeso ao aumento dos preços em outros setores da economia — e como motivo de orgulho para o presidente Trump. A guerra com o Irã representa um risco político para Trump, principalmente

devido ao impacto que os preços mais altos da energia provavelmente terão sobre a economia americana.



Conflito EUA, Israel e Irã mostra que o petróleo continua sendo uma poderosa ferramenta geopolítica
Foto: Alireza Sotakbar/AP

Não é coincidência que o petróleo tenha ressurgido como ferramenta geopolítica e ameaça econômica em um período no qual os Estados Unidos estão desfazendo relações comerciais e entrando em conflito com outras grandes potências, afirmou Meghan O'Sullivan, vice-conselheira de segurança nacional para o Iraque e o Afeganistão durante o governo do presidente George W. Bush.

“A energia nunca desapareceu como arma, mas há uma confluência de condições globais — e decisões individuais do governo Trump e de outros — que realmente a trouxeram de volta à tona”, disse O'Sullivan, atualmente professora da Escola Kennedy da Universidade Harvard. “A energia pode ser uma ferramenta de política externa, mas também pode ser um objetivo.”

Para comprovar este último ponto, basta observar a busca do presidente Trump por petróleo na Venezuela. E, nas últimas semanas, os Estados Unidos bloquearam o acesso de Cuba ao petróleo, numa tentativa de derrubar o governo comunista do país. Com a escassez de energia, a ilha, que é excepcionalmente dependente de combustíveis importados, enfrenta uma crise humanitária e apagões generalizados.

No Oriente Médio, o Irã tem se apoiado em uma de suas vantagens estratégicas: sua capacidade de interromper o fluxo de petróleo e gás natural pelo Golfo Pérsico e prejudicar economias em todo o mundo.

“Isso vai ressaltar, mais uma vez, o quão vulneráveis os países estão a fontes de energia produzidas fora de suas fronteiras”, disse O'Sullivan.

A forma como os países responderão à guerra a longo prazo dependerá, em parte, da gravidade das consequências econômicas do aumento dos preços da energia. As reações também devem variar por região, levando países da Ásia e da Europa, que não produzem muito petróleo ou gás natural, a adotarem energias renováveis mais rapidamente.

Os Estados Unidos, com abundância de petróleo e gás natural, podem continuar a explorar esses pontos fortes, pelo menos sob o governo Trump, mesmo que a queima desses combustíveis acelere as mudanças climáticas.

“Para qualquer país que não tenha reservas substanciais de petróleo e gás, a conclusão óbvia é que o investimento em energias renováveis, incluindo o armazenamento, é estratégico do ponto de vista da segurança energética”, afirmou Kelly Sims Gallagher, ex-funcionária do governo Obama e atual reitora e professora de política energética e ambiental na Escola Fletcher da Universidade Tufts.

A energia limpa traz consigo seus próprios riscos geopolíticos, incluindo uma maior dependência da China, que domina a produção de tudo — desde painéis solares a turbinas eólicas e baterias recarregáveis.

Mas, diferentemente do petróleo e do gás, que os países precisam continuamente, garantir equipamentos para energia eólica e solar representa um risco mais pontual. Uma vez que um país tenha as ferramentas para aproveitar o sol e o vento, as próprias fontes de energia não podem ser retiradas.

“Não se pode usar o sol como arma”, disse Catherine Wolfram, subsecretária adjunta para economia climática e energética do Departamento do Tesouro durante o governo Biden. “Não se pode usar o vento como arma.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

ALTA DO PETRÓLEO E GUERRA COM O IRÃ COMPLICAM DECISÕES DE BANCOS CENTRAIS

Temor é de que uma guerra prolongada no Oriente Médio possa afetar o fornecimento global de energia e pressionar ainda mais a inflação

Por Leika Kihara, Em Reuters — Tóquio



petróleo; plataforma — Foto: Pixabay

A escalada da crise no Oriente Médio alterou drasticamente as perspectivas para bancos centrais em todo o mundo, ao criar um forte choque de oferta que coloca as autoridades monetárias diante de um dilema entre sustentar o crescimento econômico e combater a inflação.

Nos mercados emergentes da Ásia, cortar juros tornou-se uma aposta ainda mais arriscada. Além da pressão inflacionária causada pela alta dos combustíveis, há o

risco de fuga de capitais diante da deterioração dos termos de troca com os Estados Unidos.

O banco central da Índia, por exemplo, tende a priorizar o apoio ao crescimento e manter os juros baixos, disseram fontes à Reuters. No entanto, a corrida global para o dólar — considerado um porto seguro e fortalecida pela guerra entre Estados Unidos e Irã — pode obrigar a autoridade monetária a intensificar intervenções para conter a desvalorização da moeda.

Na Tailândia e nas Filipinas, autoridades monetárias podem ser forçadas a abandonar a postura expansionista mesmo com o impacto negativo da alta dos combustíveis, afirmou Toru Nishihama, economista-chefe para mercados emergentes do Dai-ichi Life Research Institute.

“Muitos bancos centrais enfrentarão decisões difíceis, sob pressão tanto dos mercados quanto dos governos. Sem um fim claro para o conflito, o risco de estagflação aumenta a cada dia”, disse.

Os mercados acionários recuaram e o dólar se fortaleceu na Ásia nesta segunda-feira (9), enquanto o petróleo ultrapassou US\$ 110 por barril, alimentando temores de uma guerra prolongada no Oriente Médio que possa afetar o fornecimento global de energia e pressionar ainda mais a inflação.

O cenário é particularmente delicado para economias com forte base manufatureira, como Coreia do Sul e Japão, que dependem de comércio global estável e de matérias-primas a custos baixos — fatores agora ameaçados pela crise regional.

O banco central sul-coreano, que manteve os juros estáveis em fevereiro, pode adotar postura mais dura caso a inflação permaneça acima da meta, afirmou Kim Jin-wook, economista do Citigroup. Ainda assim, ele considera improvável que o Banco da Coreia eleve os juros apenas em resposta à alta do

petróleo, já que medidas do governo para conter preços de combustíveis tendem a limitar o impacto na inflação.

Entre economias desenvolvidas, o Federal Reserve (Fed, banco central americano) também enfrenta o desafio de equilibrar crescimento, inflação e pressão política.

No Japão, o dilema é ainda maior. Caso o petróleo permaneça em torno de US\$110 por barril por um ano, o crescimento pode cair cerca de 0,39 ponto percentual, segundo o Nomura Research Institute — um impacto significativo para uma economia com potencial de expansão estimado entre 0,5% e 1%.

Diferentemente do passado, porém, o Banco do Japão tem menos espaço para ignorar pressões inflacionárias, já que a inflação supera a meta de 2% há quase quatro anos.

Na Austrália, aumentos persistentes no preço do petróleo podem desancorar expectativas de inflação, disse Jonathan Kearns, economista-chefe da Challenger e ex-integrante do Reserve Bank of Australia. Nesse caso, o banco central poderia manter juros elevados por mais tempo.

Já na Nova Zelândia, onde a economia ainda tenta se recuperar do impacto de aumentos anteriores de juros, bancos centrais podem ter de tolerar inflação mais alta no curto prazo para evitar um aperto monetário adicional, afirmou Jarrod Kerr, economista-chefe do Kiwibank.

A diretora-gerente do Fundo Monetário Internacional, Kristalina Georgieva, alertou que um aumento de 10% no preço do petróleo, se persistir durante a maior parte do ano, pode elevar a inflação global em cerca de 40 pontos-base.

“Estamos vendo a resiliência da economia global ser testada novamente por um novo conflito no Oriente Médio”, disse Georgieva em um simpósio em Tóquio. “Meu conselho aos formuladores de políticas é: pensem no impensável e preparem-se para ele.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/03/2026

GUERRA ELEVA INCERTEZAS E PETRÓLEO SUPERA US\$ 110

Conflito no Irã força mais países a reduzirem produção; índices futuros de ações recuaram
Por Agências internacionais



EUA endurecem discurso após presidente Pezeshkian, do Irã, prometer não recuar — Foto: Jeenah Moon/Bloomberg

O preço do petróleo disparou ontem e superou US\$ 110 por barril, com mais países importantes reduzindo a produção, uma via navegável relevante permanecendo praticamente fechada e os Estados Unidos ameaçando agravar o conflito que vem desestabilizando os mercados de energia.

O Brent subiu 20%, para US\$ 111,04 por barril na abertura dos negócios na Ásia, enquanto o West Texas Intermediate (WTI) teve alta de 22%. É a primeira vez que o petróleo vai acima de US\$ 100 desde o início da guerra da Rússia contra a Ucrânia, em fevereiro de 2022.

Após a cotação do petróleo ultrapassar os US\$ 100, o presidente americano, Donald Trump, afirmou que os valores da commodity no curto prazo “cairão rapidamente quando a ameaça nuclear iraniana for eliminada”.

Trump escreveu a mensagem neste domingo em sua conta na rede Truth Social. “É um preço muito pequeno a pagar pela segurança e paz dos EUA e do mundo. Só os tolos pensariam diferente!”, disse.



Os Emirados Árabes Unidos e o Kuwait começaram a reduzir a produção, já que o estreito de Ormuz permanece fechado e os estoques estão se esgotando. O Iraque iniciou a paralisação da sua produção na semana passada.

A guerra no Oriente Médio não dá sinais de arrefecimento após os ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã há mais de uma semana. A interrupção da navegação pelo estreito de Ormuz - uma via navegável estreita que normalmente transporta um quinto do petróleo mundial - e os ataques à infraestrutura energética elevaram os preços do petróleo bruto e do gás natural.

“O nível psicológico de US\$ 100 por barril de petróleo pode ser apenas uma meta de preço de curto prazo, caminhando para patamares mais altos à medida que o conflito se prolonga, a produção de petróleo é reduzida e os estoques crescem devido à incapacidade dos navios-tanque de recarregar”, afirmou Andy Lipow, presidente da Lipow Oil Associates. Mais de uma dúzia de países foram arrastados para o conflito, o que alimenta temores de uma crise inflacionária de proporções globais.

Os preços da gasolina nos Estados Unidos atingiram o nível mais alto desde agosto de 2024, representando desafio significativo para Trump e seu partido nas eleições de meio de mandato deste ano.

Mesmo assim, Trump segue em frente com a guerra e, em uma publicação nas redes sociais no início da manhã de sábado, afirmou que os EUA considerarão atacar áreas e grupos de pessoas no Irã que não eram considerados alvos anteriormente.

As declarações vieram após o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, prometer não recuar.

Mais infraestruturas energéticas importantes foram ameaçadas durante o fim de semana, com a Arábia Saudita interceptando e destruindo drones que se dirigiam ao campo petrolífero de Shaybah, com capacidade para produzir 1 milhão de barris por dia.

Na semana passada, o país foi forçado a interromper as operações na refinaria de Ras Tanura, a maior da Arábia Saudita, e busca redirecionar a produção para seus portos no Mar Vermelho após o fechamento do estreito de Ormuz.

A alta dos preços da energia, incluindo produtos como o diesel, está impactando o mercado. O governo chinês ordenou que as principais refinarias do país suspendam as exportações de diesel e gasolina, e a Coreia do Sul está avaliando a possibilidade de introduzir um teto para o preço do petróleo pela primeira vez em 30 anos.

Os futuros de ações americanas também recuavam no domingo. Pouco depois das 18h (horário do leste dos EUA), os futuros do Dow Jones caíram mais de 2%, enquanto os futuros do S&P 500 caíram 1,6%, e os futuros do Nasdaq recuavam 1,7%.

Na semana passada, o Dow Jones e o S&P 500 fecharam em baixa, nos maiores declínios em meses. O Dow Jones caiu 3% na semana, a maior queda em uma semana desde a que terminou em 4 de abril de 2025, de acordo com a Dow Jones Market Data. O Dow Jones acumula queda de 1,2% no ano.

O S&P 500 fechou em queda de 2% na semana, sua maior queda no período desde a semana que terminou em 11 de outubro. O S&P 500 acumula queda de 1,5% no ano. O Nasdaq encerrou a semana passada com queda de 1,2%, registrando seu maior declínio em uma única semana desde a que terminou em 13 de fevereiro. O Nasdaq acumula queda de 3,7% neste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/03/2026

PETRÓLEO FICA PERTO DE US\$ 120 POR BARRIL COM MAIS PAÍSES OBRIGADOS A REDUZIR PRODUÇÃO DEVIDO À GUERRA NO IRÃ

É a primeira vez que o petróleo vai acima de US\$ 100 desde o início da guerra da Rússia contra a Ucrânia, em fevereiro de 2022

Por Bloomberg — Washington



Refinaria de petróleo: produção prejudicada pela guerra — Foto: Stringer / Reuters

O preço do petróleo disparou e chegou a quase US\$ 120 por barril neste domingo (8) no Brasil, manhã de segunda-feira (9) na Ásia e Oriente Médio. Os mercados de energia se desestabilizaram por três motivos: mais países estão reduzindo a produção; o estreito de Ormuz está praticamente fechado e os Estados Unidos ameaçam agravar o conflito.

O Brent subiu para US\$ 119,50 por barril na abertura, enquanto o West Texas Intermediate (WTI) atingiu US\$ 119,48, ambos com 25% de alta. É a primeira vez que o petróleo vai acima de US\$ 100 desde o início da guerra da Rússia contra a Ucrânia, em fevereiro de 2022.

Os Emirados Árabes Unidos e o Kuwait começaram a reduzir a produção, já que o estreito de Ormuz permanece efetivamente fechado e os estoques estão se esgotando. O Iraque iniciou a paralisação da sua produção na semana passada.

A guerra no Oriente Médio não dá sinais de arrefecimento após os ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã há mais de uma semana. A interrupção da navegação pelo estreito de Ormuz — uma via navegável estreita por onde normalmente passa um quinto do petróleo mundial — e os ataques à infraestrutura energética elevaram os preços do petróleo bruto e do gás natural.

“O nível psicológico de US\$ 100 por barril de petróleo pode ser apenas uma meta de preço de curto prazo, caminhando para patamares mais altos à medida que o conflito se prolonga, a produção de petróleo é reduzida e os estoques crescem devido à incapacidade dos navios-tanque de recarregar”, afirmou Andy Lipow, presidente da Lipow Oil Associates.

Mais de uma dúzia de países foram arrastados para o conflito, o que alimenta temores de uma crise inflacionária de proporções globais.

Os preços da gasolina nos Estados Unidos atingiram o nível mais alto desde agosto de 2024, representando desafio significativo para Trump e seu partido nas eleições de meio de mandato deste ano.

Mesmo assim, Trump segue em frente com a guerra e, em uma publicação nas redes sociais no início da manhã de sábado, afirmou que os EUA considerarão atacar áreas e grupos de pessoas no Irã que não eram considerados alvos anteriormente.

As declarações vieram após o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, prometer não recuar.

Mais infraestruturas energéticas importantes foram ameaçadas durante o fim de semana, com a Arábia Saudita interceptando e destruindo drones que se dirigiam ao campo petrolífero de Shaybah, com capacidade para produzir 1 milhão de barris por dia.

Na semana passada, o país foi forçado a interromper as operações na refinaria de Ras Tanura, a maior da Arábia Saudita, e busca redirecionar a produção para seus portos no Mar Vermelho após o fechamento do estreito de Ormuz.



A alta dos preços da energia, incluindo produtos como o diesel, está impactando o mercado. O governo chinês ordenou que as principais refinarias do país suspendam as exportações de diesel e gasolina, e a Coreia do Sul está avaliando a possibilidade de introduzir um teto para o preço do petróleo pela primeira vez em 30 anos.

Em um sinal de aperto no curto prazo, o spread à vista do Brent — a diferença entre seus dois contratos mais próximos — aumentou para US\$ 5,49 por barril. A diferença era de 58 centavos de dólar há um mês.

Ações

Os futuros de ações americanas também recuavam no domingo. Pouco depois das 18h (horário do leste dos EUA), os futuros do Dow Jones caíram mais de 2%, enquanto os futuros do S&P 500 caíram 1,6%, e os futuros do Nasdaq recuavam 1,7%.

Na semana passada, o Dow Jones e o S&P 500 fecharam em baixa, registrando seus maiores declínios em meses. O Dow Jones caiu 3% na semana, a maior queda em uma semana desde a que terminou em 4 de abril de 2025, de acordo com a Dow Jones Market Data. O Dow Jones acumula queda de 1,2% no ano.

O S&P 500 fechou em queda de 2% na semana, sua maior queda no período desde a semana que terminou em 11 de outubro. O S&P 500 acumula queda de 1,5% no ano. O Nasdaq encerrou a semana passada com queda de 1,2%, registrando seu maior declínio em uma única semana desde a que terminou em 13 de fevereiro. O Nasdaq acumula queda de 3,7% neste ano.

Commodities

Nos mercados agrícolas, o óleo de palma da Malásia subiu cerca de 9%, enquanto o óleo de soja negociado em Chicago atingiu o maior valor desde o fim de 2022.

O trigo alcançou o nível mais alto desde junho de 2024, e o milho atingiu a maior cotação em dez meses.

Já o ouro recuou mais de 2%, pressionado pela valorização do dólar — que encarece o metal para investidores que usam outras moedas.

O avanço do petróleo também aumentou as preocupações com a inflação e reduziu as apostas de cortes de juros no curto prazo, o que fortaleceu os rendimentos dos títulos do Tesouro dos Estados Unidos e a moeda americana.

Alumínio

O alumínio subiu ao maior nível em quatro anos diante do risco de interrupções na oferta provocadas pela guerra no Oriente Médio.

O contrato de referência para entrega em três meses na London Metal Exchange chegou a US\$ 3.544 por tonelada, o maior valor desde março de 2022.

A fundição Qatalum, do Catar, e a Aluminium Bahrain já declararam força maior em embarques devido ao aumento das tensões na região.

Outros metais básicos, no entanto, foram pressionados pela valorização do dólar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/03/2026

CASO MASTER: MINISTROS VEEM EPISÓDIO COM MORAES 'MAIS GRAVE' QUE O DE TOFFOLI E CITAM 'CLIMA PÉSSIMO' NO STF

Segundo integrantes da Corte, reportagem que cita ligação entre Moraes e Daniel Vorcaro amplia um novo tipo de crise, que não é motivada por decisões, mas pela conduta individual de ministros

Por Tiago Angelo e Isadora Peron — De Brasília



Moraes: nota divulgada pelo STF diz que mensagens de visualização única não conferem com os contatos do ministro — Foto: Rosinei Coutinho/STF - 24/2/2026

Integrantes do Supremo Tribunal Federal (STF) consultados em reserva pelo Valor afirmam que os novos desdobramentos sobre o Banco Master colocaram a Corte de vez no centro de uma crise e ampliaram questionamentos em relação à atuação dos ministros. Desta vez, quem virou alvo de críticas e suspeitas foi Alexandre de Moraes, que pode sair enfraquecido assim como Dias Toffoli, enquanto André Mendonça, relator das investigações sobre o banco, pode se fortalecer. O caso seguirá tendo novas repercussões: na próxima sexta-feira (13), a Segunda Turma analisa a decisão de Mendonça que prendeu Vorcaro. Os ministros não indicaram como devem votar.

Mendonça tem ampliado sua influência desde que assumiu as apurações sobre o Master. Antes, ele já relatava outro importante inquérito que está na Corte: o que trata de desvios associativos de aposentados e pensionistas do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Parte da força que Mendonça ganhou, diz um ministro, deve-se ao fato de ele ter assumido o caso Master antagonizando com Toffoli. Enquanto o antigo relator foi duramente criticado por limitar o acesso da PF a provas, Mendonça assumiu a condução dos inquéritos restabelecendo o que chamou de “fluxo ordinário” dos trabalhos, devolvendo aos investigadores os dados colhidos durante a Compliance Zero.

Por fim, lembra um outro magistrado, Mendonça será vice-presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) nas eleições deste ano, o que também garante protagonismo ao relator do Master.

Uma ala no STF contesta o suposto “poder” de Mendonça. De acordo com esses ministros, o magistrado não teria “estofo” como outros integrantes do Tribunal, entre eles os que são agora alvo de críticas. Também afirmaram que Mendonça não tem habilidade política nem influência da Corte para dentro. A posição é compartilhada por alguns interlocutores de Paulo Gonet na Procuradoria-Geral da República (PGR).

Na sexta-feira (6) Gonet respondeu a Mendonça, que criticou o PGR por pedir mais prazo para se manifestar favoravelmente ou contra a prisão de Vorcaro e demais alvos da Compliance Zero. Gonet afirmou que não se pode desprezar direitos fundamentais e que a manifestação do Ministério Público não é “formalidade vazia”, e citou a tentativa de suicídio de Luiz Phillipi Machado de Moraes Mourão, o “Sicário”, na quinta-feira (5). Na madrugada de sábado, a defesa confirmou que Mourão morreu às 18h55 de sexta-feira.

“O impacto de certas providências cautelares de ordem penal sobre valores fundamentais pode ser exemplificado no evento fúnebre ocorrido durante a operação realizada”, disse Gonet em referência à tentativa de suicídio de Sicário.

Na quinta-feira (5), a jornalista Malu Gaspar, do jornal O Globo, publicou reportagem afirmando que uma das últimas mensagens de Vorcaro antes de o banqueiro ser preso pela primeira vez em novembro foi endereçada a Moraes. O episódio é considerado por ministros mais grave do que as revelações de que Toffoli e familiares tiveram negócios com Fabiano Zettel, cunhado de Vorcaro.

Em nota emitida pelo Supremo na sexta-feira (6), o ministro negou que tenha recebido mensagens de Vercaro no dia da prisão do banqueiro. Após a manifestação da Corte, reportagem do jornal O Globo informou que as mensagens a que a publicação teve acesso foram retiradas do celular do dono do Master por meio de análise técnica da Polícia Federal (PF) que permite visualizar, ao mesmo tempo, a tela de WhatsApp com as mensagens e as imagens de visualização única nela contida. A advogada Viviane Barci de Moraes, esposa do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), também negou o recebimento, neste fim de semana.

'Situação de Moraes é mais grave que a de Toffoli'

Integrantes do STF afirmam que a reportagem que cita Moraes amplia um novo tipo de crise, que não é motivada por decisões, mas pela conduta individual de ministros. Um dos integrantes do STF consultados fez um paralelo entre o que ocorre na Corte e suspeitas até então mais comuns contra parlamentares. Segundo ele, o Supremo nos últimos anos foi o mais estável dos Poderes e conseguiu se manter assim mesmo em período de crises.

A avaliação é de que as críticas ao Tribunal geralmente tinham relação com decisões consideradas polêmicas ou com ordens que desagradavam a um determinado grupo político. Agora, diz, condutas de colegas estariam levantando dúvida sobre a higidez de magistrados e, por consequência, fragilizando toda a Corte.

Um segundo ministro tem uma visão semelhante. Ele diz que é preciso cautela quanto ao episódio envolvendo Moraes e Toffoli. No entanto, considera, episódios que envolvem supostas relações indevidas "soam muito mal".

Outro magistrado disse que o país está "totalmente caótico" e que nunca viu "coisa igual". Segundo ele, entre os Poderes, havia sobrado apenas o Supremo com estabilidade. Agora, no entanto, a Corte também se encontra em "mau estado". Parte das críticas, diz, se deu por conta de "virtudes" do Tribunal, enquanto outras são por conta de "defeitos". O "clima péssimo", conclui, pode afetar até a eleição deste ano, que tem tudo para ser "violenta e radicalizada".

Um importante interlocutor de um dos ministros considera o episódio de Moraes mais grave do que o de Toffoli. Ele colocou as situações em perspectiva da seguinte forma: as revelações sobre a relação da família de Toffoli com o Master teriam se dado em um momento em que a atuação do banco ainda era legal. Já as supostas mensagens de Moraes indicam a possibilidade de que um dos mais fortes ministros do STF conversava com regularidade com Vercaro, possivelmente sobre procedimentos em curso contra o banqueiro.

'Pior crise de reputação do STF', diz especialista

Para o professor Rubens Glezer, da FGV Direito SP, essa é a pior crise de reputação já enfrentada pelo STF. Segundo ele, nos últimos anos, houve outros momentos delicados, mas que giravam em torno do debate sobre as decisões proferidas pelos ministros. Agora, as suspeitas que pairam sob os magistrados são de outra natureza e, segundo ele, precisam ser apuradas. "O problema é que, como há um desgaste de reputação do Supremo, um desgaste acentuado ao longo da última década, você tem uma parcela muito relevante da população que já vai presumir que os ministros citados se comportaram de maneira equivocada. Esse é o dano reputacional", disse.

Para ele, "quando há esse prejuízo na reputação, não há também o benefício da dúvida". "É por isso que a crise é tão grande e ela se coloca como uma oportunidade para que os ministros tentem tomar alguma das medidas que visem, se não resolver ou reverter a situação, mitigar danos futuros", apontou.

Diante desse cenário, o professor sugere a edição de um código de ética, medida que tem sido defendida pelo presidente do STF, Edson Fachin, mas enfrenta resistência de uma ala da Corte. Para ele, o Supremo sistematicamente abriu mão dessas regras e, por isso, está cada vez mais difícil de ter algum ponto de recuperação. "À primeira vista essas regras são uma restrição do que os ministros podem ou não fazer, mas na verdade tratam-se de uma proteção. São procedimentos que vão

justamente tornar mais difícil a suspeita da população, da comunidade jurídica, em que as fronteiras do que pode ou não pode ser feito ficam mais claras.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/03/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PETRÓLEO DESPENCA PARA MENOS DE US\$ 90 APÓS TRUMP DIZER QUE GUERRA NO IRÃ ESTÁ 'PRATICAMENTE ENCERRADA'

- Declarações ocorrem após altas de preços da commodity, que ameaçam prejudicar economia global e aumentar inflação
- Preço chegou a disparar 30% nesta segunda (9) e esteve próximo de US\$ 120 pelo barril

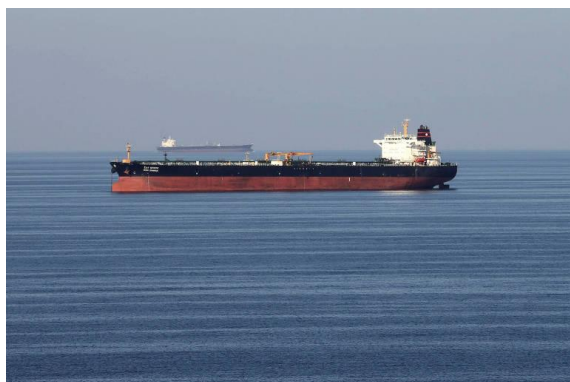
Por Fernando Narazaki / Helena Schuster - São Paulo e Pelotas (RS)

O petróleo chegou a disparar quase 30%, na maior variação diária desde 1988, e ficar próximo de US\$ 120 pelo barril nesta segunda-feira (9), antes de sofrer uma forte queda que levou o preço do barril para abaixo de US\$ 90.

A derrocada ocorreu após Donald Trump afirmar que a guerra no Irã está "praticamente encerrada" e que não havia "mais nada em termos militares" no país. Por volta das 17h, o Brent, referência global, caiu para US\$ 87,90 o barril, enquanto o WTI, referência americana, recuou para US\$ 88,32.

"Eles não têm marinha, não têm comunicações, não têm força aérea. Seus mísseis estão reduzidos a poucos. Seus drones estão sendo destruídos por toda parte, incluindo suas fábricas de drones. Se você olhar, não sobrou nada", disse ele em entrevista à CBS nesta segunda.

"Eles dispararam tudo o que tinham para disparar, e é melhor não tentarem nada esperto ou será o fim daquele país", acrescentou Trump.



Navio carregando petróleo no estreito de Hormuz - Hamad I Mohammed - 21.dez.18/Reuters

As quedas deixam ambos os contratos de petróleo próximos dos níveis de fechamento de sexta-feira (6), mas ainda significativamente acima dos valores anteriores ao início do conflito, de cerca de US\$ 73 para o Brent.

Desde o início da guerra, o preço da commodity vem subindo, aumentando os riscos para a economia global e a estabilidade da inflação. A disparada de preços foi causada pela ameaça de redução no fluxo de transporte do petróleo, já que a passagem no estreito de Hormuz, entre o Irã e Omã e por onde passa 20% da produção global, foi interrompida.

Analistas, no entanto, atribuem o risco do petróleo em um nível mais alto por mais tempo a uma guerra prolongada, enquanto a fala de Trump nesta segunda aponta para o sentido oposto.

A negociação do barril Brent começou a sessão em US\$ 92,69, foi subindo e atingiu o ápice às 23h30 de domingo (horário de Brasília), cotado a US\$ 119,46, no maior valor desde 29 de junho de 2022, durante a guerra da Ucrânia. No mesmo horário, o barril WTI também chegou a disparar quase 30% e atingir a marca de US\$ 119,43.

No Brasil, o risco refere-se principalmente à defesagem entre os preços do mercado internacional e os praticados pela Petrobras. Na abertura do mercado desta segunda, o litro da gasolina vendido nas

refinarias da Petrobras estava em R\$ 1,22, ou 49% mais barato do que a paridade de importação medida pela Abicom (Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis).

No caso do diesel, que já vinha sendo vendido com elevada defasagem antes mesmo do início da guerra no Irã, a diferença era de R\$ 2,74 por litro, ou de 85%. Na sexta (6), a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, sinalizou que a estatal ainda considera prematuro falar em reajustes. "A política de repasses nervosos da variação do preço do petróleo para cima é coisa do passado", afirmou, em entrevista coletiva.

Antes das falas de Trump, os ganhos já haviam começado a sumir após a informação de que as maiores economias do mundo consideravam uma liberação coordenada de reservas emergenciais de petróleo em reunião esta segunda. Com isso, o mercado se acalmou.

Porém, por volta das 11h30 (de Brasília), o ministro de Finanças da França, Roland Lescure, afirmou que não houve um acordo sobre o uso da reserva. Em nota, o G7 afirmou que "acompanha de perto a situação".

Segundo a agência de notícias Bloomberg, funcionários do governo dos EUA acreditam que uma liberação conjunta na faixa de 300 milhões a 400 milhões de barris —até 30% dos 1,2 bilhão de barris na reserva— seria apropriada.

A AIE (Agência Internacional de Energia) defendeu a liberação coordenada de reservas emergenciais de petróleo na reunião dos ministros das finanças do G7, que contou ainda com executivos da OCDE (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico), do Banco Mundial e do FMI (Fundo Monetário Internacional).

No final de semana, Trump afirmou em sua rede social Truth Social que os movimentos de curto prazo são "um preço muito pequeno a pagar" para os EUA, o mundo e a paz. Ele acrescentou que os preços cairão rapidamente "quando a destruição da ameaça nuclear iraniana acabar".

Para analistas, a opção de liberar reservas de emergência é uma solução paliativa. "As alternativas são limitadas, como recorrer às reservas estratégicas de petróleo, mas em comparação com a magnitude potencial da interrupção do fornecimento se o estreito permanecer fechado por mais tempo, elas são uma gota no oceano", afirmou o analista do UBS Giovanni Staunovo.



"Quanto mais tempo o estreito permanecer fechado, mais produção será interrompida, exigindo preços substancialmente mais altos para conter a demanda", complementou Staunovo.

O prêmio dos contratos de carregamento do Brent no primeiro mês sobre os contratos para entrega em seis meses disparou para uma máxima histórica nesta segunda de quase US\$ 36, segundo dados da LSEG que remontam a 2004.

A disparada durante esta segunda ficou bem acima de seu pico anterior de cerca de US\$ 23 em março de 2022, nas primeiras semanas da

guerra entre Rússia e Ucrânia.

Esse prêmio indica uma estrutura de mercado conhecida como backwardation, mostrando que os traders veem uma intensa escassez de oferta no momento.

O estreito de Hormuz, por onde normalmente passa cerca de um quinto do petróleo e do gás natural liquefeito do mundo, está virtualmente fechado.

A nomeação de Mojtaba Khamenei para suceder seu pai Ali Khamenei como líder supremo do Irã também alimentou a alta de preços, sinalizando que os linha-dura permanecem firmemente no comando em Teerã uma semana após o início do conflito com EUA e Israel.

A guerra pode deixar consumidores e empresas em todo o mundo enfrentando semanas ou meses de preços mais altos de combustíveis, mesmo que o conflito termine rapidamente, enquanto os fornecedores lidam com instalações danificadas, logística interrompida e riscos elevados para o transporte marítimo.

Os contratos de gasolina dos EUA dispararam para seu nível mais alto desde 2022, cerca de US\$ 3,22 (R\$ 16,87) o galão, em um momento em que o presidente dos EUA, Donald Trump, disse aos consumidores norte-americanos que o impacto em seu custo de vida seria limitado, antes das eleições de meio de mandato em novembro.

O líder democrata do Senado dos EUA, Chuck Schumer, pediu a Trump que libere as reservas estratégicas de petróleo, e uma fonte do governo francês disse na segunda-feira que o G7 também discutiria isso.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 09/03/2026

CONSELHEIRO DE TRUMP PRÓXIMO A EDUARDO BOLSONARO DEVE VIR AO BRASIL DE OLHO NAS ELEIÇÕES

- Darren Beattie terá agenda com o senador e pré-candidato Flávio Bolsonaro e deve discutir liberdade de expressão, minerais críticos e crime organizado
- Americano é crítico contumaz do governo Lula e do ministro do STF Alexandre de Moraes

Por Isabella Menon / Washington

O conselheiro para relações com o Brasil nos Estados Unidos, Darren Beattie, deve viajar a São Paulo e Brasília na semana que vem para uma agenda que inclui reunião com o senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL) e compromissos ligados ao processo eleitoral brasileiro.

A informação foi confirmada por fontes ligadas ao ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL). O objetivo de Beattie, crítico do governo Lula e do ministro do STF (Supremo Tribunal Federal) Alexandre de Moraes, seria entender o funcionamento do sistema eleitoral brasileiro. Esta será a primeira viagem dele ao Brasil como conselheiro do governo de Donald Trump.



O novo conselheiro sob assuntos do Brasil, Darren Beattie - Reprodução/Departamento do Estado

O americano mantém proximidade com Eduardo Bolsonaro e com o jornalista Paulo Figueiredo. Aliados do bolsonarismo nos Estados Unidos, eles têm intensificado pedidos para que a comunidade internacional acompanhe o processo eleitoral brasileiro. A mobilização ocorre após o governo Trump recuar da aplicação de sanções contra Moraes com base na Lei Magnitsky.

Beattie também vai tratar de decisões judiciais que determinaram o bloqueio de perfis em redes sociais no âmbito dos inquéritos sobre "fake news" e milícias digitais conduzidos pelo STF. Ele ainda deve ter uma ampla agenda com o TSE (Tribunal Superior Eleitoral), que a partir de junho será comandado por indicados do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), com o ministro Kássio Nunes Marques na presidência e André Mendonça como vice.

A confirmação do americano ao posto de conselheiro sênior de política para o Brasil aconteceu no fim de fevereiro. O conselheiro americano já chamou Moraes de "principal arquiteto do complexo de censura e perseguição contra o (ex-presidente brasileiro Jair) Bolsonaro". Após a imposição de sanções da Lei Magnitsky sobre Moraes, Eduardo agradeceu a Beattie por seus esforços em uma publicação no X. O americano também é secretário assistente interino para assuntos culturais no departamento.

Na capital paulista, ele vai participar de um evento sobre minerais críticos. O governo americano vem negociando acordos de fornecimento preferencial desse tipo de recurso com diversos países.

O Brasil, que possui a segunda maior reserva de terras raras do mundo, tem resistido a acordos de exclusividade e busca contrapartidas em investimentos para o processamento local dos minérios —o Departamento do Estado já afirmou que os EUA têm interesse no processamentos das matérias-primas.

Outro assunto que deve permear a primeira viagem de Beattie ao Brasil é o crime organizado. Como uma reportagem do UOL mostrou, os Estados Unidos devem declarar as facções CV (Comando Vermelho) e PCC (Primeiro Comando da Capital) como organizações terroristas nos próximos dias, decisão que contraria os esforços do governo brasileiro.

O governo Lula entregou uma proposta de combate ao crime organizado no fim do ano passado ao Departamento do Estado. Porém, segundo fontes próximas ao órgão, o plano foi considerado inadequado por, entre outros motivos, não conter a declaração de facções como grupos terroristas.

Em fevereiro do ano passado, o governo americano designou facções do narcotráfico como a venezuelana Tren de Aragua e a mexicana Cartel de Sinaloa como "organizações terroristas estrangeiras". Depois da designação, o governo Trump começou a atacar embarcações no Mar do Caribe e no Oceano Pacífico, afirmando que as tripulações eram compostas de "narcoterroristas".

Lula tenta planejar uma visita a Trump, em Washington —o próprio presidente brasileiro já havia anunciado essa intenção para meados de março. Porém, como a Folha mostrou, com o início da guerra no Irã, o encontro pode ser adiado para abril. Lula já sinalizou que deve usar a reunião com o republicano para debater questões de segurança.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/03/2026

PAINEL S.A. - EFEITOS INDIRETOS DA GUERRA EUA-IRÃ PREOCUPAM EMPRESAS DE LOGÍSTICA

Por Alex Sabino

São Paulo - Empresas de logística portuária ouvidas pela coluna ainda não conseguiram dimensionar os efeitos no preço do frete do conflito atual no Oriente Médio. Mas o consenso é que esta não é a única questão e nem a mais preocupante na guerra envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã.



Para empresários do setor, há o efeito indireto causado pela insegurança no estreito de Ormuz. Rotas mais longas devem provocar o que é chamado de "estoque em trânsito". A mercadoria fica mais tempo dentro de terminais e da cadeia logística antes de chegar ao destino final.

Navio operado pela van Oord ancorado, à espera da liberação de passagem pelo Estreito de Ormuz - Benoit Tessier-9.mar.26/Reuters

"É um replanejamento que gera custos adicionais e

pressiona cobranças de detention e demurrage sobre exportadores e importadores", define Thiago Santos, diretor de estratégia corporativa do Grupo Unimar.

Na logística portuária, "detention" é a cobrança aplicada quando o contêiner é retirado do porto ou está em posse do cliente, mas não é devolvido no local indicado pelo armador ou dentro do prazo estipulado. "Demurrage" acontece geralmente na importação. É uma taxa gerada quando o contêiner fica no terminal portuário além do contrato.

Setores dependentes de insumos importados (indústria química, eletroeletrônicos, autopeças e bens de capital) seriam as mais vulneráveis a variações no tempo de trânsito. Nas cadeias com alto giro ou margens menores, seria a necessária a revisão de cronogramas e dos estoques de segurança.

Para exportadores, a maior preocupação das empresas é a perda de janelas de embarque nos portos, especialmente em cadeias mais sensíveis no que se refere a tempo, como alimentos refrigerados ou produtos manufaturados de alto valor agregado. Estes precisam de agendamento preciso, sob o risco de perda de competitividade, argumenta outro empresário portuário.

Segundo a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), os portos do país movimentaram 164,6 milhões de toneladas em cargas containerizadas em 2025, o equivalente a 15,3 milhões de TEUs. Deste total, 10,4 milhões foram em operações de longo curso. TEU é o equivalente a um contêiner de 20 pés.

Nessa escala, mesmo sobretaxas de algumas centenas de dólares por contêiner aplicadas a volumes limitados podem representar dezenas de milhões de dólares em custos agregados ao longo de semanas.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/03/2026

PARA A CHINA, BILHÕES DE DÓLARES ESTÃO EM RISCO COM A AMPLIAÇÃO DA GUERRA NO IRÃ

- País importa mais da metade de seu petróleo do Oriente Médio, sendo um quarto do Irã
- Preço do petróleo atinge níveis não vistos em quatro anos após ataques

Por Alexandra Stevenson / Murphy Zhao.

Hong Kong | The New York Times - Com os preços do petróleo disparando e o conflito no Oriente Médio se intensificando, os riscos econômicos para a China estão aumentando.

O preço do petróleo na segunda-feira (9) atingiu níveis não vistos em quatro anos, uma semana após os Estados Unidos e Israel lançarem um ataque contra o Irã, aliado e parceiro financeiro da China. Os combates interromperam praticamente todo o tráfego pelo Estreito de Ormuz, uma passagem crítica para a energia e as mercadorias da China.



A China tem muito a perder com a ampliação do conflito. No Irã, a China encontrou uma fonte barata de petróleo nos últimos anos. Em toda a região, encontrou governos interessados em seu conhecimento em energia renovável e tecnologia. A China tornou-se dependente, como grande parte do resto do mundo, do fornecimento de petróleo e gás do Oriente Médio.

Petroleiro é conduzido a um cais no terminal petrolífero do porto de Qingdao, na província de Shandong, no leste da China - CN-STR -7.mar.26/AFP



Navio petroleiro grande atracado em terminal marítimo com estrutura de carregamento. Quatro rebocadores circulam o navio em águas calmas. Porto industrial e tanques de armazenamento visíveis ao fundo sob céu claro.

A importância da região para a China tornou-se ainda mais pronunciada no último ano, à medida que a rivalidade comercial do país com os Estados Unidos se intensificou e ele não conseguiu vender muitos produtos para o mercado americano, outrora o maior mercado da China. Os Emirados Árabes Unidos tornaram-se o mercado de crescimento mais rápido para carros chineses. A demanda da Arábia Saudita e de seus vizinhos por aço chinês dobrou. As exportações da China para o Oriente Médio cresceram quase duas vezes mais rápido do que suas exportações para o resto do mundo em 2025.

O investimento chinês também está crescendo mais rápido lá do que em qualquer outro lugar do mundo.

"A região é basicamente considerada o maior potencial de crescimento para a China", disse Dan Wang, diretora da China no Eurasia Group. De 2019 a 2024, a China investiu US\$ 89 bilhões diretamente no Oriente Médio, disse Wang.

Esses laços comerciais estão agora na linha de fogo enquanto os militares dos EUA e de Israel atacam o Irã, e o Irã revida contra portos, navios, oleodutos, usinas de dessalinização, data centers e outras infraestruturas críticas em toda a região. O trânsito marítimo não apenas de energia, mas de mercadorias transportadas em navios porta-contêineres gigantes pelo estreito de Ormuz está ameaçado.

A China também tem crédito em risco, tendo concedido empréstimos para contratos e projetos em toda a região.

A parcela do portfólio global de empréstimos e doações da China para a região dobrou para 10% em 2023, de acordo com a AidData, um instituto de pesquisa da William and Mary em Williamsburg, Virgínia. Instituições financeiras estatais concederam empréstimos a refinarias de petróleo e portos marítimos que financiam a produção e o transporte de commodities.

No Catar, bancos chineses estão ajudando a financiar e construir uma grande expansão de uma instalação de produção de gás natural liquefeito. A gigante estatal chinesa de petróleo Sinopec detém uma participação no projeto de expansão North Field East da instalação. As instalações foram atacadas na semana passada.

Investidores chineses financiaram a expansão do Porto de Haifa, em Israel, e do Porto Khalifa, nos Emirados, e os terminais resultantes são de propriedade e operados por empresas chinesas.

No Irã, dezenas de empresas chinesas financiaram, construíram e operam infraestrutura, redes elétricas e plantas petroquímicas.

A China também é a maior investidora em dessalinização no Oriente Médio, onde a água potável é escassa. Quase todos os projetos foram construídos pela Power Construction Corporation of China, com projetos na Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Omã e Iraque.

"Há tantos países e tantos ativos espalhados pela região", disse Brad Parks, diretor executivo da AidData. "Podemos ver no fluxo de negócios que havia muito entusiasmo em fazer cada vez mais trabalho no Oriente Médio."

Grandes empresas de tecnologia chinesas, incluindo Huawei, Alibaba e Tencent, estabeleceram escritórios em Dubai, Emirados Árabes Unidos, onde funcionários trabalham em um complexo que inclui Microsoft, Meta e Google. Três marcas chinesas de smartphones — Transsion, Xiaomi e Honor — estão ganhando participação de mercado na região, atrás da gigante sul-coreana Samsung, de acordo com a Omdia, uma empresa de pesquisa em tecnologia.



Não são apenas grandes empresas buscando fortunas no Oriente Médio.

Em 2018, Haiyang Zhang, uma empreendedora chinesa, mudou-se para Dubai, a maior cidade dos Emirados e um centro de finanças internacionais e visitantes. Ela deixou um emprego em uma empresa chinesa este ano para iniciar seu próprio negócio ajudando investidores chineses a expandir em Dubai. Alguns de seus parceiros estão no setor de novas energias. Zhang acredita que Dubai continua sendo um lugar seguro para certos investidores chineses colocarem seu dinheiro, disse ela, mas está preocupada com o impacto de um conflito prolongado.

Na última semana, várias empresas chinesas com presença crescente no Oriente Médio instruíram seus funcionários na região a trabalhar remotamente. Em 1º de março, a gigante de tecnologia Baidu disse que pausaria seus serviços de robotáxi nos Emirados. A plataforma chinesa de entrega de comida Keeta indicou que seus serviços na região podem ser suspensos ou temporariamente limitados.

O Ministério das Relações Exteriores da China disse na semana passada que um cidadão chinês havia morrido e mais de 3.000 nacionais haviam sido evacuados do Irã. Não informou quantos cidadãos chineses estão na região.

O petróleo do Oriente Médio é crítico para a segurança energética da China. O país importa pouco mais da metade de seu petróleo bruto transportado por mar do Oriente Médio, e cerca de um quarto disso vem do Irã. Como países de todo o mundo, a China enfrenta custos de energia mais altos à medida que os preços globais sobem.

A China é a principal compradora de petróleo iraniano, que está sob sanção dos EUA, embora as importações representassem pouco mais de 13% do petróleo bruto transportado por mar que recebeu durante 2025, de acordo com a Kpler, uma empresa de dados do setor. A China também opera três grandes oleodutos, dois dos quais transportam petróleo da Rússia e do Cazaquistão. Ainda assim, uma perda do fornecimento iraniano forçaria a China a encontrar outras fontes, que seriam muito mais caras do que o petróleo com desconto que comprava de Teerã.

Apesar dos profundos laços financeiros da China no Oriente Médio, ela enfrenta os mesmos riscos que outros países, incluindo os Estados Unidos, que estão fortemente investidos e dependentes da região.

A China condenou os ataques de Israel e dos Estados Unidos e pediu a cessação dos combates. À medida que o conflito se intensificou, o principal diplomata da China, Wang Yi, manteve conversas com contrapartes no Irã, Omã, Israel, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos.

Mas as ameaças do Irã fizeram o tráfego no estreito de Ormuz despencar. E não é apenas energia que está sendo bloqueada. A gigante chinesa de navegação Cosco interrompeu reservas pelo estreito, e a Maersk, empresa holandesa, suspendeu certas rotas críticas no Oriente Médio.

Zhang, a empreendedora chinesa em Dubai, disse que observou empresas e executivos americanos evacuando da região, e para ela isso significa oportunidade.

"A motivação deles para evacuar", disse ela, "é muito maior do que a dos chineses".

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 09/03/2026

PAINEL S.A. - VENCEDOR DO LEILÃO DE BRASÍLIA TERÁ DE GERIR 8 AEROPORTOS NO CENTRO-OESTE, 1 NO PR E 1 NA BA

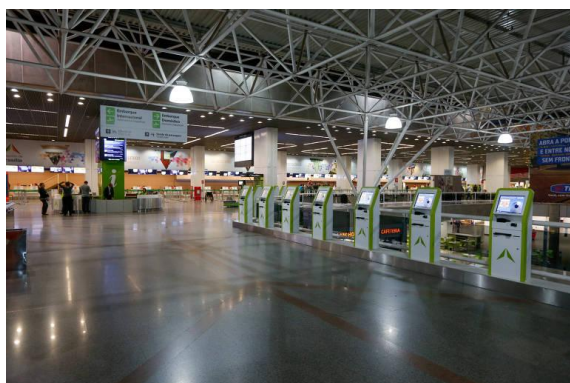
- Certame deve ir ao plenário do TCU em abril e governo vai incluir outros dez aeroportos
- A venda pode acontecer no 2º semestre e atual concessionária seria obrigada a apresentar oferta

Por Alex Sabino

São Paulo - A empresa vencedora do leilão do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília terá de levar também um pacote com outros oito aeroportos da região Centro-Oeste e um do Nordeste e um do Paraná.

O Ministério de Portos e Aeroportos deverá colocar no edital que a companhia ganhadora terá também de administrar os de Alto Paraíso-GO, Barreiras-BA, Bonito-MS, Cáceres-MT, Dourados-MS, Juína-MT, Ponta Grossa-PR, São Miguel do Araguaia-GO, Tangará da Serra-MT e Três Lagoas-MS.

Interior de aeroporto com fila de totens de autoatendimento alinhados à direita. Ao fundo, balcões de check-in com painéis informativos e placas indicando embarque internacional e doméstico. Estrutura metálica no teto e iluminação artificial predominam no ambiente amplo e limpo.



Saguão do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília - Pedro Ladeira-6.jul.15/Folhapress

A expectativa é que o modelo do certame vá a plenário do TCU (Tribunal de Contas da União) em abril e a nova concessão seja feita no segundo semestre deste ano.

A inclusão de outras estruturas menores em grandes leilões faz parte de programa do governo federal de colocar aeroportos regionais debaixo do guarda-chuva de concessões maiores já existentes.

Concessionária desde 2012, a Inframérica será obrigada a apresentar um lance, o que garantiria a participação de pelo menos uma empresa interessada.

A Inframérica reclama de baixa lucratividade do aeroporto e pede rearranjo no equilíbrio econômico do contrato.

Por causa desse cenário, a nova concessão será em modelo de venda assistida, em que o poder concedente auxiliar a transferência da concessão para um novo investidor, sem a necessidade de encerramento formal do acordo vigente.

A coluna apurou que o governo espera a participação de pelo menos mais duas empresas em um leilão que deve acontecer no segundo semestre deste ano.

Antes disso, em 30 de março, deverá acontecer o leilão do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, com lance mínimo de R\$ 932 milhões. Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, há quatro interessados em apresentar lances.

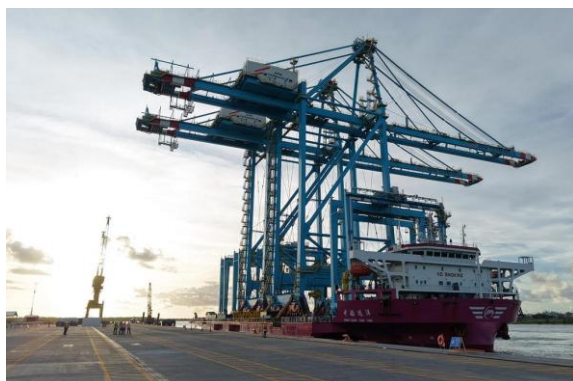
Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 09/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APM TERMINAL SUAPE RECEBE EQUIPAMENTOS E OPERAÇÃO DEVE INICIAR NO 2º SEMESTRE

Por Danilo Oliveira Portos e logística 09/03/2026 - 18:50



Empresa recebeu portêineres e outros guindastes e máquinas da unidade, que é apontada como primeira 100% eletrificada da América Latina

A APM Terminals recebeu uma série de equipamentos para seu novo terminal em Suape (PE), que a empresa promete ser o primeiro 100% eletrificado na América Latina. O pacote com 28 equipamentos encomendados da empresa chinesa Sany inclui dois guindastes STS (Ship to Shore), responsáveis pelo carregamento e descarregamento dos navios. Um diferencial desses equipamentos é a lança de 70 metros de alcance

operacional, que permite a operação de embarcações com mais de 366 metros de comprimento, classe New Panamax que, atualmente, são as maiores que trafegam pela costa brasileira.

Para movimentação de contêineres no pátio do terminal, foram adquiridos sete guindastes RTGs, considerados essenciais para garantir segurança e alta produtividade. Tanto os portêineres (STS) quanto os pórticos sobre pneus — RTGs (Rubber Tyred Gantry Cranes) serão operados por controle remoto, diretamente das salas de controle. De acordo com a APM, essa tecnologia proporciona mais conforto e ergonomia aos operadores, além de ampliar a acessibilidade da função, permitindo que pessoas com mobilidade reduzida possam desempenhar o cargo. Diferentemente dos equipamentos tradicionais, que exigem acesso por escadas ou elevadores, o novo modelo elimina essas barreiras.

Um dos maiores projetos portuários privados do Brasil, o APM Terminals Suape receberá um total de investimentos da ordem de R\$ 2,1 bilhões e terá capacidade inicial para movimentar até 400.000 TEUs por ano. A operadora informou que a implantação do terminal já está quase completa, com expectativa de iniciar operações no segundo semestre de 2026. “Este é um marco crucial para o projeto que agora entra na fase final de construção da infraestrutura principal do terminal”, disse o diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém (CE), Daniel Rose.

Os equipamentos que chegaram ao terminal portuário representam um investimento de R\$ 241 milhões e viabilizam o início das etapas técnicas que sustentarão a operação do terminal. A APM Terminals Suape destaca que os modelos totalmente eletrificados eliminam o uso de combustíveis fósseis, reforçando o compromisso global da empresa em atingir a meta de zero emissões líquidas (Net Zero) até 2040.

A tecnologia embarcada é apontada como de última geração, com sistemas que elevam os padrões de segurança e eficiência. Entre os recursos, estão dispositivos que aumentam a precisão dos movimentos e protegem tanto os equipamentos quanto as cargas contra colisões. Complementando o portfólio, o terminal contará ainda com duas reach stackers, uma empilhadeira para 16 toneladas, duas empilhadeiras para contêineres vazios e 14 terminal tractors.

Os novos equipamentos chegaram a bordo do navio Zhong Chuan Yuan Yang, que acostou em Suape. Nesta segunda-feira (9), a APM realizou um evento no complexo portuário para registrar essa etapa do projeto, que contou com representantes da empresa e autoridades, incluindo o ministro de portos e aeroportos, Silvano Costa Filho. “Esse terminal traz tecnologia de ponta e um modelo operacional mais sustentável, com equipamentos eletrificados”, declarou o ministro.

Na ocasião, a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, disse que a implantação do terminal da APM elevará o patamar de Suape, aumentando a capacidade de importação e exportação e recolocando o estado nas grandes rotas comerciais do mundo. Já o diretor-presidente do complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, afirmou que o futuro terminal da APM integra um ciclo estratégico de expansão da infraestrutura do empreendimento para ampliar a movimentação portuária e fortalecer a competitividade.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 042/2026
Página 70 de 70
Data: 09/03/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“Será o primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina, o que reforça o posicionamento de Suape como hub logístico moderno, sustentável e alinhado às transformações do setor. O novo terminal vai atrair novos negócios e novas linhas marítimas que estão sendo prospectadas”, destacou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 09/03/2026