

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 044/2026
Data: 11/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MODERNIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO É DEFENDIDA PELO TCU DURANTE EVENTO EM BRASÍLIA	4
12º DIA DE GUERRA TEM NAVIO ATINGIDO NO ESTREITO DE ORMUZ E ATAQUES EM BEIRUTE, DUBAI E TEERÃ	5
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	7
DRAGAGEM DE RIOS GARANTE DESENVOLVIMENTO E SEGURANÇA PARA COMUNIDADES RIBEIRINHAS	7
SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE SEMINÁRIO SOBRE DIRETRIZES GLOBAIS PARA PORTOS E HIDROVIAS	9
AEROPORTO DE JERICOACOARA (CE) PASSA A INTEGRAR CONCESSÃO DA FRAPORT E TERÁ R\$ 101 MILHÕES EM MELHORIAS 10	
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	11
EDITORIAL – A OUTRA MARGEM DO ATLÂNTICO: O IMPERATIVO DA PARCERIA COM A ÁFRICA	11
POLÍTICA - NOVOS CARGOS EM MINISTÉRIOS TERÃO IMPACTO DE R\$ 5,3 BI.....	11
INSIGHT – LOGÍSTICA - DA PORTOFER À FIPS: POR QUE O DESENHO INSTITUCIONAL IMPORTA MAIS DO QUE NUNCA	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Inquérito arquivado.....</i>	<i>15</i>
<i>O pedido de Bolsonaro</i>	<i>15</i>
<i>O telefonema para a Namíbia.....</i>	<i>16</i>
<i>Remoção de destroços</i>	<i>16</i>
POLÍTICA - FIM DA 6X1: MARINHO DESCARTA AUMENTO DA INFORMALIDADE	16
POLÍTICA - MINISTRO NÃO VÊ NECESSIDADE DE ENVIAR UM PL EM REGIME DE URGÊNCIA	17
POLÍTICA - PT ACIONA TSE CONTRA “VÍDEO LEVIANO” DO PL CONTRA LULA.....	18
POLÍTICA - REDE SUSTENTABILIDADE RENOVA FEDERAÇÃO COM PSOL ATÉ 2030.....	18
POLÍTICA - COSTA FILHO DESTACA INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA NAVAL EM SEMINÁRIO DA PIANC.....	19
TRANSPORTES – PORTOS – ABEPH REÚNE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E PRESTA HOMENAGEM A SILVIO COSTA FILHO....	20
TRANSPORTES – PORTOS - SP DIZ AO TCU QUE ASSINOU CONTRATO DO TÚNEL SEM APS POR SER PODER CONCEDENTE..	21
TRANSPORTES – PORTOS - BTP ANUNCIA ANDRÉ MAGALHÃES COMO NOVO DIRETOR COMERCIAL	22
TRANSPORTES – PORTOS - OPERAÇÃO MIRA ESQUEMA DE ENVIO DE COCAÍNA DO PORTO DE SANTOS	23
TRANSPORTES – PORTOS - MAIOR ‘TATUZÃO’ DA AMÉRICA LATINA CHEGA AO BRASIL VIA PORTO DE SÃO SEBASTIÃO..	24
TRANSPORTES – AEROPORTOS - LEILÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA INCLUI OUTROS 10 REGIONAIS NO PACOTE	25
TRANSPORTES – AEROPORTOS - AEROPORTO DE JERICOACOARA PASSA A SER GERIDO PELA FRAPORT.....	26
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - TOFFOLI EXPLICA ALCANCE DA SUSPENSÃO DE AÇÕES CONTRA AÉREAS	26
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - SERVIDOR DA ANAC ASSUME REPRESENTAÇÃO DO BRASIL EM COMISSÃO TÉCNICA DA OACI27	
ENERGIA – CNA DEFENDE ELEVAR MISTURA DE BIODIESEL PARA 17% NO DIESEL	28
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DIZ QUE PODE REDUZIR IMPACTO DA ALTA DO PETRÓLEO	29
PETRÓLEO E GÁS - BRASIL NÃO CORRE RISCO DE DESABASTECIMENTO, ASSEGURA FUP	30
MINERAÇÃO - RIO TINTO GARANTE US\$ 1,2 BILHÃO PARA PROJETO DE LÍTIO NA ARGENTINA.....	31
MINERAÇÃO - OURO SOBE MAIS DE 2% E VOLTA A SUPERAR US\$ 5.200.....	32
COMÉRCIO EXTERIOR - ALCKMIN DEFENDE AMPLIAR COMÉRCIO E INVESTIMENTOS ENTRE BRASIL E ÁFRICA DO SUL ...	32
FINANÇAS - HADDAD PEDE CALMA E CONFIANÇA EM QUEDA DE JUROS	34
FINANÇAS - BANCO REGIONAL DE BRASÍLIA VAI RECEBER SOCORRO DO GOVERNO DO DF.....	35
FINANÇAS - IBOVESPA TEM 2º DIA DE RECUPERAÇÃO, EM ALTA DE 1,4%.....	36
FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM LEVE QUEDA DE OLHO NO ORIENTE MÉDIO	37
JUSTIÇA - CONVERSAS ENTRE VORCARO E ADVOGADOS NÃO SERÃO GRAVADAS	37
JUSTIÇA - PPF É CONTRA DECISÃO E DEMONSTRA PREOCUPAÇÃO COM A SEGURANÇA	38
JUSTIÇA - DISTANCIAMENTO DE PARTES E INTERESSES É FUNDAMENTAL, DIZ FACHIN.....	39
JUSTIÇA - MINISTRO PROCURA COLEGAS PARA TENTAR TIRAR STF DA CRISE DO BANCO MASTER	40
JUSTIÇA - PGR PEDE AO STF CONDENAÇÃO DE DEPUTADOS DO PL.....	40
JUSTIÇA - BOLSONARO QUER RECEBER ASSESSOR DO GOVERNO TRUMP NA PRISÃO	41
JUSTIÇA - MORAES DETERMINA ARQUIVAMENTO DE INQUÉRITO CONTRA ELON MUSK.....	42
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE ESTÁ DISPOSTO A NEGOCIAR COM O IRÃ	42
INTERNACIONAL - CASA BRANCA DESMENTE ESCOLTA DE PETROLEIRO NO ESTREITO DE ORMUZ.....	43
INTERNACIONAL - AÇÕES DE ISRAEL NO LÍBANO DESLOCAM 667 MIL PESSOAS.....	44
INTERNACIONAL - ALEMANHA TEM AUSÊNCIA DE PLANO CONJUNTO PARA ENCERRAR CONFLITO	45
JORNAL O GLOBO – RJ.....	45
RAÍZEN ENTRA COM PEDIDO DE RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS DE R\$ 65 BILHÕES	45
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA CRITICA RICARDO NUNES E DIZ QUE PREFEITO DE SP FEZ “POLITICAGEM” EM CASO DA ENEL49	



ENQUANTO BLOQUEIA O TRÁFEGO NO ESTREITO DE ORMUZ, IRÃ MANTÉM FLUXO DE PETRÓLEO E EXPORTA MAIS DO QUE ANTES DA GUERRA	50
TRUMP ANUNCIA PRIMEIRA NOVA REFINARIA DOS EUA EM 50 ANOS EM MEIO À DISPARADA DO PETRÓLEO	52
PAÍSES RICOS LIBERAM RECORDE DE 400 MILHÕES DE BARRIS DAS RESERVAS EMERGENCIAIS DE PETRÓLEO	53
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	55
32 PAÍSES CONCORDAM EM LIBERAR 400 MILHÕES DE BARRIS DE RESERVA DE PETRÓLEO PARA CONTER CRISE	55
PETROBRAS VAI LEILOAR DIESEL NO RS, EM MEIO A RELATOS DE ESCASSEZ DO PRODUTO	56
CADE APROVA VENDA DE CONTROLE DA CBA PARA CHALCO E RIO TINTO; ENTENDA NEGOCIAÇÃO	56
RAÍZEN ATRIBUI CRISE A CENÁRIO COM JURO ALTO E SAFRA MENOR; PLANO DE RECUPERAÇÃO ENVOLVE 9 EMPRESAS	57
VALOR ECONÔMICO (SP).....	60
A QUEM PERTENCE O ESTREITO DE ORMUZ, ROTA MARÍTIMA DE 20% DO PETRÓLEO MUNDIAL?	60
GOVERNO NÃO VAI INTERFERIR NA PETROBRAS EM RAZÃO DA ALTA DO PETRÓLEO, DIZ SILVEIRA.....	61
PORTARIA COM REGRAS DO LEILÃO DE BATERIAS SERÁ PUBLICADA EM ABRIL, DIZ SILVEIRA	62
QUANTOS NAVIOS FORAM ATACADOS NO GOLFO E NO ESTREITO DE ORMUZ NA GUERRA DO IRÃ?.....	63
NAVIOS-TANQUE DE GNL MUDAM ROTA E TROCAM MERCADO DA EUROPA POR PREÇOS MAIS ALTOS NA ÁSIA	65
TRÊS NAVIOS SÃO ATINGIDOS POR PROJÉTEIS NO ESTREITO DE ORMUZ	67
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	68
DEPUTADOS REQUEREM NOVA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS.....	68
RAÍZEN PASSA A SER O MAIOR CASO DE RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL DO BRASIL	69
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	71
SHELL BRASIL INICIA PRODUÇÃO EM LAPA SUDOESTE NA BACIA DE SANTOS	71
P-78 ALCANÇA INJEÇÃO DO PRIMEIRO GÁS, NO CAMPO DE BÚZIOS	71
SAAM REGISTROU LUCRO DE US\$ 80,4 MILHÕES EM 2025	72
BRASIL EXPORTA 2,6 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM FEVEREIRO; QUEDA DE 23,5%	73
OPERADORES LOGÍSTICOS AMPLIAM INVESTIMENTOS EM QUASE 70%	74
VLI REGISTRA AUMENTO DE 10% NO TRANSPORTE DE SOJA NO CORREDOR NORTE	74
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	75
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	75



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MODERNIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO É DEFENDIDA PELO TCU DURANTE EVENTO EM BRASÍLIA

Presidente do tribunal afirma que portos são estratégicos para a economia, mas ainda enfrentam gargalos de infraestrutura e gestão

Por Maurício Martins 11 de março de 2026



Vital do Rêgo destacou papel do TCU para ampliar a segurança jurídica; Antônio Anastasia citou importância estratégica do setor portuário e Benjamin Zymler ressaltou complexidade para planejar investimentos (Dimmy Falcão/Especial para A Tribuna)

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo Filho, afirmou nesta terça-feira (10) que o setor portuário brasileiro tem papel central para o desenvolvimento econômico do País, mas ainda enfrenta desafios importantes relacionados à infraestrutura e à gestão. A declaração foi feita na abertura do Summit TCU, realizado em Brasília pelo Grupo Tribuna. O evento reuniu autoridades, especialistas e representantes do setor para discutir os caminhos da logística portuária no Brasil.

Segundo o ministro, os portos representam um segmento estratégico para a economia nacional por gerar empregos, renda e aumentar a competitividade das cadeias produtivas. Para ele, investimentos em infraestrutura portuária têm impacto direto no bem-estar da população. “O setor portuário representa um setor pujante que gera emprego e renda para a população brasileira”, afirmou.

Vital do Rêgo destacou que a Corte de Contas busca atuar para ampliar a segurança jurídica e incentivar investimentos no setor. No entanto, reconheceu que ainda há uma série de desafios estruturais a serem enfrentados. Entre eles estão a melhoria dos acessos terrestres e aquaviários aos portos nacionais, a ampliação das áreas de acostagem e movimentação de cargas e a necessidade de modernização de estruturas consideradas obsoletas.

O ministro também mencionou a importância de aprimorar o desempenho das companhias docas, aumentar a agilidade dos processos administrativos e integrar melhor os diferentes modais logísticos. “Precisamos cada vez mais planejar e executar melhor e atuar em conjunto”, disse, ao defender maior coordenação entre governo, setor privado e sociedade.

Outro ponto destacado por Vital do Rêgo foi a necessidade de ampliar o diálogo com os diferentes agentes do setor. Segundo ele, o Tribunal de Contas da União tem buscado ouvir com mais frequência representantes da iniciativa privada e da sociedade civil para aperfeiçoar sua atuação institucional. “Temos procurado ouvir ainda mais as pessoas a respeito dos trabalhos que realmente precisamos fazer para resolver os desafios da população brasileira”, afirmou.

Para o presidente do TCU, são necessárias maior eficiência e integração ao comércio internacional. “Portos mais eficientes significam um Brasil mais competitivo, mais integrado ao mundo e com mais oportunidades para a população”, sintetizou.

Longo prazo

O ministro do TCU Antônio Anastasia também destacou a importância estratégica do setor portuário para a economia brasileira. Segundo ele, projetos de infraestrutura portuária envolvem contratos de longo prazo e exigem segurança jurídica para garantir investimentos.

Anastasia afirmou que a legislação brasileira avançou nos últimos anos ao criar instrumentos para dar maior previsibilidade aos investimentos privados. “A busca do lucro pelo parceiro privado é totalmente procedente e necessária”, disse, ao destacar que investimentos de longo prazo exigem estabilidade regulatória.

Contratos longos

Já o ministro do TCU Benjamin Zymler ressaltou a complexidade do planejamento de investimentos portuários, especialmente em contratos que podem durar décadas. Segundo ele, a dinâmica do setor logístico e as mudanças nas cadeias produtivas tornam difícil prever cenários de longo prazo.

Para Zymler, o mais importante não é o retorno imediato para o Estado, mas os benefícios estruturais que os portos trazem para a logística nacional. “O importante não é o Estado receber bilhões de reais, e sim a importância disso para a logística nacional”, afirmou.

Ele também defendeu a modernização das regras do setor portuário, com redução de burocracias e maior aproximação entre os modelos de arrendamentos e terminais privados, como forma de tornar o sistema mais dinâmico e adaptado às transformações da atividade portuária.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, falou na abertura do evento. Ele enfatizou a importância do TCU para o desenvolvimento do País e citou os investimentos do Governo Federal no setor portuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/03/2026

12º DIA DE GUERRA TEM NAVIO ATINGIDO NO ESTREITO DE ORMUZ E ATAQUES EM BEIRUTE, DUBAI E TEERÃ

Ao mesmo tempo, drones iranianos atingiram áreas próximas ao Aeroporto Internacional de Dubai, enquanto bombardeios israelenses alcançaram um prédio residencial em Beirute

Do Estadão Conteúdo



(Reprodução/Creative Commons)

A guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã chegou ao 12º dia nesta quarta-feira, 11, com novos ataques em diferentes pontos da região. Um navio cargueiro foi atingido por um projétil e incendiado no Estreito de Ormuz, uma das principais rotas do comércio global de petróleo.

Ao mesmo tempo, drones iranianos atingiram áreas próximas ao Aeroporto Internacional de Dubai, enquanto bombardeios israelenses alcançaram um prédio residencial em Beirute. Testemunhas também relataram novos ataques aéreos na capital iraniana, Teerã, ampliando a escalada militar na região.

Navio cargueiro é atingido no Estreito de Ormuz

Um projétil atingiu um navio cargueiro nesta quarta-feira no Estreito de Ormuz, incendiando a embarcação, após os Estados Unidos terem como alvo navios iranianos lançadores de minas que poderiam atingir a entrada do Golfo Pérsico.



O Centro de Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido, administrado pelas forças armadas britânicas, informou que a embarcação foi atingida ao norte de Omã, no estreito. A informação era de que a tripulação estava evacuando o navio.

Mais tarde, a UKMTO afirmou que o incêndio a bordo havia sido extinto e que uma tripulação reduzida permanecia no navio.

O Irã não reivindicou o ataque imediatamente, embora tenha como alvo navios dentro e ao redor do estreito, interrompendo uma via navegável por onde passa um quinto de todo o petróleo e gás natural comercializado.

Drones iranianos atacam Dubai

Nesta quarta-feira, dois drones iranianos atacaram as proximidades do Aeroporto Internacional de Dubai, ferindo quatro pessoas, segundo as autoridades.

O Gabinete de Imprensa de Dubai, que emite comunicados em nome do governo da cidade-estado, afirmou que o ataque causou "ferimentos leves em dois cidadãos ganenses e um cidadão de Bangladesh, e ferimentos moderados em um cidadão indiano". Os voos continuaram, informou o escritório.

O Aeroporto Internacional de Dubai, sede da companhia aérea Emirates, que opera voos de longa distância, é o mais movimentado do mundo em termos de viagens internacionais. As autoridades têm tentado aumentar sua programação de voos, embora o aeroporto tenha sido alvo de ataques durante a guerra.

Ataque israelense atinge prédio no centro de Beirute

Um ataque israelense atingiu um prédio de apartamentos no centro de Beirute nesta quarta-feira, informou a mídia estatal, sendo este o segundo ataque ao coração da capital libanesa desde o início da guerra no Oriente Médio.

A Agência Nacional de Notícias do Líbano (NNA), estatal, afirmou que "o inimigo atacou um apartamento na área de Aisha Bakkar", no centro de Beirute, um bairro densamente povoado próximo a um dos maiores shoppings da cidade.

Na manhã desta quarta-feira, um ataque israelense também atingiu os subúrbios do sul de Beirute, um reduto do Hezbollah.

Um dia antes, Israel havia reiterado seu apelo para que os moradores evacuassem a área antes de lançar os ataques. O Ministério da Saúde afirmou que "ataques sucessivos lançados pelo inimigo israelense" contra a cidade de Qana, no distrito de Tiro, no sul do país, deixaram cinco mortos e cinco feridos.

Novos ataques aéreos atingem Teerã

Testemunhas viram ataques aéreos contínuos atingirem Teerã, capital do Irã, nesta quarta-feira.

Mojtaba Khamenei ferido

O novo líder supremo do Irã, Mojtaba Khamenei, está "são e salvo", apesar de ter sofrido danos na guerra, afirmou, nesta quarta-feira, o filho do presidente da República Islâmica.

"Ouvi a notícia de que Mojtaba Khamenei foi ferido. Perguntei aos amigos que têm contatos e me disseram que, graças a Deus, ele está são e salvo", escreveu na rede social Telegram Yusef Pezeshkian, filho do presidente Masoud Pezeshkian e conselheiro do governo.

Mojtaba Khamenei, de 56 anos, teria ficado ferido durante o ataque que matou seu pai e antecessor, o aiatolá Ali Khamenei, no primeiro dia da ofensiva de Israel e dos Estados Unidos, em 28 de fevereiro,

que desencadeou o conflito, mas não foram revelados detalhes sobre a gravidade de seus ferimentos e ele não apareceu em público desde então.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/03/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

DRAGAGEM DE RIOS GARANTE DESENVOLVIMENTO E SEGURANÇA PARA COMUNIDADES RIBEIRINHAS

Com percurso intacto e fluxo renovado, a dragagem não altera nem interfere nos caminhos dos rios



Os serviços de dragagem fazem parte da política pública coordenada pelo Ministério de Portos e Aeroportos e contam com execução técnica do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit)- Foto: Divulgação/DNIT

A dragagem de rios é um processo fundamental de engenharia fluvial, que permite a remoção de sedimentos, detritos e outros materiais acumulados no fundo de rios, lagos e canais. Longe de ser uma intervenção agressiva, a dragagem é, na verdade, um serviço de manutenção preventiva e corretiva essencial para a saúde dos

ecossistemas aquáticos e para a segurança e bem-estar das comunidades ribeirinhas.

Contrário ao que muitos podem pensar, o processo de dragagem de manutenção não altera o percurso natural do rio. Seu objetivo principal é restaurar ou manter a profundidade e a largura originais do leito, garantindo o fluxo adequado da água e prevenindo problemas decorrentes do assoreamento.

DRAGAGEM

Benefícios para a população ribeirinha e o meio ambiente

BENEFÍCIO	IMPACTO DIRETO
Prevenção de enchentes	Mais vazão hidráulica. Menos alagamentos.
Navegação segura	Canais mais profundos. Transporte eficiente.
Qualidade da água	Remoção de sedimentos. Água mais limpa.
Saúde pública	Redução de resíduos. Menos riscos sanitários.
Revitalização ambiental	Leito recuperado. Maior biodiversidade.
Desenvolvimento econômico	Pesca, turismo e logística fortalecidos.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GOVERNO DO BRASIL
DO LADO DO POVO BRASILEIRO

Manutenção dos rios fortalece o transporte hidroviário



A manutenção dos rios também fortalece o transporte hidroviário, um dos modais mais eficientes e sustentáveis. As embarcações transportam grandes volumes com menor consumo de combustível e menos emissões, reduzindo custos logísticos e facilitando a chegada de alimentos, combustíveis e outros produtos essenciais, especialmente na região Norte, onde os rios funcionam como verdadeiras estradas para muitas comunidades.

Nas hidrovias federais, os serviços de dragagem fazem parte da política pública coordenada pelo Ministério de Portos e Aeroportos e contam com execução técnica do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), responsável por obras e ações de manutenção da infraestrutura hidroviária em diferentes regiões do país.

“A dragagem de manutenção é uma ação estruturante de política pública. Ao manter o canal com profundidade adequada, garantimos a navegação segura de embarcações que transportam pessoas e itens essenciais para as comunidades ribeirinhas. É uma medida que protege vidas, evita acidentes, assegura o abastecimento e reforça a presença do Estado na manutenção da infraestrutura hídrica”, destacou o secretário nacional de Hidrovias e Navegação do MPor, Otto Luiz Burlier.

“É uma medida que protege vidas, evita acidentes, assegura o abastecimento e reforça a presença do Estado na manutenção da infraestrutura hídrica”

Otto Luiz Burlier

O diretor de Gestão Hidroviária do MPor, Eliezé Bulhões, explica a dragagem como medida para restabelecer as condições originais de navegabilidade do rio, sem alterar seu percurso natural. “A retirada controlada de sedimentos devolve profundidade ao canal e aumenta a segurança das embarcações. Todo o processo é precedido por estudos ambientais e acompanhado por monitoramento técnico para garantir proteção ao ecossistema e às comunidades que dependem dessa via”, concluiu.

Segurança e preservação ambiental

Os processos de dragagem modernos são planejados e executados com rigorosos padrões de segurança e com compromisso com a preservação da fauna e flora local. Antes de qualquer intervenção, são realizados estudos ambientais detalhados para identificar espécies sensíveis e planejar medidas de amenização e compensação.

A tecnologia atual permite a utilização de equipamentos que minimizam o impacto no ambiente aquático, controlando a dispersão de sedimentos e protegendo os habitats. A monitorização contínua da qualidade da água e da vida selvagem, durante e após a operação, assegura que o ecossistema seja preservado e, em muitos casos, até mesmo melhorado.

Benefícios para a população ribeirinha

A dragagem de rios oferece uma série de benefícios diretos e indiretos para as cidades e populações que vivem às margens desses corpos d'água. A remoção de sedimentos que é feita durante a dragagem aumenta a capacidade de vazão do rio, reduzindo significativamente o risco de inundações e alagamentos em áreas urbanas e rurais, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias, e impulsionando a economia local.

Ao remover o lodo e outros materiais acumulados, a dragagem também contribui para a melhoria da qualidade da água, beneficiando a vida aquática e o abastecimento das comunidades. E facilita atividades como pesca, turismo e transporte fluvial, gerando empregos e renda para a população local.

A dragagem é um investimento estratégico na infraestrutura hídrica, que garante a funcionalidade dos rios, protege o meio ambiente e promove a qualidade de vida das comunidades ribeirinhas. É uma ação de cuidado e responsabilidade com nossos recursos naturais e com o futuro das cidades.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 11/03/2026

SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE SEMINÁRIO SOBRE DIRETRIZES GLOBAIS PARA PORTOS E HIDROVIAS

Evento reúne especialistas e autoridades em Brasília para debater planejamento, sustentabilidade e desafios da infraestrutura aquaviária no país



O encontro é promovido pela Pianc Brasil, seção nacional da Associação Mundial de Infraestruturas de Transporte Aquaviário (Pianc) - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou na manhã desta terça-feira (10), em Brasília, da cerimônia de abertura do Seminário PIANC Brasil: Diretrizes Globais e Desafios Nacionais, encontro que reúne especialistas, autoridades e representantes do setor de portos e hidrovias para discutir o impacto das resoluções internacionais na infraestrutura portuária e

hidroviária brasileira.

Realizado no auditório da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o seminário promove um espaço de troca de experiências entre especialistas nacionais e internacionais sobre planejamento de projetos marítimos, desenvolvimento de hidrovias e sustentabilidade no transporte aquaviário. A programação do evento segue ao longo desta terça-feira com painéis técnicos voltados ao debate de boas práticas e desafios da navegação no Brasil.

Durante o evento, o ministro Silvio Costa Filho ressaltou o papel do modal hidroviário na redução de custos, na transição energética e no fortalecimento da competitividade brasileira. “Discutir as hidrovias do Brasil é algo muito relevante pois dialoga com a transição energética, dialoga com a descarbonização, com a agenda da sustentabilidade, com a segurança hídrica e com o fortalecimento de nossa competitividade, já que, a cada 25 barcas nos rios, estamos tirando mais de 500 caminhões das estradas e reduzindo em quase 40% o custo logístico do país”, disse.

Cooperação técnica internacional

O encontro é promovido pela Pianc Brasil, seção nacional da Associação Mundial de Infraestruturas de Transporte Aquaviário (Pianc), organização internacional que reúne especialistas e instituições dedicadas ao desenvolvimento e à modernização da infraestrutura portuária e hidroviária em diversos países.

Na abertura do evento, o presidente da Pianc Brasil, Ricardo Falcão, destacou o papel da entidade na promoção de conhecimento técnico e no intercâmbio de experiências internacionais para políticas e projetos de infraestrutura aquaviária. “A Pianc atua como um fórum global de excelência técnica, reunindo especialistas de diferentes países para discutir soluções e boas práticas voltadas ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura aquaviária”, afirmou.

A mesa de abertura contou também com a participação de Francisco Esteban Lefler, presidente da Poanc Internacional; Frederico Dias, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Sérgio Gago Guida, contra-almirante da Marinha, representando a Diretoria de Portos e Costas; Bruno Fonseca de Oliveira, presidente da Praticagem do Brasil; Marcelo Davi Gonçalves, desembargador do Tribunal Marítimo; e Luiz Fernando Garcia da Silva, presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

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

Data: 11/03/2026

AEROPORTO DE JERICOACOARA (CE) PASSA A INTEGRAR CONCESSÃO DA FRAPORT E TERÁ R\$ 101 MILHÕES EM MELHORIAS

Inclusão do terminal pelo programa AmpliAR garante novos investimentos e reforça turismo no Ceará



Assinatura Termo Aditivo de inclusão do aeroporto de Jericoacoara/CE em concessão federal. - Foto: Sérgio Francês/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) assinou, nesta terça-feira (10), o termo aditivo que inclui o Aeroporto Regional de Jericoacoara (CE) no contrato da Fraport Brasil, iniciativa do Programa AmpliAR. Com a medida, a concessionária, que já administra o Aeroporto Internacional de Fortaleza, passa a ser responsável também pela gestão do terminal regional.

A nova concessão prevê cerca de R\$ 101,1 milhões em investimentos para melhorias na infraestrutura do terminal. Estão previstas a ampliação do pátio de aeronaves, a construção das áreas de segurança nas cabeceiras da pista (RESA), a reforma e modernização do terminal de passageiros, além de adequações operacionais para atender ao crescimento do fluxo de turistas.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a inclusão do terminal no programa AmoliAR representa um avanço nas concessões federais e um novo marco para o desenvolvimento local. “Isso vai trazer um ganho significativo à região que tem um grande potencial no turismo, sobretudo de lazer. Além disso, isso vai fortalecer muito o setor terciário, que é o setor de serviços. A região vai se transformar em um grande hub de desenvolvimento do regional”, afirmou.

Já o secretário de Turismo do Ceará, Eduardo Bismarck agradeceu o esforço do Ministério em incluir o Aeroporto de Jericoacoara no Ampliar e que agora, com a assinatura, o terminal deve chegar a um novo patamar. “Hoje temos um aeroporto com dificuldade de slot para aviação geral, e um gargalo para aviação internacional. Na medida que você tem o aeroporto de Jeri operando pela mesma empresa de Fortaleza, isso cria uma sinergia e um futuro para a internacionalização. A gente pode começar a sonhar com voos, por exemplo, vindos da Europa e da América do Sul”, projetou.

A CEO da Fraport Brasil, Andrea Pal, comemorou a entrada de mais um aeroporto no portfólio da empresa que tem nove anos de operação no Brasil “Temos confiança que apesar dos anos de baixo crescimento, os turistas vão voltar ao Ceará e estamos empenhados em começar as obras de modernização o mais rápido possível, para cumprir o nosso plano de sinegogia entre Jericoacora e Fortaleza.”, declarou.

Aeroporto de Cruz/Jericoacoara

Localizado em um dos principais destinos turísticos do país, o aeroporto de Jericoacoara deverá ganhar mais capacidade e eficiência. A expectativa é fortalecer a integração com Fortaleza, ampliar a oferta de voos e atrair mais turistas, inclusive internacionais. A medida também deve impulsionar a economia local, com geração de emprego e renda.

AmpliAR

O Programa AmpliAR foi criado para fortalecer a aviação regional, permitindo que aeroportos de menor porte ou com dificuldades financeiras sejam incorporados a contratos de concessão já existentes. Dessa forma, empresas com experiência no setor assumem a gestão dos terminais e realizam novos investimentos, com reequilíbrio econômico-financeiro previsto em contrato.

Saiba mais sobre o programa AmpliAR - <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/ampliar>

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

Data: 11/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A OUTRA MARGEM DO ATLÂNTICO: O IMPERATIVO DA PARCERIA COM A ÁFRICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil parece ter redescoberto que o Oceano Atlântico não é um abismo, mas uma ponte. O recente Fórum Empresarial Brasil-África do Sul, em Brasília, consolidou o que a geopolítica contemporânea já sinalizava: a aproximação com o continente africano, e especificamente com a África do Sul, não é apenas uma escolha diplomática por afinidade histórica, mas um imperativo estratégico para a nossa balança comercial. Ao defender a revisão do acordo entre o Mercosul e a União Aduaneira da África Austral (SACU), o vice-presidente Geraldo Alckmin aponta para um horizonte de oportunidades que o País não pode mais negligenciar.

A importância de ampliar o comércio exterior com as nações africanas reside na complementaridade e na diversificação. Em 2025, a corrente de comércio bilateral saltou 11,6%, atingindo US\$ 2,3 bilhões, um número que, embora crescente, ainda é modesto diante do potencial das duas maiores economias de suas respectivas regiões. O Brasil já exporta proteínas e veículos, mas o verdadeiro salto de qualidade está na integração das cadeias produtivas de maior valor agregado. Quando gigantes como Embraer, WEG e Marcopolo fincam bandeira em solo sul-africano, elas não estão apenas vendendo produtos; estão exportando inteligência industrial e criando um ecossistema de cooperação tecnológica.

A contundência deste novo ciclo comercial deve-se à ousadia de querer “ampliar as linhas tarifárias”. O fato de menos de 10% do comércio atual ser beneficiado por preferências tarifárias é um gargalo burocrático que asfixia o setor privado. Reformar o acordo Mercosul-SACU é a chave para destravar investimentos em setores cruciais como defesa, aeronáutica e minerais críticos. A África do Sul, detentora da maior frota de jatos da Embraer no continente, é o parceiro ideal para que o Brasil consolide sua presença no Hemisfério Sul, fugindo da dependência excessiva dos mercados tradicionais do Norte ou do Leste.

Além das trocas diretas, a parceria estratégica carrega um peso diplomático inestimável em fóruns como o G20 e o BRICS. Brasil e África do Sul compartilham desafios de redemocratização e desenvolvimento sustentável, o que confere a essa relação uma resiliência que vai além dos números. A cooperação em energia e segurança alimentar é o alicerce para que as duas nações liderem a voz do Sul Global em um mundo cada vez mais fragmentado e protecionista.

O Poder Público e o empresariado brasileiro devem abraçar esta “prioridade” com pragmatismo. A visita do presidente Cyril Ramaphosa e os acordos em biotecnologia e transição digital mostram que a agenda está madura. O Brasil precisa da África tanto quanto a África pode se beneficiar do Brasil. É hora de transformar a simpatia mútua em contratos, as raízes históricas em infraestrutura e o Atlântico em uma avenida de prosperidade compartilhada. O futuro do comércio exterior nacional também passa por Seul e Washington, mas ele decolará, com força e autonomia, quando cruzarmos definitivamente a margem sul do oceano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

POLÍTICA - NOVOS CARGOS EM MINISTÉRIOS TERÃO IMPACTO DE R\$ 5,3 BI

Senado aprova criação de 16,3 mil cargos no Ministério da Educação e 1,5 mil cargos no Ministério de Gestão e Inovação

Da Agência Brasil



No Senado, a relatoria foi de Randolfe Rodrigues (PT-AP), que descartou qualquer relação com os altos salários de servidores públicos

O Senado aprovou, nesta terça-feira, 10, um projeto de lei que cria 16,3 mil cargos no Ministério da Educação (MEC) e 1,5 mil cargos no Ministério de Gestão e Inovação (MGI). O impacto orçamentário estimado é de R\$ 5,3 bilhões em 2026. O texto vai à sanção presidencial.

De autoria do Poder Executivo, a proposta reuniu outras propostas de mesma autoria e também cria um Instituto Federal em Patos (PB), cidade do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB).

A votação foi feita de forma simbólica, sem registro individual de cada senador, e contou com a presença de Motta e da ministra da Gestão, Esther Dweck.

A proposta institui ainda o cargo de analista em atividades culturais, no Ministério da Cultura, além de 225 cargos na Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), 68 cargos no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e reajustes salariais, novas gratificações e prêmios.

O vencimento básico para o cargo de auditor fiscal da Receita Federal do Brasil classe especial, padrão III, por exemplo, passará de R\$ 29.760,95 para R\$ 32.504,91 em abril de 2026, se esse texto for sancionado.

No caso do MEC, serão criados 9.587 cargos para professor do ensino básico, técnico e tecnológico, 4.286 cargos de técnico em educação e 2.490 cargos de analista em educação. Além disso, o projeto menciona a criação de 3.800 cargos de professor do magistério superior para redistribuição às instituições federais de ensino superior.

Já na pasta da Gestão serão criados 750 cargos de analista técnico de desenvolvimento socioeconômico e 750 vagas de analista técnico de justiça e defesa.

Segundo o Ministério da Gestão e Inovação, o impacto do projeto é dividido em:

- R\$ 1,08 bilhão referente ao texto original do PL 5.874/ 2025, que inclui a criação de cerca de 16 mil cargos na educação e 1,5 mil no MGI;
- R\$ 4,2 bilhões referentes ao projeto de lei 6.170/2025, incorporado ao texto e trata de reajustes, gratificações e reestruturação de carreiras.

Penduricalhos, não

O relator no Senado, Randolfe Rodrigues (PT-AP), negou que a proposta tenha relação com os altos salários de servidores públicos.

“Não há nenhum tipo de similaridade. Penduricalho é estar acima do teto do funcionalismo público, e isso esta Casa se dedica, o governo e o Supremo Tribunal Federal se manifestaram. A valorização do serviço público e dos servidores é um compromisso a ser cumprido por um governo que é leal à democracia”, disse o senador.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/03/2026

INSIGHT – LOGÍSTICA - DA PORTOFER À FIPS: POR QUE O DESENHO INSTITUCIONAL IMPORTA MAIS DO QUE NUNCA



DANILO DE MORAIS VERAS

Public Affairs para América Latina da A.P. Moller Maersk

opinioao@portalbenews.com.br

Nos debates sobre infraestrutura, a atenção costuma se concentrar em ativos, Capex, tarifas e eficiência operacional. Contudo, a experiência empírica demonstra repetidamente que essas variáveis são resultados a jusante. A verdadeira restrição vinculante frequentemente se encontra a montante, no desenho institucional e regulatório. É nesse nível que os incentivos são moldados, os riscos são alocados, o oportunismo é possibilitado ou restringido, e os objetivos de política pública são traduzidos em realidade operacional.

A longa controvérsia envolvendo a Portofer e o acesso ferroviário ao Porto de Santos (SP) oferece um caso particularmente instrutivo. Ela ilustra como arranjos contratuais concebidos sob paradigmas jurídicos obsoletos podem sobreviver a mudanças institucionais, gerando litígios persistentes, ambiguidade regulatória e ineficiência econômica. Foi precisamente nesse contexto que o conceito de FIPS começou a emergir.

1. Portofer: um contrato congelado no tempo

O arranjo Portofer tem origem em um ambiente regulatório e institucional que já não existe. Concebido antes da consolidação do moderno arcabouço de governança portuária e ferroviária no Brasil, o contrato não foi projetado para coexistir com reguladores independentes, princípios de acesso competitivo ou noções contemporâneas de transparência e accountability.

Com o tempo, esse desalinhamento tornou-se explícito. O contrato foi repetidamente examinado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e questionado em processos judiciais, frequentemente concentrados em três questões estruturais: primeiro, a natureza jurídica da atividade desempenhada; segundo o alcance de eventual exclusividade operacional; e terceiro, os limites da autonomia tarifária e das obrigações de investimento.

Do ponto de vista institucional, o contrato apresenta sintomas clássicos de dependência de trajetória (path dependence). Em vez de ser periodicamente reotimizado para refletir novas realidades jurídicas e econômicas, foi preservado por meio de interpretações ad hoc, liminares judiciais e soluções regulatórias improvisadas. Essa dinâmica consolidou a incerteza e enfraqueceu a capacidade do regulador de impor uma supervisão coerente.

Sob a perspectiva econômica, as consequências são mensuráveis: custos de transação elevados, incentivos ao subinvestimento e um prêmio permanente de risco embutido nas condições de acesso. Quando contratos são ambíguos, operadores racionais investem de forma defensiva, privilegiando o posicionamento jurídico em detrimento da eficiência produtiva.

2. A falha regulatória central: objeto indeterminado e jurisdição difusa

No cerne da controvérsia Portofer encontra-se um objeto contratual indeterminado. A infraestrutura em questão situa-se fisicamente dentro do polígono portuário, serve funcionalmente ao acesso ferroviário e comporta-se operacionalmente como um monopólio natural de última milha. Cada uma dessas dimensões aponta para um regime regulatório distinto: direito portuário, concessões ferroviárias ou um arranjo híbrido.

Essa ambiguidade não é trivial. Ela determina qual autoridade regula tarifas, qual agência fiscaliza padrões de desempenho e quais objetivos de interesse público prevalecem. No caso da Portofer, a



ausência de uma classificação clara permitiu ao operador oscilar entre regimes, invocando a interpretação que melhor atendia a seus interesses imediatos.

Esse tipo de hibridização é institucionalmente frágil. Dilui a responsabilidade, fragmenta a supervisão e dificulta a aplicação de regras. Do ponto de vista econômico, cria espaço para extração de renda precisamente no gargalo mais sensível do sistema: a última milha.

3. Compromissos de investimento e desalinhamento de incentivos

Um dos aspectos mais reveladores do caso Portofer é a desconexão entre compromissos de investimento e alocação de riscos. Embora o operador tenha projetado investimentos voltados à manutenção e à modernização da interface ferrovia-porto, a estrutura contratual não vinculava claramente esses investimentos a métricas de desempenho executáveis, nem oferecia previsibilidade quanto aos mecanismos de recuperação de custos compatíveis com princípios de acesso regulado.

Essa assimetria gerou uma estrutura de incentivos perversa. Investimentos poderiam ser postergados ou executados seletivamente, enquanto as práticas tarifárias permaneciam opacas. Ao mesmo tempo, os usuários arcavam com o custo da incerteza na forma de maior risco logístico e menor contestabilidade do acesso.

Sob a perspectiva de direito e economia, trata-se de um caso clássico de contrato incompleto em condições de monopólio. Quando os estados futuros do mundo são insuficientemente especificados e os mecanismos de renegociação são pouco claros, a estratégia dominante torna-se o comportamento estratégico, e não a maximização da eficiência.

4. Evolução institucional: a Lei das Estatais e o Contrato de Oportunidade

O direito público brasileiro não permaneceu estático. A Lei nº 13.303, de 2016, marcou uma mudança estrutural na forma como entidades públicas devem planejar, contratar e governar atividades econômicas.

Um de seus instrumentos menos explorados é o chamado Contrato de Oportunidade. Sua lógica é simples, mas poderosa: antes de se comprometer com um arranjo contratual de longo prazo, a entidade pública deve estruturar a própria oportunidade. Isso inclui definir a natureza jurídica do ativo, o regime de acesso, a lógica de precificação, o modelo de governança e o alinhamento com a política setorial.

Trata-se de uma ruptura com práticas herdadas, nas quais conflitos são resolvidos ex post por meio de litígios ou improvisações regulatórias. Nesse novo paradigma, o desenho institucional passa a ser um exercício deliberado, realizado ex ante.

5. O contexto econômico mais amplo: concessões ferroviárias, risco de última milha e free riding

O acesso ferroviário ao Porto de Santos é fornecido por concessões de longo prazo, como MRS, Rumo e VLI. Essas concessões são intensivas em capital, caracterizadas por custos irrecuperáveis (sunk costs) e longos horizontes de amortização. Sua viabilidade econômica depende criticamente de acesso previsível à interface portuária.

Quando a última milha é regida por um arranjo opaco ou instável, todo o cálculo de investimento é distorcido. Os preços de acesso tornam-se incertos, o planejamento de capacidade torna-se especulativo e aumenta o risco de free riding, no qual agentes que não internalizaram o risco da infraestrutura capturam valor no gargalo terminal do sistema.

Essa não é uma preocupação abstrata. A experiência internacional mostra que um acesso portuário mal regulado pode neutralizar os ganhos de eficiência de concessões ferroviárias bem estruturadas. O elo institucional mais fraco determina o desempenho do sistema.

6. Fips: redesenho institucional como política econômica

A Fips surge como resposta a essas falhas acumuladas.

Seu princípio central é a clareza institucional: definição precisa do ativo, separação nítida entre propriedade, operação e acesso, lógica tarifária transparente baseada em alocação de custos e supervisão regulatória, além de compatibilidade explícita com objetivos de política pública como competição, eficiência e investimento de longo prazo.

Do ponto de vista institucional, a FIPS foi concebida para ser auditável, executável e resiliente ao oportunismo. Do ponto de vista econômico, reduz custos de transação, comprime prêmios de risco e restaura previsibilidade às decisões de investimento.

Crucialmente, ele trata a última milha não como um problema residual, mas como uma peça central da política logística nacional.

Considerações finais

O desempenho da infraestrutura é, em última instância, uma função da qualidade institucional.

A experiência da Portofer demonstra os custos de longo prazo da ambiguidade contratual e da indeterminação regulatória. A Fips representa uma tentativa de inverter essa lógica, colocando o desenho institucional no centro da política de infraestrutura, antes da cristalização contratual e do comprometimento de capital.

Este não é um debate corporativo ou ideológico. Trata-se de uma discussão jurídica e econômica sobre como um país estrutura o acesso a infraestruturas estratégicas, aloca riscos e alinha incentivos privados com objetivos públicos.

Se o Brasil busca sistemas logísticos previsíveis, competitivos e favoráveis ao investimento, deve começar onde realmente se encontram as restrições estruturais: nas instituições.

QUANDO A ÚLTIMA MILHA É REGIDA POR UM ARRANJO OPACO OU INSTÁVEL, TODO O CÁLCULO DE INVESTIMENTO É DISTORCIDO

A EXPERIÊNCIA DA PORTOFER DEMONSTRA OS CUSTOS DE LONGO PRAZO DA AMBIGUIDADE CONTRATUAL E DA INDETERMINAÇÃO REGULATÓRIA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

INQUÉRITO ARQUIVADO

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, decidiu arquivar o inquérito que investigava o empresário Elon Musk. A decisão atende a um pedido da Procuradoria-Geral da República, que apontou ausência de elementos para dar continuidade às apurações. A investigação havia sido aberta no contexto de disputas envolvendo a plataforma X e decisões judiciais brasileiras sobre moderação de conteúdo. Com o arquivamento, o caso é encerrado no âmbito do STF.

O PEDIDO DE BOLSONARO

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro solicitou ao Supremo Tribunal Federal autorização para que um conselheiro do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, possa visitá-lo. O pedido foi apresentado no âmbito das medidas cautelares impostas ao ex-presidente. Caberá ao STF avaliar se a visita pode ocorrer dentro das condições estabelecidas pela Justiça.

O TELEFONEMA PARA A NAMÍBIA

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva conversou por telefone com a presidente da Namíbia para discutir oportunidades de cooperação bilateral na área de energia. A conversa tratou de possíveis parcerias em projetos energéticos e desenvolvimento sustentável. Segundo o governo brasileiro, o diálogo faz parte da estratégia de ampliar relações com países africanos e fortalecer iniciativas conjuntas em setores estratégicos, como energia e infraestrutura.

REMOÇÃO DE DESTROÇOS

Está na pauta deliberativa do plenário do Senado na quarta-feira, 11, o Projeto de Decreto Legislativo nº 269/24 que trata da adesão do Brasil à Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços. A convenção define regras para evitar riscos à navegação e ao meio ambiente marinho que possam ser causados por embarcações ou objetos naufragados. Entre outros pontos, o PDL prevê a informação sobre destroços identificados, com suas características e profundidade da água; marcação do local dos destroços com um sistema de sinais; e contratação de seguro obrigatório para navio de 300 toneladas brutas ou mais. O decreto permitirá à Presidência da República confirmar a adesão do Brasil ao acordo e internalizá-lo na legislação federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

POLÍTICA - FIM DA 6X1: MARINHO DESCARTA AUMENTO DA INFORMALIDADE

Ministro do Trabalho rebate uma das teses contrárias a redução da jornada e diz que um mercado fortalecido vai aumentar a formalidade

Do Estadão Conteúdo



Marinho afirmou ser “fã da negociação” entre empregadores e trabalhadores, mas destacou que as empresas não topam negociar nos últimos anos

Sobre um possível aumento da informalidade decorrente do fim da jornada 6x1, o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, disse nesta terça-feira, 10, não acreditar nessa hipótese.

Ele afirmou que hoje o número de trabalhadores informais é grande (39 milhões), mas menor do que já foi. “Quanto mais o mercado de trabalho se fortalece,

quanto mais a gente garante segurança jurídica, mais compensa a transferência da informalidade para a formalidade, essa é a aposta. Portanto, não vejo essa consequência e não há que se falar em consequência também na Previdência Social.”

As declarações ocorreram em audiência pública realizada pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados na tarde desta terça-feira, sobre o fim da jornada de trabalho 6x1.

Ele pediu que o Parlamento entre com urgência no debate da pejetização, que já está em debate no Judiciário. “Aqui há um grande risco. O Supremo parece que vai avançar nisso, por isso eu clamo o Parlamento entrar urgente nesse debate, porque autorizar que um gari, trabalhador que trabalha honrado e tal, mas ser considerado PJ é uma insanidade, é uma aberração jurídica. Considerar que um auxiliar de escritório é uma pessoa jurídica é uma insanidade, uma aberração jurídica”, exemplificou.

Marinho afirmou que está ocorrendo no País uma “fraude trabalhista”, e é importante entrar nessa discussão para proteger não só a Previdência, mas também o Fundo de Garantia para continuar investindo e financiando a infraestrutura, os municípios, a saúde, as santas casas, a habitação e também para eventuais saques emergenciais de FGTS em casos de calamidade.



O ministro disse que o governo não enxerga a magnitude que vem sendo falada de impacto no custo para as empresas com o fim da jornada de trabalho 6x1. Ele disse que o próprio sistema vai sustentar a mudança. “Nós topamos uma mesa técnica para apurar e discutir exatamente qual é o impacto real em cada segmento da economia brasileira”, comentou.

Marinho afirmou ser “fã da negociação” entre empregadores e trabalhadores, mas destacou que as empresas não toparam negociar nos últimos anos e por isso foi necessária a discussão no âmbito do Congresso Nacional. “Tem hora que é preciso enfrentar”, defendeu.

Governo

O ministro disse ainda que o governo não é contra que o Congresso avalie ao longo do tempo a redução da jornada de trabalho para 36 horas semanais. Pouco antes, ele tinha sustentado que o que cabe neste momento é a escala 5x2, com redução de 44 horas para 40 horas de trabalho semanais, pois é o que a economia brasileira suporta.

“As 36 horas nós não podemos perder do horizonte. Então, a minha posição, a posição do governo é assim, nós não somos contra que o Congresso avalie, no tempo, a PEC para 36 horas”, disse Marinho.

Ele deu alguns exemplos, dizendo que há uma tendência global de redução das jornadas de trabalho, e disse que os países do G7 já operam com médias inferiores a 36 horas semanais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

POLÍTICA - MINISTRO NÃO VÊ NECESSIDADE DE ENVIAR UM PL EM REGIME DE URGÊNCIA

O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, afirmou que o governo vai acompanhar diariamente a tramitação da proposta de emenda à Constituição (PEC) sobre o fim da escala 6x1 para avaliar se é necessário o envio de um projeto de lei sob urgência constitucional ao Congresso Nacional.

“Precisamos conversar com a direção das Casas, seja com o presidente Hugo Motta, com o presidente Davi Alcolumbre, para avaliar a eventualidade desse processo”, declarou.

Na ocasião, Marinho afirmou ter conversado mais cedo com Motta sobre a escala 6x1 e relatou que o presidente da Câmara disse ter o desejo de que a PEC ande rapidamente.

“Portanto, não vejo necessidade de o governo, neste momento, pensar em mandar um projeto de lei, mas isso é um debate que vamos acompanhar diariamente. Vamos continuar medindo o pulso desse debate”, disse.

O ministro acrescentou: “Se houver necessidade, se a gente sentir necessidade, conversando com o presidente, nós podemos colocar à disposição das Casas um projeto de lei com urgência, mas por enquanto não”.

A proposta que dá fim à escala 6x1 está sendo analisada pela CCJ do ponto de vista da admissibilidade constitucional. O mérito da matéria será discutido somente após a instalação da comissão especial. De acordo com o presidente da Câmara, a expectativa é de que a PEC seja levada para votação no plenário em maio deste ano.

Marinho defendeu que se pense em uma redução para 36 horas com uma transição mais alongada. “Não somos contra. Mas, agora, queremos que o Congresso avalie rigorosamente a possibilidade de implantar, imediatamente, as 40 horas semanais sem redução de salário, com duas folgas na semana.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026



POLÍTICA - PT ACIONA TSE CONTRA “VÍDEO LEVIANO” DO PL CONTRA LULA

Partido alega propaganda antecipada irregular em vídeo feito com uso de IA que associa o governo aos escândalos do INSS e do Banco Master

Do Estadão Conteúdo

O Partido dos Trabalhadores (PT) acionou o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) nesta segunda-feira, 9, contra um vídeo publicado pelo Partido Liberal (PL) vinculando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e figuras do PT aos escândalos do Banco Master e as denúncias de desvios no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). A sigla definiu o material como um “vídeo leviano e de caráter eleitoral”.

Segundo a representação protocolada pela Federação Brasil da Esperança, composta por PT, PV e PCdoB, o partido do ex- -presidente Jair Bolsonaro “insinua que o presidente e membros de sua família são integrantes de uma quadrilha criminosa”.

No vídeo publicado pelo PL, intitulado “A Grande Quadrilha”, foram utilizadas imagens feitas com inteligência artificial (IA) para fazer uma sátira à série de comédia “A Grande Família”, sugerindo que pessoas próximas do presidente Lula fazem parte de uma organização criminosa. O material foi publicado no perfil oficial do partido no Instagram, no domingo, 8, mas foi retirado do ar.

A federação alega que o vídeo é uma propaganda eleitoral antecipada irregular e negativa. Pelas regras do TSE para propaganda eleitoral na internet, a propaganda antecipada negativa pode resultar em multa de R\$ 5 mil a R\$ 25 mil, ou valor equivalente ao custo da propaganda, se esse montante for maior.

Os advogados que representam a federação alegam que “o vídeo foi arquitetado unicamente com o objetivo de divulgar à população, de forma equivocada e leviana, suposto envolvimento ou chancela, principalmente do presidente da República, de fatos reprováveis da sociedade, como o desvio de valores oriundos de aposentadoria e benefícios sociais, o apoio a desvios financeiros e até a concordância com suposto envolvimento de familiares a ilícitos - o que não ocorreu e não é aprovado pelo chefe do Executivo Nacional.”

Respeito mínimo

Ainda segundo os advogados, “a divergência política é saudável e necessária dentro do regime democrático. Sem ela, não há alternância de Poder e, portanto, não há democracia. É necessário, portanto, existir um respeito mínimo ao adversário político, ao menos uma tolerância à coexistência pacífica, ou então a democracia não se estabelecerá”.

O vídeo insinua ligações do presidente Lula com o lobista Antônio Carlos Camilo Antunes, conhecido como “Careca do INSS”, e com Daniel Vorcara, dono do Banco Master. O material também sugere envolvimento nos escândalos da primeira-dama Rosângela da Silva, a Janja, e de seu filho Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, além do presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, e dos ministros Sidônio Palmeira (Comunicação), Fernando Haddad (Fazenda) e Guilherme Boulos (Secretaria-Geral).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

POLÍTICA - REDE SUSTENTABILIDADE RENOVA FEDERAÇÃO COM PSOL ATÉ 2030

A decisão foi confirmada depois que o PSOL recusou o convite do PT para integrar a Federação Brasil da Esperança

Do Agência Brasil

O partido Rede Sustentabilidade aprovou, por unanimidade, a manutenção da federação partidária com o PSOL. A renovação, decidida na segunda-feira (9), vale até 2030 e veio após a recusa do PSOL em federar-se com o PT.

Em comunicado oficial, a deputada federal Heloísa Helena sublinhou a escolha do PSOL em seguir com a federação formada nas eleições de 2022. “Respeitamos a decisão do PSOL, como respeitaríamos se fosse diferente. Assim sendo, caminharemos juntos na federação PSOL-Rede.”

Segundo o porta-voz nacional do Rede, Paulo Lamac, ao Estadão, a decisão do Rede pela renovação era esperada caso o PSOL declinasse o convite do PT em integrar a Federação Brasil da Esperança, formada por PT, PCdoB e PV.

A votação na Rede ocorreu dois dias após o PSOL deliberar pela manutenção da aliança com a legenda. No sábado, 7, o partido havia rejeitado, com 75,8% dos votos do Diretório Nacional, a proposta de integrar a Federação Brasil da Esperança. Entre os que defendiam a fusão com o PT estavam o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, e a deputada federal Erika Hilton.

“A motivação da Rede em não integrar a federação do PT é construir uma alternativa de esquerda para o cenário pós-Lula e para o cenário da política nacional. Acreditamos na necessidade de termos alternativas ao PT para as pessoas que se entendem progressistas, especificamente do centro-esquerda no Brasil. E a Rede entende que pode exercer esse papel e, juntamente com o PSOL, estamos vislumbrando essa possibilidade de crescimento dentro desse segmento”, destaca Paulo Lamac.

Além de uma alternativa para a esquerda, o partido tem o objetivo de ampliar sua presença no Congresso Nacional. “A nossa prioridade é eleger algo em torno de seis deputados federais”, afirma Lamac.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

POLÍTICA - COSTA FILHO DESTACA INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA NAVAL EM SEMINÁRIO DA PIANC

Ministro participou da abertura do evento em Brasília e falou sobre projetos do Fundo da Marinha Mercante e agenda das hidrovias

Do PATRÍCIA FAHLBUSCH Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante seu discurso no seminário, o ministro Costa Filho também destacou o papel do transporte hidroviário para a competitividade logística do país e para a agenda ambiental

A Associação Mundial para Infraestrutura de Transporte Aquaviário (Pianc Brasil) realizou na terça-feira (10), em Brasília, um seminário sobre as diretrizes e os desafios dos portos e hidrovias no país. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou da abertura do encontro e falou sobre os investimentos voltados à indústria naval nacional.

“É o maior volume de projetos aprovados no Fundo da Marinha Mercante da história do país e, nesses três anos, até agora, no primeiro semestre, os contratos assinados equivalem a mais de 15 milhões em investimentos, retomando, sobretudo, a indústria naval brasileira, que já chegou a gerar mais de 50 mil empregos. Agora no ano de 2025, mais de 40 mil empregos. E a gente espera, ainda este ano, chegarmos a mais de 60 mil empregos diretos e indiretos para o setor da indústria naval brasileira, que é fundamental para o país”, afirmou o ministro.

O seminário foi realizado no auditório da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e reuniu especialistas, autoridades públicas e representantes do setor para discutir o impacto das diretrizes



internacionais na infraestrutura portuária e hidroviária brasileira. A programação incluiu painéis técnicos sobre planejamento de projetos marítimos, desenvolvimento de hidro vias e sustentabilidade no transporte aquaviário.

Durante o evento, Costa Filho também destacou o papel do transporte hidroviário para a competitividade logística do país e para a agenda ambiental. Segundo ele, a ampliação do uso das hidrovias pode contribuir para a redução de custos logísticos e para a descarbonização da matriz de transportes. “Discutir as hidrovias do Brasil é algo muito relevante pois dialoga com a transição energética, dialoga com a descarbonização, com a agenda da sustentabilidade, com a segurança hídrica e com o fortalecimento de nossa competitividade, já que, a cada 25 barcas nos rios, estamos tirando mais de 500 caminhões das estradas e reduzindo em quase 40% o curso logístico do país”, disse.

Silvio também falou sobre os estudos de concessões de hidrovias na Amazônia. Segundo ele, a iniciativa está em andamento, mesmo após a revogação do decreto que previa a inclusão de alguns desses projetos no Programa de Parcerias de Investimentos. Conforme Costa Filho, a decisão do governo federal de revogar o decreto não interrompeu os trabalhos conduzidos pela Secretaria Nacional de Hidrovias, que preveem a realização de análises técnicas, ambientais e logísticas para avaliar a concessão à iniciativa privada de hidrovias em rios da região amazônica, incluindo o Tapajós, o Madeira e o Tocantins. A medida acabou sendo anulada após mobilizações de entidades civis e comunidades tradicionais contrárias aos projetos.

O encontro foi promovido pela seção brasileira da Pianc, organização internacional dedicada ao desenvolvimento e à modernização da infraestrutura aquaviária. A entidade reúne especialistas e instituições de diversos países e atua na elaboração de diretrizes técnicas voltadas a projetos portuários e hidroviários.

Conhecimento e intercâmbio

Na abertura do evento, o presidente da Pianc Brasil, Ricardo Falcão, destacou o papel da entidade na promoção de conhecimento técnico e no intercâmbio de experiências internacionais para políticas e projetos de infraestrutura aquaviária. “A Pianc atua como um fórum global de excelência técnica, reunindo especialistas de diferentes países para discutir soluções e boas práticas voltadas ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura aquaviária”, declarou.

A mesa de abertura contou também com a participação do presidente da Pianc Internacional, Francisco Esteban Lefler; do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias; do contra-almirante Sérgio Gago Guida, representando a Diretoria de Portos e Costas da Marinha; do presidente da Praticagem do Brasil, Bruno Fonseca de Oliveira; do desembargador do Tribunal Marítimo Marcelo Davi Gonçalves; e do presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Luiz Fernando Garcia.

O evento

Intitulado Seminário Pianc Brasil – Diálogo Técnico: Diretrizes Globais e Desafios Nacionais – Impacto em Portos e Hidrovias, o encontro é a primeira iniciativa institucional da seção nacional voltada à análise técnica estruturada das diretrizes da entidade aplicadas ao contexto brasileiro. O objetivo é ampliar o debate técnico no país e estimular a troca de experiências entre especialistas, contribuindo para a construção de referências alinhadas às práticas internacionais e à realidade da infraestrutura aquaviária nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS – ABEPH REÚNE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E PRESTA HOMENAGEM A SILVIO COSTA FILHO

Jantar institucional contou com dirigentes da associação e integrantes da cúpula do Ministério de Portos e Aeroportos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O jantar reuniu representantes das autoridades portuárias públicas associadas e teve como objetivo reconhecer a atuação do ministro à frente do Ministério de Portos e Aeroportos

A Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) promoveu na segunda-feira (9) um jantar institucional com a participação de autoridades portuárias associadas à entidade. O encontro foi marcado por uma homenagem ao ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Participaram do evento o presidente da Abeph, Luiz Fernando Garcia, a diretora-executiva da entidade, Gilmara Temóteo, e o vice-presidente, Cristiano Klinger. Também estiveram presentes o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e a secretária-executiva adjunta da pasta, Thairyne Oliveira.

De acordo com a associação, o jantar reuniu representantes das autoridades portuárias públicas associadas e teve como objetivo reconhecer a atuação do ministro à frente do Ministério de Portos e Aeroportos.

A Abeph reúne autoridades portuárias responsáveis pela gestão de portos públicos no país e atua como instância de articulação institucional do setor. A entidade tem mais de seis décadas de atuação e promove iniciativas voltadas à troca de experiências e à discussão de temas relacionados à gestão portuária.

Após a homenagem, Silvio Costa Filho publicou uma mensagem em suas redes sociais agradecendo a iniciativa. “Recebo esse gesto com muita gratidão. Agradeço a todos pela parceria e pelo compromisso com o trabalho que estamos realizando para fortalecer o setor portuário e hidroviário do Brasil”, escreveu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - SP DIZ AO TCU QUE ASSINOU CONTRATO DO TÚNEL SEM APS POR SER PODER CONCEDENTE

Estado afirma que conduz licitação e fiscalização da PPP com a Mota-Engil e prestou esclarecimentos ao tribunal após questionamentos

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

O Governo de São Paulo disse ao Tribunal de Contas da União (TCU) que não acionou a Autoridade Portuária de Santos (APS), nem o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para a cerimônia de assinatura do contrato do túnel Santos-Guarujá porque é o poder concedente no projeto. Ou seja, é o responsável pelas etapas de licitação, contratação e fiscalização do contrato vigente.

O esclarecimento veio após o TCU cobrar a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) – pasta responsável pela modelagem do projeto – e a Agência de Transporte do Estado (Artesp), sobre o motivo da não participação dos entes na assinatura da parceria público-privada (PPP) com a Mota-Engil, empresa vencedora do leilão da concessão, e que será responsável pela construção e manutenção do empreendimento. O pedido do TCU foi feito no último dia 26, com cinco dias para resposta após recebimento.

Em nota, a SPI afirmou que o Governo de SP atua como poder concedente para viabilização da obra e que tanto a pasta quanto a Artesp encaminharam os devidos esclarecimentos solicitados pelo TCU no âmbito do acompanhamento do projeto do túnel Santos-Guarujá.



A secretaria e a agência reiteraram que no modelo de parceria com a União, o Governo Estadual fica responsável pelas etapas de licitação, contratação e fiscalização do contrato vigente.

Por fim, os dois órgãos afirmam que eventuais encaminhamentos decorrentes da análise do TCU serão avaliados nas instâncias técnicas e jurídicas competentes.

Ofício

Após a cerimônia de assinatura no Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo, no último dia 28 de janeiro, a APS questionou a falta do convite, argumentando que a natureza jurídica do contrato ultrapassa a esfera estadual. Em seguida, no dia 30 de janeiro, formalizou um ofício ao Tribunal de Contas afirmando que a companhia enfrentaria dificuldade operacional e jurídica para realizar a parte do aporte financeiro de sua responsabilidade por não ter conhecimento do conteúdo do documento.

A estatal contestou a validade jurídica do contrato e condicionou o repasse de recursos federais à correção do que chamou de “vício formal” no documento. Disse ainda que, por envolver infraestrutura com impacto direto sobre o Porto de Santos, precisaria estar presente.

No mês passado, durante o primeiro leilão dos blocos portuários, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, defendeu que a atuação dos agentes públicos no contrato é importante visando a segurança do processo.

Projeto

O projeto de concessão do túnel Santos-Guarujá foi viabilizado por uma parceria entre Governo de São Paulo e a União. O investimento total para construção do túnel é de R\$ 6,8 bilhões, dos quais R\$ 5,1 bilhões correspondem ao aporte público, dividido igualmente entre Estado e Governo Federal.

O túnel será a primeira travessia submersa do Brasil, com 1,5 quilômetro de extensão, sendo 870 metros em trecho imerso. A obra utilizará módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário.

O PROJETO DE CONCESSÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ FOI VIABILIZADO PELA PARCERIA ENTRE GOVERNO DE SÃO PAULO E UNIÃO. O INVESTIMENTO TOTAL PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL É DE R\$ 6,8 BILHÕES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - BTP ANUNCIA ANDRÉ MAGALHÃES COMO NOVO DIRETOR COMERCIAL

Em comunicado, empresa afirmou que novo executivo será responsável por fortalecer a relação com clientes

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A BTP (Brasil Terminal Portuário) anunciou na terça-feira (10) a contratação de André Magalhães para a posição de diretor comercial da empresa.

Com ampla experiência em liderança estratégica e desenvolvimento de negócios, o executivo será responsável por fortalecer as relações com clientes, ampliar oportunidades comerciais e contribuir para o crescimento sustentável da companhia nos próximos anos.

André acumula mais de 25 anos de experiência no setor marítimo-portuário, com passagem por empresas nacionais e internacionais de navegação e de terminais portuários, incluindo o Complexo do Pecém, no Ceará, onde atuava recentemente.



André Magalhães acumula mais de 25 anos de experiência no setor marítimo-portuário, passando por empresas nacionais e internacionais de navegação e de terminais portuários

A empresa ressaltou que o executivo se destaca pela liderança em projetos do setor com foco em tecnologia e energias renováveis, como oportunidades de ampliar as trocas comerciais e maximizar o desempenho da cadeia de valor para os clientes.

É egresso da Escola de Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), além de possuir especialização pela COPPEAD, e Centenary University, e certificação executiva pela FGV, Fundação Dom Cabral e pelo Porto de Roterdã.

O diretor-presidente da BTP, Cláudio Oliveira, afirmou que o novo diretor terá como missão incrementar as estratégias comerciais da BTP. “A nomeação de André para a posição de diretor comercial reforça o compromisso da BTP com serviços de qualidade, e com soluções avançadas que possam superar as expectativas dos nossos clientes e construir um ambiente de negócios cada vez mais competitivo e inovador”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - OPERAÇÃO MIRA ESQUEMA DE ENVIO DE COCAÍNA DO PORTO DE SANTOS

PF e Ministério Público investigam organização criminosa após apreensão de 124 quilos da droga em graneleiro na França

Do Estadão Conteúdo



As investigações também apontam possíveis mecanismos de lavagem de dinheiro, incluindo a utilização de veículos e outros bens registrados em nome de terceiros

A Polícia Federal e a Procuradoria deflagraram nesta terça, 10, a Operação Cousteau para reprimir o tráfico internacional de drogas, lavagem de dinheiro e organização criminosa. Três investigados foram presos sob suspeita

de integrarem uma “estrutura empresarial e logística” do tráfico. Um contingente de 40 agentes fez buscas em oito endereços. A investigação foi aberta após a Marinha francesa apreender, em 26 de maio de 2022, uma remessa de 124 quilos de cocaína oculta no casco de um graneleiro de bandeira liberiana.

A embarcação havia passado anteriormente pelo Porto de Santos, no litoral de São Paulo, apontado pelos franceses como o provável local de inserção do entorpecente na “sea chest”, caixa situada no fundo do navio, abaixo da linha d’água.

A Operação Cousteau foi aberta por ordem da 5ª Vara Criminal Federal de Santos. O juízo decretou a prisão temporária de três suspeitos. As buscas foram realizadas em oito endereços em Santos e também em Valinhos, no interior.

A missão é resultado de uma detalhada investigação conduzida pela Equipe Conjunta de Investigação (ECI) formada por integrantes do Ministério Público Federal (MPF) brasileiro e da Jurisdição Inter-



regional Especializada da cidade de Rennes, na França, que é composta por representantes do Ministério Público e do Judiciário locais. Também participam da ECI policiais federais brasileiros e franceses.

A droga foi localizada por mergulhadores da guarda costeira francesa e estava acondicionada em embalagens equipadas com dispositivos eletrônicos de rastreamento, indicando possível monitoramento da carga ao longo do trajeto marítimo, informou a Procuradoria no Brasil.

A investigação aponta indícios de que a droga foi colocada na embarcação ainda em território brasileiro para ser entregue à organização criminosa no exterior. Segundo o MPF, o carregamento apreendido na França pode estar relacionado a um esquema mais amplo de remessa de drogas do Brasil para a Europa por meio de rotas marítimas internacionais.

Os alvos desta fase da operação são apontados como possíveis integrantes de uma organização brasileira voltada ao tráfico internacional de drogas. Prisões realizadas na França, no âmbito das investigações relacionadas ao recebimento da droga em território europeu, contribuíram para o avanço das apurações conduzidas no Brasil.

Os alvos seriam responsáveis por diferentes etapas da logística do esquema, desde a inserção da droga nas embarcações que partem do Porto de Santos, até a movimentação patrimonial e a ocultação de bens provenientes da atividade criminosa.

As investigações também apontam possíveis mecanismos de lavagem de dinheiro, incluindo a utilização de veículos e outros bens registrados em nome de terceiros. A Procuradoria aponta, ainda, para indícios de utilização de “estruturas empresariais e logísticas” para viabilizar o transporte e a ocultação de recursos relacionados às atividades ilícitas.

Documentos, computadores e celulares apreendidos na operação serão analisados pela Polícia Federal e pela Procuradoria.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - MAIOR ‘TATUZÃO’ DA AMÉRICA LATINA CHEGA AO BRASIL VIA PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Equipamento é o maior já utilizado em obras metroviárias e será utilizado na expansão da Linha 2-Verde do metrô de SP

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O maquinário destinado à ampliação da Linha 2-Verde do Metrô de São Paulo chegou ao Brasil no último dia 6. Vinda do porto chinês de Taicang, o “tatuzão” foi transportado em peças separadas até atracar no Porto de São Sebastião, no Litoral Norte paulista.

Construída pela fabricante chinesa CREG, a tuneladora quebra recordes. Com 2.600 toneladas, 133 metros de extensão e diâmetro de corte de 11,67 metros, ela se torna a maior já utilizada em obras metroviárias no Brasil e em toda a América Latina.

O equipamento é mais robusto que a tuneladora “Cora Coralina”, que pesa 2.100 toneladas e já atua na mesma linha. No futuro, as duas máquinas trabalharão simultaneamente.

A máquina tem capacidade de avançar até 15 metros por dia em solo e cerca de 10 metros diários em áreas rochosas. Além da escavação, o equipamento conta com uma estrutura de “backup”, que inclui sistemas de ventilação, câmara hiperbárica, transporte do material escavado e mecanismos para instalação das aduelas de concreto responsáveis pelo revestimento do túnel.

A principal função do novo “tatuzão” será perfurar um trajeto de 7 quilômetros entre a futura estação Penha e a estação Dutra, na divisa com o município de Guarulhos.

Após os trâmites aduaneiros no litoral, as peças serão transportadas por vias terrestres até o canteiro de obras da Penha, onde a máquina será montada nos próximos meses.

O início das escavações está previsto para o segundo semestre. O prolongamento da Linha 2-Verde ligará a estação Vila Prudente à região da Penha e, posteriormente, a Guarulhos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - LEILÃO DO AEROPORTO DE BRASÍLIA INCLUI OUTROS 10 REGIONAIS NO PACOTE

Edital aguarda aprovação do TCU para abril e condiciona concessão do terminal à administração de oito aeroportos do Centro-Oeste, um do Paraná e um da Bahia

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O modelo do certame do Aeroporto de Brasília aguarda aprovação no plenário do TCU, prevista para abril. Com o aval, o governo realizará o leilão ainda no segundo semestre

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prepara o leilão do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília, com o formato que obriga a empresa vencedora a administrar também 10 aeroportos regionais. O pacote inclui oito terminais do Centro- -Oeste, um do Paraná e um da Bahia, estratégia que visa viabilizar economicamente estruturas que,

isoladas, não atraem interesse do setor privado.

O modelo do certame aguarda aprovação no plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), prevista para abril. Com o aval do TCU, o governo realizará o leilão ainda no segundo semestre deste ano. A concessão alcança os aeroportos 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).

A inclusão desses terminais no edital integra o programa federal que coloca os aeroportos regionais sob administração de grandes contratos. A medida reconhece que aeroportos menores, operando de forma isolada, geram receita insuficiente para cobrir custos de manutenção e investimentos em infraestrutura. Ao agrupá-los com Brasília, terminal que movimentou 8,17 milhões de passageiros em 2025, o governo cria subsídio cruzado entre operações lucrativas e deficitárias.

A Inframérica, que administra o aeroporto de Brasília desde 2012, apresenta lance obrigatório no leilão. A exigência garante participação de pelo menos uma empresa interessada, mas ocorre em contexto de tensão entre a concessionária e poder público. A companhia reclama de baixa lucratividade do terminal e solicita o rearranjo no equilíbrio econômico do contrato.

Essa situação explica a escolha do modelo de venda assistida para a nova concessão. No formato, o poder concedente auxilia a transferência da concessão para um novo investidor sem necessidade de encerramento formal do acordo vigente. O mecanismo difere do leilão tradicional ao facilitar a transição e evitar interrupção dos serviços aeroportuários.

Apesar dos problemas da atual concessionária, o governo projeta participação de pelo menos mais duas empresas no certame do segundo semestre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - AEROPORTO DE JERICOACOARA PASSA A SER GERIDO PELA FRAPORT

Nova concessão prevê cerca de R\$ 101,1 milhões em investimentos para melhorias na infraestrutura do terminal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) assinou, na terça-feira (10), o termo aditivo que inclui o Aeroporto Regional de Jericoacoara (CE) no contrato da Fraport Brasil, iniciativa do Programa AmpliAR. Com a medida, a concessionária, que já administra o Aero porto Internacional de Fortaleza, passa a ser responsável também pela gestão do terminal regional.

A nova concessão prevê cerca de R\$ 101,1 milhões em investimentos para melhorias na infraestrutura do terminal. Estão previstas a ampliação do pátio de aeronaves, a construção das áreas de segurança nas cabeceiras da pista (RESA), a reforma e modernização do terminal de passageiros, além de adequações operacionais para atender ao crescimento do fluxo de turistas.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a inclusão do terminal no AmpliAR representa um avanço nas concessões federais e um novo marco para o desenvolvimento local. “Isso vai trazer um ganho significativo à região que tem um grande potencial no turismo, sobretudo de lazer. Além disso, isso vai fortalecer muito o setor terciário, que é o setor de serviços. A região vai se transformar em um grande hub de desenvolvimento do regional”, afirmou.

Já o secretário de Turismo do Ceará, Eduardo Bismarck agradeceu o esforço do Ministério em incluir o Aeroporto de Jericoacoara no AmpliAR e que agora, com a assinatura, o terminal deve chegar a um novo patamar. “Na medida que você tem o aeroporto de Jeri operando pela mesma empresa de Fortaleza, isso cria uma sinergia e um futuro para a internacionalização”.

A CEO da Fraport Brasil, Andrea Pal, comemorou a entrada de mais um aeroporto no portfólio da empresa que tem nove anos de operação no Brasil “Temos confiança que apesar dos anos de baixo crescimento, os turistas vão voltar ao Ceará e estamos empenhados em começar as obras de modernização o mais rápido possível, para cumprir o nosso plano de sinergia entre Jericoacoara e Fortaleza”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - TOFFOLI EXPLICA ALCANCE DA SUSPENSÃO DE AÇÕES CONTRA AÉREAS

Ministro do STF afirma que paralisação nacional vale apenas para casos de fortuito externo, como clima e restrições operacionais

Do Estadão Conteúdo



Toffoli reforçou que a suspensão determinada em novembro do ano passado só deve ser aplicada em ações que tratam de danos ao consumidor causados por fortuito externo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli esclareceu, em decisão proferida nesta terça-feira, 10, o alcance da decisão que suspendeu a tramitação de todos os processos judiciais que tratam da responsabilidade civil das companhias aéreas quando há cancelamento, alteração ou atrasos nos voos.

Ele reforçou que a suspensão determinada em novembro do ano passado só deve ser aplicada em ações que tratam de danos ao



consumidor causados por fortuito externo (como clima, por exemplo). Ou seja, não atinge ações que discutem danos por fortuito interno (como problemas de manutenção, tripulação risco inerente à atividade).

Toffoli atendeu a recursos da Instituto Brasileiro de Política e Direito do Consumidor (Brasilcon) e de uma das partes do caso concreto em análise no Supremo. Os dois alegaram que Toffoli não especificou, de maneira clara, quais são as situações de “fortuito externo” alcançadas pela decisão.

O ministro reconheceu que a decisão tem dado margem para interpretações distintas na Justiça e que até processos que tratam da responsabilidade das aéreas por falha na prestação do serviço (fortuito interno) foram suspensos.

“Diante da informação de que os órgãos do Poder Judiciário têm aplicado equivocadamente a decisão de suspensão nacional, ampliando sua incidência para alcançar hipóteses que, a princípio, não estão contidas ou são debatidas nestes autos, entendo ser o caso de integrar a decisão embargada para esclarecer, expressamente, que as hipóteses de caso fortuito ou força maior a que se refere a decisão de suspensão nacional decorrente do Tema nº 1.417 são apenas aquelas previstas no art. 256, ? 3º, do Código Brasileiro de Aeronáutica”, afirmou o ministro no despacho.

De acordo com a decisão, consideram-se eventos de “força maior” ou “fortuito externo” as seguintes hipóteses:

- Condições meteorológicas adversas
- Indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária
- Restrições impostas por autoridades de aviação civil ou administração pública.

A discussão, que chegou à Corte, por meio de uma ação da Azul, é se as regras para o pagamento de indenização por danos morais devem continuar sob ordenação do Código de Defesa do Consumidor (CDC), mais protetivo dos direitos dos usuários do transporte aéreo, ou se devem ser regidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Para a Azul, que ajuizou a ação, o transporte aéreo possui ordenação específica (o CBA), que deveria prevalecer sobre as normas de proteção ao consumidor. O CBA tem algumas diferenças em relação ao Código de Defesa de Consumidor e afasta a responsabilidade das aéreas por atrasos decorrentes “de caso fortuito ou de força maior”.

O volume de processos contra companhias aéreas é uma queixa antiga do setor. As empresas afirmam que o nível de judicialização pressiona os custos, posteriormente repassados aos passageiros, e afasta potenciais operadores estrangeiros do mercado brasileiro.

Os gastos com ações movidas por clientes dobraram em cinco anos, passando de R\$ 586 milhões em 2018 para R\$ 1,16 bilhão em 2023, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - SERVIDOR DA ANAC ASSUME REPRESENTAÇÃO DO BRASIL EM COMISSÃO TÉCNICA DA OACI

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) enviou o servidor Rafael Botelho para ocupar o cargo de Comissário de Navegação Aérea do Brasil junto à Organização da Aviação Internacional (Oaci), marcando a primeira vez que um servidor civil ocupa o cargo.

A passagem de posto, realizada em 23 de fevereiro na Delegação Permanente do Brasil na Oaci, marcou a transição da representação brasileira na Air Navigation Commission (ANC – em português, Comissão de Navegação Aérea). A ANC é o órgão técnico responsável por assessorar o Conselho da

Organização na formulação e revisão de normas e práticas relacionadas à segurança operacional, navegação aérea e demais aspectos técnicos da aviação civil.

A partir desta nomeação, a cadeira brasileira na Comissão de Navegação Aérea passa a ser ocupada pela Anac, em regime de alternância com o Comando da Aeronáutica (Comaer), reforçando o modelo de coordenação institucional do Estado brasileiro na representação internacional do setor.

Segundo a Anac, trata-se de um marco histórico para a própria agência e para a aviação civil brasileira. Afinal, é a primeira vez que a Anac ocupa essa posição na comissão.

“A presença da agência na ANC fortalece o protagonismo técnico do Brasil nos fóruns multilaterais e amplia a capacidade de influência do país na construção dos padrões e recomendações internacionais que orientam a aviação civil global”, diz trecho da nota da Anac.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

ENERGIA – CNA DEFENDE ELEVAR MISTURA DE BIODIESEL PARA 17% NO DIESEL

Confederação argumenta que medida ajudaria a conter efeitos da alta do petróleo e reduzir pressões sobre custos logísticos

Por **PATRÍCIA FAHLBUSCH** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O preço do diesel representa a principal preocupação do setor produtivo, especialmente durante o período de colheita da primeira safra e preparação do plantio da segunda safra

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) encaminhou pedido ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, para que a mistura obrigatória de biodiesel ao óleo diesel aumente de 15% para 17%. Hoje, o diesel vendido já contém a parcela obrigatória de biodiesel, percentual definido pelo Conselho Nacional de Política Energética, prática conhecida no setor como B15.

A CNA afirma que a medida ajudaria a reduzir impactos da alta do petróleo provocada pela escalada do conflito no Oriente Médio. Segundo a confederação, a mistura passaria para B17, com 17% de biodiesel e 83% de diesel de origem fóssil. O conselho de política energética tem reunião nesta semana, e poderá deliberar sobre o tema. Se aprovado, o aumento da mistura passaria a valer para todo o diesel comercializado no Brasil.

No documento enviado ao Ministério de Minas e Energia (MME), a confederação cita o período anterior à invasão da Ucrânia pela Rússia, em 2022, quando o petróleo subiu cerca de 40% no primeiro semestre, com reflexos de altas de aproximadamente 21% no preço do diesel nas distribuidoras e de 23% na revenda.

“Em antecipação aos eventuais impactos à população brasileira, o avanço da mistura de biodiesel representa medida importante e sustentável para ampliar a oferta de combustível no mercado doméstico, reduzir pressões sobre os custos logísticos e fortalecer a segurança energética nacional”, afirmou João Martins, presidente da CNA.

O deputado federal Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PL-SP), presidente da Comissão de Relações Exteriores, acredita que, se a guerra se prolongar, poderá encarecer o preço do petróleo e provocar uma onda inflacionária no mundo todo.

“A guerra está muito recente, mas se ela perdurar, nós podemos ver impactos em fornecimento de combustível, de produtos que nós importamos daquela região, e também impactos em produtos que nós exportamos para aquela região, fora embargos, porque o Brasil tem tomado uma postura de

isolamento, o governo brasileiro se colocou em apoio ao governo do Irã. Toda a diversidade de impactos, não só os impactos que qualquer guerra gera, independentemente de a gente estar envolvido ou não, mas em função desse governo ter nos colocado dentro desse cenário de guerra pode haver consequências desproporcionais contra o Brasil”, analisou Orleans e Bragança.

O barril do petróleo tipo Brent, usado nas negociações internacionais, chegou a alcançar o valor de 84 dólares, acumulando alta de cerca de 20% desde o fim de fevereiro. Na carta enviada pela CNA ao governo federal, a entidade alerta que conflitos internacionais costumam provocar efeitos diretos no preço dos combustíveis. Para a confederação, ampliar a participação do biodiesel no combustível pode ajudar a reduzir a dependência do petróleo importado e limitar pressões sobre os custos de transporte no país.

Atualmente, o preço do diesel representa a principal preocupação do setor produtivo, especialmente durante o período de colheita da primeira safra e preparação do plantio da segunda safra. Produtores relataram elevação de até R\$ 1 no preço do combustível nos postos. Com o aumento para 17% na mistura, conforme a CNA, os postos e as distribuidoras conseguiriam evitar repasses maiores aos consumidores e possíveis abusos de preços.

“A questão do petróleo afeta todo mundo, praticamente todos os produtos e serviços, a inflação, tudo isso é impactado pelo petróleo. Então, se houver um conflito prolongado, se houver bombardeio de refinarias naquela região, se houver fechamento do estreito de Ormuz, como já estão prevendo. Isso tem um impacto no fluxo do petróleo mundial, e impacta o Brasil também. O aumento do preço do petróleo, em geral, tem um efeito cascata aqui na nossa economia. Praticamente todos os produtos dependem de uma distribuição rodoviária, e é isso que impacta a inflação. Temos um problema grave nesse sentido. Outro problema, é a questão de fertilizantes. Sabemos que o Irã é um grande exportador de fertilizantes, e nós somos um grande importador de fertilizantes, então, insumos de produção para o agronegócio também podem ser afetados, preços podem subir”, pontuou o deputado federal.

A confederação também lembrou que a mistura de 16% estava prevista para entrar em vigor no último dia 1º, conforme o cronograma da política de biocombustíveis, mas ainda não foi implementada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DIZ QUE PODE REDUZIR IMPACTO DA ALTA DO PETRÓLEO

Guerra no Irã tem elevado os preços do barril no mercado global, mas a estatal garante que tem como mitigar efeitos no Brasil

Da Agência Brasil



A estatal disse em nota que tem como reduzir a transmissão imediata das variações internacionais para o mercado brasileiro

A Petrobras informou que pode reduzir o impacto da alta do petróleo no Brasil ao mesmo tempo que mantém a rentabilidade da companhia. “Em um cenário em que guerras e tensões geopolíticas ampliam a volatilidade do mercado internacional de energia, a Petrobras reafirma seu compromisso com a mitigação desses efeitos sobre o Brasil”, disse a estatal, em nota encaminhada à Agência Brasil.



A Petrobras acrescentou que é possível reduzir os efeitos da inflação global em decorrência da alta do petróleo porque a empresa passou a considerar, em sua estratégia comercial, “as melhores condições de refino e logística”.

“O que nos permite promover períodos de estabilidade nos preços ao mesmo tempo que resguarda a nossa rentabilidade de maneira sustentável. Essa abordagem reduz a transmissão imediata das variações internacionais para o mercado brasileiro”, diz o comunicado.

A Petrobras acrescentou que, por questões concorrenciais, não pode antecipar decisões, mas que segue comprometida com atuação “responsável, equilibrada e transparente para a sociedade brasileira”

A guerra no Irã, e o fechamento do Estreito de Ormuz, no Oriente Médio, por onde trafegam cerca de 25% do petróleo mundial, tem elevado o preço do barril no mercado global, chegando a US\$ 120 na segunda-feira (9).

Porém, após o presidente Donald Trump, dos Estados Unidos (EUA), afirmar que a guerra estaria próxima do fim, os preços voltaram a cair, e hoje o barril Brent é comercializado abaixo dos US\$ 100, porém ainda acima dos cerca de US\$ 70, valor médio antes do conflito.

Após o fechamento dos mercados, Trump voltou a ameaçar o Irã ontem com ataques “vinte vezes mais forte” que “tornarão praticamente impossível a reconstrução do Irã como nação” caso Teerã continue bloqueando o Estreito de Ormuz.

Política de preços

A diretora técnica do Instituto de Estudos Estratégicos em Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis Zé Eduardo Dutra (Inep), Ticiane Álvares, destaca que a capacidade da Petrobras de mitigar, ao menos em parte, os efeitos da alta do petróleo é possível porque a companhia abandonou, em 2023, a política de paridade do preço internacional (PPI). Essa política determinava a revenda de acordo com os preços globais.

“A política da Petrobras acompanhava 100% a trajetória dos preços internacionais. Essa política modificou e agora leva em consideração fatores internos, que é essa margem de manobra que a Petrobras tem”, disse a especialista.

Apesar dessa margem de manobra, Ticiane acrescentou que a ação da Petrobras tem efeito limitado e temporário, em especial, porque o Brasil ainda é um grande importador de derivados, como gasolina e diesel, além de ter refinarias privatizadas.

“A refinaria da Bahia, a Rlam, foi privatizada. Logo, você tem menos mecanismos de segurar o preço dessas refinarias que foram privatizadas do que, por exemplo, a Petrobras tem”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - BRASIL NÃO CORRE RISCO DE DESABASTECIMENTO, ASSEGURA FUP

Do Estadão Conteúdo

A Federação Única dos Petroleiros (FUP) descarta o risco de falta de combustíveis no curto ou médio prazos no Brasil devido ao conflito no Oriente Médio. O coordenador-geral da FUP, Deyvid Bacelar, lembra que o Brasil é autossuficiente em petróleo cru e hoje exporta excedentes.

O impacto tende a vir pelo bolso. O País importa derivados, sobretudo diesel, e pode sentir um repique de preços, ainda que atenuado pela política da Petrobras de “abrasileiramento” de valores.

A estatal deixou de seguir a política de paridade de importação (PPI) em 2023, o que dá fôlego para amortecer oscilações externas. Mesmo assim, Bacelar defende acelerar a autossuficiência em refino e investir em combustíveis sustentáveis, após a venda de BR Distribuidora e Liquigás. A alta do barril, observou, também injeta dólares extras e amplia o superávit comercial.

Para Ticiane Alvares, diretora técnica do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep), a crise reforça a necessidade de expandir a produção interna de insumos estratégicos. O País ainda depende de importações de diesel, querosene de aviação, Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e fertilizantes - estes últimos com 85 % de dependência externa.

Dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) mostram produção média de 4 milhões de barris diários, ante consumo de 2,6 milhões. Essa folga dá “margem de segurança”, avalia o economista Cloviomar Cararine, do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese/FUP), mais os 600 mil barris de derivados importados por dia, sendo metade diesel, podem pressionar a inflação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

MINERAÇÃO - RIO TINTO GARANTE US\$ 1,2 BILHÃO PARA PROJETO DE LÍTIO NA ARGENTINA

Recursos vão financiar desenvolvimento do projeto Rincón, que prevê produção de carbonato de lítio para baterias a partir de 2028

Da Agência Brasil



A Rio Tinto garantiu o pacote de financiamento de quatro credores internacionais que ajudarão a apoiar o trabalho no projeto Rincón de US\$ 2,5 bilhões na província de Salta

A Rio Tinto preparou quase US\$ 1,2 bilhão para financiar o desenvolvimento de um projeto de lítio na Argentina, apoiando seu pipeline de crescimento para o ingrediente chave no armazenamento de baterias e veículos elétricos.

A empresa de mineração disse que garantiu o pacote de financiamento de quatro credores internacionais que ajudarão a apoiar o trabalho no projeto Rincón de US\$ 2,5 bilhões na província de Salta, na Argentina, que visa cerca de 60.000 toneladas por ano de capacidade de carbonato de lítio de qualidade para baterias.

O financiamento é composto por empréstimos da International Finance, IDB Invest, Export Finance Austrália e Japan Bank for International Cooperation.

A construção da planta começou no ano passado, incluindo obras de expansão do acampamento e desenvolvimento da infraestrutura do local. A Rio Tinto está visando sua primeira produção em 2028 com uma aceleração de três anos até a capacidade total. Espera-se que Rincón tenha uma vida útil de mina de 40 anos.

O pacote de financiamento amplia as fontes de financiamento para o projeto Rincon, que é sustentado por uma perspectiva de longo prazo atraente impulsionada pela transição energética, disse Jerome Pecresse, CEO do segmento de alumínio e lítio da empresa.

A Rio Tinto, que é uma das maiores empresas de mineração do mundo, está desenvolvendo um negócio de lítio adquirido em grande parte através da aquisição de US\$ 6,7 bilhões da Arcadium

Lithium no ano passado, enquanto também expande uma mina de cobre na Mongólia e constrói uma nova operação de minério de ferro na Guiné.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

MINERAÇÃO - OURO SOBE MAIS DE 2% E VOLTA A SUPERAR US\$ 5.200

Metal é impulsionado por recuo do dólar e menor expectativa de aperto monetário nos Estados Unidos
Do Estadão Conteúdo



Na divisão de metais da bolsa de Nova York, o ouro para abril encerrou em alta de 2,71%, a US\$ 5.242,1 por onça-troy.

O contrato mais líquido do ouro fechou em alta acima de 2% nesta terça-feira, 10, colocando o metal de volta no nível acima dos US\$5.200 a onça-troy. Desde a disparada dos preços do petróleo no começo da semana, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, fez uma série de comentários apontando um fim rápido para a guerra do Irã, o que levou a um tom bo nos preços do barril. A perspectiva de política menos apertada para

lidar com a inflação por parte do Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano) impulsionou o metal. Como resultado, o dólar, moeda na qual o ouro é cotado, recuou, também favorecendo a commodity.

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para abril encerrou em alta de 2,71%, a US\$ 5.242,1 por onça-troy. Já a prata para março teve alta de 6%, a US\$ 89,59 por onça-troy.

“O ouro está recuperando terreno após Trump sinalizar um fim iminente para a guerra no Irã”, afirmam analistas do Commerzbank. “Isso pode ser explicado principalmente por uma queda nas expectativas de aumento das taxas de juros, que haviam subido anteriormente devido a temores de consequências inflacionárias decorrentes do aumento dos preços da energia”, avaliam.

“Se as tensões aumentarem novamente, presume-se que os preços do petróleo subirão e farão com que as taxas de juros voltem a ser mantidas”, disse o economista-chefe da ADM Investor Services, Marc Ostwald, em entrevista à Barron's. Por sua vez, ele prevê que taxas de juros mais altas por um período prolongado pressionariam o preço do ouro para baixo.

Em outro contexto, o banco central da China adicionou ouro às suas reservas internacionais pelo 16º mês consecutivo em fevereiro, elevando suas reservas totais para 74,2 milhões de onças, de acordo com dados oficiais divulgados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - ALCKMIN DEFENDE AMPLIAR COMÉRCIO E INVESTIMENTOS ENTRE BRASIL E ÁFRICA DO SUL

Vice-presidente afirma que corrente comercial ainda é modesta e defende revisão do acordo entre Mercosul e União Aduaneira da África Austral

Por ALINE SILVA Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, defendeu a ampliação do comércio, dos investimentos e da cooperação produtiva

entre Brasil e África do Sul. A declaração foi feita durante a abertura do Fórum Empresarial Brasil-África do Sul, realizado em Brasília.



Alckmin também defendeu a revisão do acordo de comércio preferencial entre o Mercosul e a União Aduaneira da África Austral como forma de ampliar o comércio entre os blocos

Durante o evento, Alckmin destacou a importância estratégica da relação entre os dois países e afirmou que ainda há espaço para ampliar o fluxo comercial bilateral. Segundo ele, a

aproximação econômica entre Brasil e o continente africano é uma prioridade da política externa brasileira.

“O presidente Lula atribui uma importância enorme à África do Sul e ao continente africano. Nosso intercâmbio comercial ainda é relativamente modesto, mas já no ano passado aumentamos 11,6% a corrente de comércio, comparado a 2024”, afirmou.

Segundo dados do governo federal, o fluxo comercial entre Brasil e África do Sul alcançou cerca de US\$ 2,3 bilhões em 2025. Entre os principais produtos exportados pelo Brasil estão carnes de aves e miudezas, açúcares e melaços e veículos rodoviários. Já as importações brasileiras são lideradas por metais e minerais do grupo da platina, como prata e platina.

O vice-presidente também defendeu a revisão do acordo de comércio preferencial entre o Mercosul e a União Aduaneira da África Austral como forma de ampliar o comércio entre os blocos.

“Poderemos avançar ainda mais, revisando o acordo de comércio preferencial entre o Mercosul e a União Aduaneira da África Austral. Menos de 10% do nosso comércio é beneficiado pelas preferências tarifárias do acordo. Queremos ampliar as linhas tarifárias”, disse.

O acordo de preferências tarifárias entre o Mercosul e a Southern African Customs Union (SACU) — bloco formado por África do Sul, Botswana, Lesoto, Namíbia e Suazilândia — está em vigor desde 2016 e contempla cerca de mil linhas tarifárias com reduções de tarifas comerciais em cada lado.

Além da pauta comercial, Alckmin destacou o potencial de cooperação em investimentos e integração das cadeias produtivas entre as duas economias. Segundo ele, empresas brasileiras já mantêm presença relevante no mercado sul-africano, em setores como alimentos, energia, indústria e bens de capital.

“Já contamos com importantes investimentos mútuos entre o Brasil e a África do Sul. Empresas brasileiras como Petrobras, JBS, BRF, Tramontina, Marcopolo e WEG já estão presentes na África do Sul”, afirmou. O vice-presidente acrescentou que, no Brasil, o capital sul-africano também participa de atividades ligadas à mineração, infraestrutura, transporte e indústria.

“Queremos promover investimentos e integrar cadeias produtivas em setores estratégicos. Estamos em negociações avançadas para um acordo de cooperação e facilitação de investimentos”, concluiu.

Alckmin também citou oportunidades de cooperação em áreas de maior intensidade tecnológica, como os setores aeronáutico e de defesa. Segundo ele, os dois países possuem indústrias consideradas avançadas e complementares, o que abre espaço para parcerias industriais.

Nesse contexto, lembrou que a África do Sul possui a maior frota de jatos da Embraer no continente africano e que, no ano passado, a fabricante brasileira firmou um acordo de cooperação com uma empresa estatal sul-africana para ampliar a colaboração no setor.

O vice-presidente afirmou ainda que outras áreas, como energia, minerais críticos e as transições digital e energética, oferecem oportunidades para aprofundar a cooperação econômica entre os dois países. No agronegócio, acrescentou, há espaço para fortalecer as cadeias de valor agroalimentares, com foco em segurança alimentar.

O evento

O fórum reúne representantes do setor público e empresários dos dois países e tem como objetivo ampliar as relações econômicas e estimular novas oportunidades de negócios entre Brasil e África do Sul.

A relação bilateral entre os dois países tem status de Parceria Estratégica desde 2010 e conta com diferentes mecanismos de diálogo econômico e político, incluindo fóruns multilaterais como Brics, IBAS, G20 e a Organização Mundial do Comércio. No âmbito bilateral, um dos principais instrumentos de coordenação é a Comissão Mista Brasil-África do Sul, criada em 2002, que reúne grupos de trabalho voltados a temas como economia, comércio, turismo e cooperação multilateral.

A agenda econômica entre os dois países também ganhou impulso com a visita oficial do presidente da África do Sul, Cyril Ramaphosa, ao Brasil. Durante a agenda em Brasília, ele se reuniu com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva no Palácio do Planalto e cumpriu compromissos institucionais no Congresso Nacional e no Supremo Tribunal Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

FINANÇAS - HADDAD PEDE CALMA E CONFIA EM QUEDA DE JUROS

Com a tensão da guerra no Oriente Médio, ministro da Fazenda diz que não se pode tomar decisão apressada sobre juros amparada no preço do petróleo

Do Estadão Conteúdo



Haddad comparou a alta do Petróleo com o 'tarifaço', momento em que houve "pânico gerado pela extrema-direita", mas a economia brasileira suportou bem

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira, 10, que não se pode tomar uma decisão apressada sobre a taxa básica de juros baseada nos preços do petróleo, que estão em alta por conta da

guerra no Irã. Segundo ele, o cenário se parece com o do "tarifaço" dos Estados Unidos.

"Nós não podemos correr risco de tomar decisões apressadas. Você lembra no caso do 'tarifaço'? Houve um pânico gerado pela extrema-direita que aquilo ia quebrar a economia brasileira, e nada disso aconteceu", afirmou o ministro da Fazenda.

E seguiu: "Você veja como o preço do petróleo está alucinando dia a dia. Você não pode, com base nisso, já ir tomando decisões estruturais que vão comprometer. Nós temos que observar, verificar o andar das coisas, estabelecer cenários, como nós fizemos no caso do 'tarifaço'."

Segundo ele, o governo deve desenhar cenários possíveis e oferecer alternativas para a tomada de decisão do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. "Nós entendemos que podemos estar diante de um fenômeno com consequências que podem ser contornadas de maneira sóbria, sem gerar nenhum tipo de estresse, e caminhando na direção que nós pretendemos", disse.

Perguntado sobre uma precificação de corte menor da taxa básica de juros por conta do cenário externo, Haddad afirmou que o Banco Central é autônomo tanto do governo, quanto do mercado. “O Banco Central é autônomo, tanto do governo quanto do mercado. Ele, com base nos dados, vai verificar a conveniência de um movimento ou outro. Isso é atribuição dos diretores que estão lá indicados para isso, com essa missão”, afirmou.

“O Banco Central é independente. Porque ele tem uma metodologia de trabalho que ele vai seguindo”, completou o ministro.

Haddad afirmou ainda que deixará o Ministério da Fazenda na próxima semana, mas não confirmou se será candidato ao governo de São Paulo. Segundo ele, ainda há conversas a serem feitas com o presidente Lula, o vice-presidente, Geraldo Alckmin e a ministra do Planejamento, Simone Tebet.

“Devo deixar o governo na semana que vem. Nós estamos conversando (sobre candidatura). Não está batido o martelo ainda”, afirmou Haddad. “Eu tenho conversado com o presidente, a gente tá alinhando também a questão de (...) não é só a candidatura. Tem que ver o bloco de pessoas, o grupo de pessoas que vão compor a chapa. Então eu estou vendo tudo isso com os cuidados devidos”, completou.

Mesmo sem garantir que será candidato, Haddad declarou que as eleições em São Paulo são sempre difíceis para candidatos progressistas, mas que quando houver o nome, este deve ir bem contra Tarcísio de Freitas.

“É sempre desafiador para o campo progressista. Mas o importante é você qualificar o debate. É você, por meio do contraditório, elevar o nível de debate, o nível das propostas e não deixar ninguém na zona de conforto. Nem situação, nem oposição. O bonito da democracia é isso. Assim que a gente tiver um candidato a governador, eu acho que vai ter grande chance”, afirmou o ministro da Fazenda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

FINANÇAS - BANCO REGIONAL DE BRASÍLIA VAI RECEBER SOCORRO DO GOVERNO DO DF

Lei sancionada nesta terça libera ações para obter empréstimos emergenciais

Do Estadão Conteúdo

O governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha (MDB), sancionou nesta terça-feira, 10, o projeto de lei que autoriza o governo distrital a adotar uma série de medidas para socorrer o Banco de Brasília (BRB).

A instituição financeira tem buscado soluções para reforçar o capital, em meio a desafios de liquidez gerados pelo envolvimento nos eventos que culminaram no colapso do Banco Master.

A decisão foi publicada em edição extraordinária do Diário Oficial do DF. A legislação permite à gestão do DF, acionista controladora do BRB, a implementar ações para obter empréstimos emergenciais até o limite de R\$ 6,6 bilhões.

Objetivo é garantir a execução de operações de crédito com o Fundo Garantidor de Crédito (FGC) ou pelo aporte de outras instituições financeiras. O pacote também dá aval ao governo para usar nove imóveis públicos localizados para lastrear as eventuais transações.

Ibaneis vetou uma emenda que fornecia ao Instituto de Previdência de Servidores do DF (Iprev), acionista minoritário do banco, uma participação societária de ao menos 20% na capitalização.

Também suprimiu outros dois artigos que previam um relatório trimestral no Diário Oficial do DF com informações sobre imóveis além de um plano com a estimativa do retorno financeiro ao DF.

O BRB corre contra o tempo para contornar a crise de confiança gerada por negócios feitos com o Master. A Polícia Federal investiga suspeitas de fraude na operação em que o BRB comprou R\$ 12,2 bilhões em crédito da instituição financeira de Daniel Vercaro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

FINANÇAS - IBOVESPA TEM 2º DIA DE RECUPERAÇÃO, EM ALTA DE 1,4%

A alta desta terça foi a maior desde 24 de fevereiro. O índice encerrou a terça-feira aos 183,4 mil pontos

Do Estadão Conteúdo



Na semana, o índice agrega 2,28%, ainda cedendo 2,83% no mês. No ano, sobe 13,85%

O Ibovespa emendou o segundo dia de recuperação, nesta terça-feira em grau maior, com ganho de 1,40%, aos 183.447,00 pontos, embalado como na segunda-feira à tarde pela relativa distensão no Oriente Médio, após a indicação do presidente norte-americano, Donald Trump, de que o conflito de EUA-Israel com o Irã pode não se prolongar muito. Assim, com abertura aos 180.921,37 pontos, oscilou pouco para baixo na mínima, aos 180.692,83 pontos, e no melhor momento buscou os 185.323,62 pontos.

O giro desta terça-feira ficou em R\$ 31,3 bilhões, após ter chegado a R\$ 37,6 bilhões na segunda-feira. Na semana, o índice agrega 2,28%, ainda cedendo 2,83% no mês. No ano, sobe 13,85%. Em porcentual, a alta do Ibovespa na sessão foi a maior desde 24 de fevereiro, então também de 1,40%.

O foco, como nas sessões anteriores, permaneceu nos preços do Brent e do WTI, ambos em queda de mais de 11% no fechamento, em Londres e Nova York. Petrobras ON e PN tiveram ajuste negativo moderado a 0,19% e a 0,53%, pela ordem, no encerramento. Vale ON subiu 1,64% e os ganhos entre as ações dos maiores bancos ficaram entre 1,48% (Itaú PN) e 2,46% (Bradesco PN) no fechamento.

Na ponta ganhadora do Ibovespa, Rumo (+6,96%), Magazine Luiza (+6,51%) e Cosan (+6,45%). No lado oposto, Raízen (-5,45%), Braskem (-4,47%) e Direcional (-3,84%).

“O dia foi meio que uma continuidade do que se viu ontem, com algum suporte dessa moderação da aversão a risco. Rússia é um aliado importante do Irã e parece disposta a fazer alguma mediação, com efeito para o mercado de petróleo, em baixa de preços na sessão”, diz Matheus Spiess, analista da Empiricus Research.

Nesta terça-feira, o petróleo fechou em queda de mais de 11% depois de três sessões em disparada. Investidores ponderaram relatos de trânsito marítimo no Estreito de Ormuz e de que haverá uma maior oferta da commodity no mercado global pela Agência Internacional de Energia (AIE), apesar da limitação da produção de países do Golfo Pérsico. Em Nova York, o contrato do WTI para abril fechou em queda de 11,9% (US\$ 11,32), a US\$ 83,45 o barril, enquanto, em Londres, o Brent para maio caiu 11,2% (US\$ 11,16), a US\$ 87,80 o barril.

Nos mercados acionários de Nova York, os principais índices encerraram a sessão perto da estabilidade: Dow Jones (-0,07%), S&P 500 (-0,21%), Nasdaq (+0,01%).

“Ainda vivemos em um ecossistema extremamente dependente do petróleo e, sem dúvida, esse movimento tende a impactar a inflação global. Como consequência, pode minar cortes mais acelerados de juros”, diz Alison Correia, analista e cofundador da Dom Investimentos. Ele acrescenta



que, embora a curva do DI ainda precifique visão majoritária do mercado de que a Selic poderá ser reduzida em 50 pontos-base na semana que vem, de 15% para 14,50% ao ano, parte do mercado, ainda que minoritária, já se posiciona para a possibilidade de um ajuste menor, de apenas 25 pontos-base, ou 0,25 ponto porcentual, na super-quarta, dia 18.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM LEVE QUEDA DE OLHO NO ORIENTE MÉDIO

Com os sinais de que a guerra pode não durar muito, a moeda fechou em baixa de 0,13%, a R\$ 5,1575

Do Estadão Conteúdo

Após volatilidade e trocas de sinal pela manhã, o dólar se firmou em terreno negativo ao longo da tarde desta terça-feira, 10, no mercado local, alinhado ao comportamento da moeda norte-americana em relação à maioria das divisas emergentes e de países exportadores de commodities.

Sinais reiterados de que os Estados Unidos não estão dispostos a estender a guerra contra o Irã abriram espaço para recuperação dos ativos de risco. Informações da CNN que circularam no fim do pregão dando conta de que o Irã estaria colocando minas no Estreito de Ormuz abalaram as bolsas em Nova York e reduziram o fôlego do real.

Depois de rodar entre R\$ 5,13 e R\$ 5,14, o dólar à vista fechou em baixa de 0,13%, a R\$ 5,1575, longe da mínima de R\$ 5,1328.

Foi a terceira sessão consecutiva de queda da moeda norte-americana em relação ao real, com perda acumulada de 2,45% no período. A divisa ainda acumula alta moderada neste início de março (0,46%). A desvalorização no ano é de 6,04%.

O real, que brilhou nos últimos dias entre moedas emergentes, nesta terça apresentou desempenho inferior ao de grande parte de seus pares, em meio a ajustes técnicos e realização de lucros, segundo operadores. Destaque para ganhos superiores a 2,5% do peso chileno, na esteira da alta do cobre, que foi impulsionado por dados da balança comercial na China.

Passado o momento inicial de aversão ao risco provocado pelo início do conflito no Oriente Médio, o real e as demais moedas latino-americanas exibiram um bom comportamento em meio à volatilidade exacerbada dos preços do petróleo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - CONVERSAS ENTRE VORCARO E ADVOGADOS NÃO SERÃO GRAVADAS

A decisão é do Ministro do STF, André Mendonça, que também autorizou que os representantes façam visitas sem agendamento prévio

Do Estadão Conteúdo

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu proibir a gravação das conversas entre o banqueiro Daniel Vercaro e seus advogados na Penitenciária Federal em Brasília, presídio de segurança máxima onde o empresário está preso.

A decisão foi proferida na noite de segunda-feira (9), após os advogados de Vercaro solicitarem ao Supremo a flexibilização das medidas de segurança, que são inerentes ao funcionamento do presídio e devem ser cumpridas por todos os detentos.

Além de proibir as gravações, Mendonça também autorizou que os advogados realizem visitas sem agendamento prévio e tomem notas escritas durante o encontro com Vercaro. A defesa também poderá levar cópias impressas dos processos que tramitam contra o banqueiro.



André Mendonça atendeu ao pedido dos advogados de Vercaro sobre a flexibilização das medidas de segurança

O ministro é o relator das investigações da Operação Compliance Zero, que apura as fraudes no Banco Master.

Daniel Vercaro foi preso na quarta-feira (4) da semana passada, na terceira fase da Operação Compliance Zero, e estava custodiado na Penitenciária de Potim, no interior paulista. Na sexta-feira (6), ele foi transferido para a

Penitenciária Federal em Brasília.

No ano passado, o empresário também foi alvo de um mandado de prisão da operação, mas ganhou direito à liberdade provisória, mediante uso de tornozeleira eletrônica.

A nova prisão, na última semana, foi fundamentada em mensagens encontradas no celular do banqueiro, apreendido na primeira fase da operação. Nas mensagens, Vercaro ameaça jornalistas e pessoas que teriam contrariado seus interesses.

A operação

A Compliance Zero apura fraudes bilionárias no Banco Master, que causaram um rombo de até R\$ 47 bilhões ao Fundo Garantidor de Créditos para o ressarcimento a investidores. Mais de 1,5 milhão de clientes foram afetados.

Controlado pelo banqueiro, o Master cresceu rapidamente ao oferecer Certificados de Depósito Bancário (CDB) com rentabilidade muito acima da média do mercado.

Para sustentar o modelo, segundo investigadores, o banco passou a assumir riscos excessivos e a estruturar operações que inflavam artificialmente seu balanço, enquanto a liquidez real (dinheiro imediatamente disponível para ressarcir os investidores) se deteriorava.

O Banco Master teve a liquidação decretada pelo Banco Central em novembro de 2025, e a mesma medida alcançou também a gestora de investimentos Reag e o Will Bank, em janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - PPF É CONTRA DECISÃO E DEMONSTRA PREOCUPAÇÃO COM A SEGURANÇA

Do Estadão Conteúdo

A Polícia Penal Federal (PPF) se posicionou contra a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça desta terça-feira, 10, determinando que a penitenciária federal de Brasília permita visitas dos advogados do banqueiro Daniel Vercaro sem o monitoramento e gravação das conversas. A medida é uma exceção às regras de segurança e funcionamento dos presídios federais.

Segundo nota da Secretaria Nacional de Políticas Penais (Senappen), órgão vinculado ao Ministério da Justiça, a decisão do ministro será cumprida. No entanto, o órgão destaca que a Polícia Penal Federal entende que o pedido dos advogados de Daniel Vercaro contraria os protocolos de monitoramento, que “constituem medida estruturante do Sistema Penitenciário Federal essencial para a preservação da segurança institucional, a prevenção de comunicações indevidas e a integridade do modelo de custódia adotado nas unidades federais”.

Vorcaro está detido na Penitenciária Federal de Brasília, presídio de segurança máxima que integra o Complexo da Papuda. Lá, ele cumprirá a prisão preventiva ordenada pelo ministro André Mendonça para que não obstrua as investigações das fraudes cometidas por ele e seus aliados.

Além de atender ao pedido dos advogados de Vorcaro para abrir uma exceção às regras do sistema penitenciário federal e permitir que as conversas entre a defesa e o custodiado não sejam monitoradas, Mendonça também autorizou que eles ingressem na penitenciária com cópia impressa dos autos e façam anotações escritas durante os encontros.

Para a Senappen, essas regras de segurança são necessárias devido ao perfil do custodiado, que poderia articular com outros envolvidos no caso, além de haver preocupação de que a medida abra precedente para situações semelhantes envolvendo chefes de organizações criminosas.

“É importante destacar que o Sistema Penitenciário Federal (SPF) foi estruturado para a custódia de presos com perfil específico, cuja periculosidade e capacidade de articulação exigem regime disciplinar rigoroso e protocolos de segurança estritos e padronizados. Nesse contexto, alterações em protocolos operacionais que estruturam o funcionamento do sistema representam fator de preocupação para a PPF”, diz a nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - DISTANCIAMENTO DE PARTES E INTERESSES É FUNDAMENTAL, DIZ FACHIN

Presidente do STF volta a cobrar postura ética e transparente no Judiciário para atender aos anseios da sociedade

Do Estadão Conteúdo



Segundo Edson Fachin, o distanciamento de magistrados das partes e dos interesses em jogo é o que permite a justiça social

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, afirmou nesta terça-feira, 10, que é preciso defender o distanciamento de partes, interesses e cálculos políticos. “Devemos dar o exemplo”. Para ele, o Judiciário não pode ficar “indiferente” às demandas da sociedade por mais ética e transparência.

A declaração do ministro foi dada na abertura da reunião com 90 presidentes de Tribunais Superiores e tribunais de segunda instância, na sede do Supremo.

O STF foi tragado para o caso do Banco Master pela relação próxima de dois ministros com Daniel Vorcaro, preso duas vezes pela Polícia Federal acusado de fraudes no sistema financeiro.

Alexandre de Moraes se encontrava com Vorcaro e falou com ele ao longo do dia 17 de novembro, data da primeira prisão. Além disso sua mulher, Viviane Barci de Moraes, tinha um contrato de R\$ 129 milhões com o banco, “incompatível” com valores de mercado, segundo especialistas.

O Estadão mostrou a ligação de um empreendimento de Dias Toffoli com fundos ligados ao Master, de Vorcaro. Toffoli foi pressionado a deixar a relatoria do caso, que passou para o ministro André Mendonça.

“No nosso País, porém, o saudável distanciamento que mantemos das partes e dos interesses em jogo é o que permite, na prática, um mínimo de justiça social. A imparcialidade não é frieza - é a condição de possibilidade da equidade”, defendeu.



O tema dos “penduricalhos” pagos a servidores públicos é alvo de debate em comissão composta pelos Três Poderes que busca uma regra transitória.

Fachin destacou que a discussão “não é apenas financeira, mas também institucional e simbólica, pois envolve a percepção pública de integridade e legitimidade do sistema de justiça”.

“Sabemos que este encontro acontece em um momento de tensão. Há um debate em curso, por exemplo, sobre remuneração, sobre benefícios, sobre o que a Constituição permite e o que ela veda. Não vim aqui para impor conclusões, viemos para escutar e unir contribuições e sei que há posições jurídicas legítimas a serem debatidas pelas vias adequadas e objeto da nossa escuta hoje”.

“Mas vim dizer, com o respeito que cada um e cada uma merece, e o Judiciário não pode ser nesse momento menor do que entrou”.

O presidente do Supremo ponderou que juízes não podem ser mal remunerados, mas salientou que “o povo brasileiro deseja um Estado eficiente”.

“Tudo o que fazemos deve estar flagrantemente amparado no texto constitucional. Não pode haver margem para dúvidas. Não porque nos observam - mas porque é o que somos”, declarou.

Fachin também afirmou que o Judiciário “não nasceu como privilégio de casta” e sim como uma promessa de Estado “de que a lei poderia chegar aonde o poder privado até então mandava sozinho”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - MINISTRO PROCURA COLEGAS PARA TENTAR TIRAR STF DA CRISE DO BANCO MASTER

Desde a divulgação de mensagens trocadas entre Daniel Vorcaro e Alexandre de Moraes, o presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, procurou os colegas para conversar sobre formas de retirar a Corte do centro da crise do Banco Master.

Segundo interlocutores, Fachin já teria falado com os nove colegas - em tre eles, Moraes e André Mendonça, o relator das investigações.

As conversas aconteceram inclusive ao logo do fim de semana. Fachin considera a situação grave e, com alguns ministros, insistiu na criação de um código de conduta para o STF. A intenção é sinalizar para a sociedade que, mesmo com desvios éticos pontuais, o tribunal está comprometido com a correção institucional.

O STF se viu dentro da crise do Master a partir da condução de Dias Toffoli às investigações. O Estadão mostrou a ligação de um empreendimento de Dias Toffoli com fundos ligados ao Master, de Vorcaro. Toffoli foi pressionado a deixar a relatoria do caso, que passou para o Mendonça.

Na semana passada, o relator determinou nova prisão do banqueiro. Ao mesmo tempo, mensagens encontradas pela Polícia Federal no celular de Vorcaro indicam que o investigado mantinha contato com Moraes. A advogada Viviane de Moraes, casada com o ministro, mantém um contrato milionário com o Banco Master.

Alexandre de Moraes se encontrava com Vorcaro e falou com ele ao longo do dia 17 de novembro, data da primeira prisão. Além disso, sua mulher, Viviane Barci de Moraes, tinha um contrato de R\$ 129 milhões com o banco, “incompatível” com valores de mercado, segundo especialistas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - PGR PEDE AO STF CONDENAÇÃO DE DEPUTADOS DO PL



Astor Gil, Josimar Maranhãozinho e o suplente Bosco Costa são acusados de desvio de emendas e podem ser condenados por corrupção

Da Agência Brasil

A Procuradoria-Geral da República (PGR) defendeu nesta terça-feira (10) a condenação de dois deputados federais e um suplente do PL pelos crimes de corrupção passiva e organização criminosa.

A manifestação da procuradoria foi feita durante a sessão da Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) que vai decidir se os deputados Josimar Maranhãozinho (PL-MA), Pastor Gil (PL-MA), além do suplente Bosco Costa (PL-SE), serão condenados pelos crimes de corrupção passiva e organização criminosa.

“A gravidade desse crime, de malversação das verbas públicas, se torna ainda mais grave por esse contexto da pobreza do estado do Maranhão”, apontou o subprocurador-geral da República, Paulo Jacobina.

Ele destacou que a conduta causou prejuízos ao Sistema Único de Saúde (SUS), prejudicando o acesso da população a esses serviços.

De acordo com denúncia apresentada pela PGR, os parlamentares teriam cobrado propina para a liberação de emendas parlamentares. Mais cinco pessoas ligadas aos parlamentares também são réus no processo.

Conforme a acusação, entre janeiro e agosto de 2020, os deputados solicitaram vantagem indevida de R\$ 1,6 milhão para liberação de R\$ 6,6 milhões em emendas para o município de São José de Ribamar (MA).

Após ouvirem as sustentações da PGR e dos advogados dos acusados, o julgamento foi suspenso e será retomado na próxima terça-feira (17), quando serão proferidos os votos pela condenação ou absolvição dos acusados.

O caso é relatado pelo ministro Cristiano Zanin. Também fazem parte da turma os ministros Flávio Dino, Alexandre de Moraes e Cármen Lúcia.

Defesas

A defesa de Bosco Costa disse que as investigações deveriam ter tramitado inicialmente no STF e devem ser anuladas. O advogado Leandro Racca também negou que os recursos envolvidos tenham relação com emendas parlamentares. Segundo ele, a Controladoria-Geral da União (CGU) não identificou que os recursos são oriundos de emendas.

“A certeza para o fim de imputação penal, com relação à autoria de emenda parlamentar, absolutamente não existe”, afirmou.

O advogado Felipe Fernandes de Carvalho negou que Josimar Maranhãozinho tenha encaminhado emendas para o município de São José de Ribamar (MA). Segundo o advogado, o parlamentar era adversário político do então prefeito José Eudes.

O advogado de Pastor Gil declarou que a defesa só teve acesso completo aos documentos do processo após a fase de interrogatório. Durante a sustentação, Maurício de Oliveira também citou supostas ilegalidades na fase de investigação da Polícia Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - BOLSONARO QUER RECEBER ASSESSOR DO GOVERNO TRUMP NA PRISÃO

Ex-presidente pediu a Moraes autorização falar com Darren Beattie, que estará no Brasil

Da Agência Brasil

O ex-presidente Jair Bolsonaro pediu nesta terça-feira (10) ao Supremo Tribunal Federal (STF) autorização para receber a visita de Darren Beattie, assessor do governo dos Estados Unidos, na prisão.

Aliado do presidente Donald Trump, Beattie trabalha para o Departamento de Estado norte-americano e é responsável pelos assuntos ligados ao Brasil.

No pedido de autorização encaminhado ao Supremo, a defesa de Bolsonaro pediu que a visita seja realizada na próxima segunda-feira (16), no período da manhã, ou na terça-feira (17), datas em que o assessor estará em visita oficial ao Brasil. A entrada de um tradutor na prisão também foi solicitada.

O ministro Alexandre de Moraes, relator do processo, vai decidir a questão.

Bolsonaro foi condenado a 27 anos e três meses de prisão na ação penal da trama golpista e cumpre pena no 19º Batalhão da Polícia Militar, localizado dentro do Complexo Penitenciário da Papuda, em Brasília.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

JUSTIÇA - MORAES DETERMINA ARQUIVAMENTO DE INQUÉRITO CONTRA ELON MUSK

A investigação apurava o uso da rede social X contra o STF e desobediências judiciais

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes determinou nesta terça-feira (10) o arquivamento do inquérito aberto na Corte contra o empresário norte-americano Elon Musk, dono da rede social X.

A investigação tramitava no Supremo há dois anos e apurava o suposto uso da plataforma para instrumentalizar ataques virtuais contra ministros da Corte e desobediência a decisões que determinaram a suspensão de perfis de usuários investigados.

Moraes seguiu parecer do procurador-geral da República, Paulo Gonet. Segundo o procurador, a investigação realizada pela Polícia Federal apontou que não houve resistência deliberada da plataforma para atentar contra o Poder Judiciário.

No entendimento do procurador, as inconsistências que permitiram acessos a conteúdos suspensos não tiveram intenção fraudulenta. Moraes entendeu que o arquivamento de um inquérito deve ocorrer de forma automática após pedido da PGR.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE ESTÁ DISPOSTO A NEGOCIAR COM O IRÃ



Presidente dos EUA diz que seus objetivos estão avançando, mas é possível conversar se iranianos quiserem

Do Estadão Conteúdo

Ao ser questionado sobre o ataque a uma escola feminina no Irã, que deixou mais de 170 pessoas mortas, Trump se esquivou



O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta terça-feira, 10, que pode negociar com o Irã, dependendo das condições, apesar de afirmar que o conflito no Oriente Médio avançou significativamente. A declaração foi dada em entrevista à Fox News.

Questionado sobre a possibilidade de diálogo com líderes iranianos, Trump disse à emissora que há sinais de que Teerã deseja conversar. “Estou ouvindo que eles querem muito conversar”.

“É possível, depende dos termos, possível, apenas possível... Sabe, nós meio que não precisamos mais conversar, se você realmente pensar sobre isso, mas é possível”, disse ele à Fox News.

Na entrevista, Trump também comentou a escolha do novo líder supremo iraniano e disse que “não está feliz” com a decisão. O filho do aiatolá Ali Khamenei, Mojtaba Khamenei, foi nomeado para o cargo no último domingo, 8. “Não acredito que ele possa viver em paz”, disse Trump à emissora.

O presidente elogiou ainda os primeiros resultados da Operação Epic Fury, ofensiva militar conjunta entre Estados Unidos e Israel. Segundo ele, os resultados foram “muito além das expectativas”.

“Muito além das expectativas em termos de resultados nesta fase inicial”, disse Trump à Fox News. Segundo ele, o ataque inicial foi decisivo. “Quando os atacamos primeiro, destruímos 50% dos mísseis deles e, se não tivéssemos feito isso, teria sido uma luta muito mais difícil”, disse.

“Nenhum outro presidente teve coragem de fazer isso... Não quero um presidente que não tenha coragem em cinco ou dez anos para entrar em ação. É como um pistoleiro, que saca sua arma primeiro”, disse o presidente.

Trump afirmou ainda que o momento do ataque foi escolhido para surpreender o adversário. “Ataques durante o café da manhã são incomuns, e eles foram enganados porque pensaram que não iríamos naquele momento e tudo mais... E eles simplesmente se encontraram. Foi muito, muito surpreendente. E todos se encontraram juntos, e foi aberto”, disse.

Sobre o ataque a uma escola feminina no Irã, que deixou mais de 170 pessoas mortas, entre elas jovens estudantes, Trump afirmou que o caso ainda está sob investigação. “Ainda está sob investigação, mas não somos os únicos com esse tipo específico de foguete”, disse Trump à Fox News.

Imagens de satélite, análises de especialistas, um funcionário dos Estados Unidos e informações públicas divulgadas pelos exércitos dos EUA e de Israel sugerem que a explosão foi provavelmente causada por ataques aéreos dos Estados Unidos que também atingiram um complexo adjacente associado à Guarda Revolucionária do Irã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/03/2026

INTERNACIONAL - CASA BRANCA DESMENTE ESCOLTA DE PETROLEIRO NO ESTREITO DE ORMUZ

Informação chegou a ser divulgada pelo secretário de Energia, mas foi apagada logo depois
Do Estadão Conteúdo

O secretário de Energia dos Estados Unidos, Chris Wright, havia afirmado nesta quarta-feira, 10, em publicação no Facebook, que o governo de Donald Trump está atuando para preservar o fluxo de petróleo no mercado internacional e que a Marinha americana já teria realizado uma escolta de um petroleiro pelo Estreito de Ormuz. A postagem, no entanto, foi apagada logo em seguida.

Na publicação, Wright dizia que “o presidente Trump está mantendo a estabilidade da energia global durante as operações militares contra o Irã”. Ele acrescentava que “a Marinha dos EUA escoltou com sucesso um petroleiro pelo Estreito de Ormuz para garantir que o petróleo continue fluindo para os mercados globais”. Mais tarde, a secretária de imprensa da Casa Branca, Karoline Leavitt, disse que a



informação publicada em rede social pelo secretário de Energia era falsa. “Posso confirmar que a Marinha dos EUA não escoltou nenhum petroleiro ou embarcação neste momento, embora, é claro, essa seja uma opção”, disse Leavitt a repórteres durante uma coletiva de imprensa.

Leavitt disse que não teve a oportunidade de conversar com o secretário de Energia sobre a publicação enganosa que provocou uma reação nos mercados de energia. Mas ela acrescentou que “a publicação foi retirada rapidamente”.

A perspectiva de escoltas militares poderia abrir o Estreito de Ormuz para importantes embarques de petróleo e gás natural, ajudando a reduzir as pressões sobre os preços criadas pela guerra dos EUA e de Israel contra o Irã.

O Estreito de Ormuz é uma via marítima fundamental para o comércio global de petróleo: por ali circula cerca de 20% do suprimento mundial da commodity. O Irã decidiu fechar o Estreito como parte de sua estratégia de guerra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

INTERNACIONAL - AÇÕES DE ISRAEL NO LÍBANO DESLOCAM 667 MIL PESSOAS

Em apenas um dia houve aumento de mais de 100 mil. ONU diz que deslocamento em massa pode violar direito internacional

Da Agência Brasil

Os ataques e as ordens de evacuação em massa de Israel no Líbano forçaram o deslocamento de 667 mil pessoas de suas residências em apenas uma semana do conflito, que envolve também o grupo xiita Hezbollah.

A estimativa da Agência das Nações Unidas para Refugiados (Acnur) é baseada nos registros de deslocados em plataforma online do governo libanês. A representante da Acnur no Líbano, Karolina Lindholm, disse que houve “um aumento de mais de 100 mil em apenas um dia – e os números continuam a subir”.

A organização não governamental (ONG) Human Rights Watch acusa Israel de usar fósforo branco em áreas residenciais do sul do Líbano, na cidade de Yohmor. A substância tóxica é usada militarmente pra criar cortinas de fumaça ou iluminar alvos. O uso em áreas civis é proibido pelo direito internacional por causar ferimentos graves e incêndios difíceis de controlar.

O Alto Comissário da ONU para os Direitos Humanos afirma que mais de 100 cidades e vilarejos – onde viviam dezenas de milhares de pessoas – receberam ordens de evacuação de Israel, o que pode configurar deslocamento forçado proibido pelo direito internacional.

“Centenas de milhares de pessoas já foram afetadas por essas ordens de deslocamento israelenses. Seu alcance torna muito difícil o cumprimento por parte da população e, portanto, coloca em questão sua eficácia, uma exigência do direito internacional humanitário, além de correr o risco de configurar deslocamento forçado proibido”, diz o comunicado.

O governo israelense também recomendou a evacuação completa de quase toda a periferia sul de Beirute, a capital do país, bem como do Vale do Bekaa, no leste do Líbano. Estima-se que 100 mil pessoas estejam abrigadas em 469 centros de abrigo pelo país.

A Acnur calcula ainda que cerca de 78 mil sírios, que estavam no Líbano, voltaram para Síria fugindo da guerra.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) acrescentou que 43 centros de atenção primária a saúde e dois hospitais foram fechados devido a ordens de evacuação em suas áreas. Israel alega que as ordens de evacuação seriam necessárias para mitigar os efeitos dos ataques contra civis.



“Ao longo dessas operações, as Forças de Defesa de Israel (FDI) mantiveram o compromisso com a precisão e a mitigação de danos a civis, emitindo alertas de evacuação para áreas próximas à infraestrutura do Hezbollah”, diz o comunicado da FDI.

O Hezbollah afirma que a ação do grupo contra Israel é uma retaliação legítima e de autodefesa contra os ataques dos últimos 15 meses, que não cessaram durante a vigência do cessar-fogo costurado em novembro de 2024.

Uma onda de ataques do Hezbollah teria atingido a cidade de Khian, em Israel, nesta terça-feira (10), “em resposta à criminosa agressão israelense que teve como alvo dezenas de cidades e vilas libanesas e os subúrbios do sul de Beirute”, informou o grupo libanês.

Escalada no Líbano

A escalada do conflito no Líbano foi intensificada após o grupo político-militar Hezbollah voltar a atacar posições de Israel em resposta ao assassinato do líder Supremo do Irã, Ali Khamenei, e também como retaliação pelas violações o cessar-fogo fechado em novembro de 2024.

Apesar do acordo, Israel tem feito ataques e incursões militares contra o território do Líbano. O governo israelense vinha justificando os ataques contra o Líbano, nos últimos meses, com objetivo de atingir alvos do Hezbollah para evitar sua recuperação militar.

A atual fase do conflito entre o Hezbollah e Israel teve início com a guerra na Faixa de Gaza, quando o grupo libanês começou a lançar ataques contra o norte israelense em solidariedade ao povo palestino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026

INTERNACIONAL - ALEMANHA TEM AUSÊNCIA DE PLANO CONJUNTO PARA ENCERRAR CONFLITO

Do Estadão Conteúdo

O chanceler da Alemanha, Friedrich Merz, afirmou nesta terça-feira (10) que compartilha muitos dos objetivos da campanha conjunta dos EUA e de Israel contra o Irã, mas que “a cada dia de guerra, surgem mais dúvidas”.

“Acima de tudo, estamos preocupados com a aparente ausência de um plano conjunto sobre como essa guerra pode ser encerrada rapidamente e de forma convincente”, disse, ao enfatizar que a Alemanha e a Europa não têm interesse em uma “guerra sem fim” ou na desintegração da integridade territorial do Irã. Por outro lado, Merz ressaltou que compartilha da “esperança” do presidente dos EUA, Donald Trump, de que a guerra termine rapidamente. Ele afirmou que, se isso acontecer, os mercados de petróleo e energia devem retornar à normalidade em breve e, portanto, não há motivo para considerar o afrouxamento das sanções contra a Rússia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

RAÍZEN ENTRA COM PEDIDO DE RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS DE R\$ 65 BILHÕES

Empresa de biocombustíveis, que opera os postos Shell, já conta com 47% de adesão dos credores ao plano.

Por João Sorima Neto — São Paulo



Refinaria da Raízen — Foto: Tomas Cuesta / Bloomberg

A Raízen, maior empresa de biocombustíveis do país, protocolou pedido de recuperação extrajudicial na noite desta terça-feira. De acordo com comunicado da empresa, controlada pela Cosan e pela Shell, a recuperação extrajudicial foi estruturada em consenso entre seus credores, como antecipado pelo colunista Lauro Jardim, para renegociação de dívidas de aproximadamente R\$ 65,1 bilhões. Trata-se de

um dos maiores pedidos de recuperação extrajudicial do país protocolado no Tribunal de Justiça de São Paulo.

"A recuperação extrajudicial foi consensualmente estruturada entre o Grupo Raízen e seus principais credores financeiros quirografários (sem garantias), signatários do plano com o objetivo de assegurar um ambiente jurídico estável, protegido e adequado para a negociação e implementação da reestruturação das dívidas financeiras", explicou a empresa na nota.

O pedido de recuperação extrajudicial da Raízen acontece um dia depois do Grupo Pão de Açúcar (GPA) entrar com o mesmo recurso para renegociar dívidas de R\$ 4,5 bilhões.

A Raízen informou que já conta com a adesão de detentores de 47% das dívidas, percentual suficiente para o ajuizamento do acordo. Segundo a empresa, esse percentual de adesão demonstra apoio "relevante aos esforços para viabilizar a reestruturação das obrigações financeiras do grupo".

90 dias para buscar consenso

Com o pedido, a Raízen terá um prazo de 90 dias para obter a adesão dos demais credores, assegurando que 100% dos créditos sejam incluídos nos novos termos e condições de pagamento a serem definidos. A companhia estima que, nos próximos 24 meses, terá que desembolsar R\$ 13 bilhões para amortizar dívidas.

A Raízen informou ainda que conforme divulgado no início deste mês, a reestruturação financeira da companhia envolve também a capitalização pelos acionistas. A Shell vai injetar R\$ 3,5 bilhões na empresa e a Aguassanta Investimentos, holding financeira do empresário Rubens Ometto, colocará mais R\$ 500 milhões. Ometto é o controlador da Cosan, mas a empresa já informou que não tem recursos para acompanhar a capitalização na mesma proporção que a Shell.

O plano de reestruturação, diz a Raízen, inclui também a conversão de parte das dívidas em participação acionária na companhia, em percentual que ainda será definido, a substituição de obrigações por novas dívidas e reorganização societária. Também está prevista venda de ativos da Raízen.

A Companhia esclarece que a recuperação extrajudicial está limitada às dívidas financeiras com credores, não abrangendo as dívidas e obrigações do grupo com seus clientes, fornecedores, revendedores e outros parceiros de negócios. Assim, diz o comunicado, as operações da Raízen continuam normalmente.

"As operações do Grupo Raízen seguem sendo conduzidas normalmente, no atendimento a clientes, na relação com fornecedores e na execução de seus planos de negócios", diz o fato relevante, assinado pelo diretor financeiro e de relações com os investidores, Lourival Luz, ex-presidente da BRF.

Acordo extrajudicial já era previsto



Analistas consultados pelo GLOBO já previam que a renegociação das dívidas da Raízen seria feita em ambiente de recuperação extrajudicial, o que deve trazer menos prejuízo aos credores. Na recuperação judicial, o desconto sobre as dívidas costuma ser maior que na recuperação extrajudicial e é imposto aos credores, sem negociação.

— O mecanismo menos agressivo aos credores é a recuperação extrajudicial — disse André Moraes, sócio do Moraes & Savaget Advogados, escritório especializado em empresas em situação de crise, para quem o aporte de R\$ 4 bilhões feito pelos acionistas era apenas o primeiro passo do processo de reestruturação financeira da empresa.

No ambiente da recuperação extrajudicial, acredita o advogado, novos aportes devem ser feitos pelos controladores, e inclusive os fundos do BTG Pactual, que já haviam abandonado as negociações, podem retornar. O BTG Pactual é o maior acionista individual da Cosan, mas Rubens Ometto detém o controle da empresa através de um acordo de acionistas.

Recuperação extrajudicial é mais rápida e barata

A recuperação extrajudicial é um instrumento que cada vez mais vem sendo usado por empresas em dificuldades financeiras. Trata-se de um acordo privado entre devedor e credores para renegociar dívidas, buscando evitar a falência. Para que ele seja protocolado, é preciso que um terço dos credores concorde em renegociar dívidas.

Em seguida, há um prazo de 90 dias em que cobranças e pagamentos ficam suspensos para que seja discutida a renegociação das dívidas. A renegociação, segundo especialistas, é feita caso a caso com cada credor, onde ficam definidas as melhores condições de pagamento. Em seguida, quando se chega ao acordo, é preciso que 50% dos credores mais 1 aceitem as condições para que a recuperação seja enfim homologada.

— Trata-se de um processo menos burocrático e custoso do que a recuperação judicial, em que é preciso contratar um administrador judicial, que cobra entre 1% e 5% do valor da dívida, auditores externos, além da burocracia para a aprovação de cada etapa, levando muito tempo. No processo extrajudicial, as discussões ficam entre a companhia e os credores. É um processo "entre nós", mais rápido, mais barato e com menos prejuízo aos credores — explica Max Mustrangi, CEO da Excellance, empresa especializada em reestruturação estratégica, operacional e financeira de empresas em crise.

Mas Mustrangi observa que a negociação da Raízen com seus credores será mais complicada que a do GPA. Isso porque enquanto o Pão de Açúcar tem 80% das dívidas nas mãos de bancos, no caso da Raízen o percentual é de apenas 50%. O restante está nas mãos de investidores institucionais e pessoas físicas que são debenturistas, bondholders, e detentores de títulos de CRAs (títulos do agro).

— Os grandes bancos têm mais flexibilidade para negociar, buscam compor mais fácil com a empresa já que não querem perder dinheiro. Já uma parte desses debenturistas, bondholders, e detentores de títulos de CRAs perdeu dinheiro com a companhia e não está nada feliz. Isso pode criar um ambiente hostil e dificultar o avanço da negociação extrajudicial, forçando a ida da empresa para uma recuperação judicial de fato — diz Mustrangi, embora ele acredite que um acordo será fechado no ambiente de recuperação extrajudicial.

Outro ponto sensível dentro da renegociação de dívidas da Raízen, observa o especialista, é a conversão de dívida em participação societária. Esse mecanismo pode não ser atrativo para parte dos credores considerando que a Raízen tem apresentado contínuos resultados negativos, sem que haja sinais de reação ou de mudanças. No mercado, estimava-se que pelo menos 30% das dívidas seriam convertidas em participação acionária, mas ainda está indefinido e a conclusão deverá sair das conversas com credores.

Para Mustrangi, a dúvida do mercado é quanto a Cosan pode ser contaminada pela crise da sua controlada. A situação financeira da Cosan não é boa, e a empresa não conseguiu compor junto a Shell um aporte proporcional na Raízen porque não tem caixa para isso.



— Dentro de uma recuperação extrajudicial é comum que o controlador faça um aporte, como se fosse uma garantia, para que os bancos e outros credores alonguem a dívida. A chance da Cosan ser arrastada para as mesmas condições que a sua controlada, ter dificuldade com seus próprios credores e recorrer para algum instrumento jurídico é imensa — analisa Mustrangi.

Um levantamento do analista Flavio Conde, da Levante Investimentos, estima que a Raízen investiu R\$ 46,8 bilhões desde a abertura de capital, em 2021. A maior parte desses recursos, R\$ 36,8 bilhões, foi destinada à produção de etanol, açúcar e outros biocombustíveis.

— Esses investimentos foram financiados por dívidas com bancos locais e investidores internacionais (bondholders) que acreditaram no aumento da receita com as usinas de etanol de segunda geração, margens de lucro maiores, maior geração de caixa operacional. Mas a receita caiu com quebras de safra e, portanto, quantidade vendida menor. O preço do etanol até subiu nos últimos dois anos, mas as quebras de safras de cana-de-açúcar não permitiram crescimento na produção de etanol. A lucratividade foi menor, a geração de caixa também, lucros viraram prejuízos e o endividamento cresceu — resume Conde.

O analisa avalia que para reequilibrar a situação financeira da Raízen serão necessários R\$ 30 bilhões, uma parte aportada por acionistas e outra através da conversão de dívida em participação na empresa.

Sem acordo

Antes do pedido de recuperação judicial, credores, os principais acionistas, Shell e Cosan, além do BTG Pactual, não chegaram a um consenso sobre as propostas de reestruturação. Os credores queriam aportes dos controladores de até R\$ 25 bilhões na Raízen, quantia que acreditam ser suficiente para reequilibrar a operação.

Presidente da Shell: Guerra no Oriente Médio já impacta preços do frete do petróleo
A Shell se dispôs a injetar R\$ 3,5 bilhões e queria que a Cosan entrasse com o mesmo valor. A Cosan, através da Aguassanta, holding de investimentos de Rubens Ometo, entretanto, não igualou a proposta. Por isso, as negociações com os credores passaram a ser conduzidas exclusivamente pela Shell.

O CEO da Cosan, Marcelo Martins, disse na terça-feira, que diferentes alternativas foram apresentadas e analisadas pela Shell ao longo das negociações, mas não houve consenso sobre qual deveria ser a participação da Cosan na nova estrutura de capital da Raízen.

A Raízen tem R\$ 65 bilhões em dívidas e enfrenta prejuízos consecutivos. A companhia vem sendo pressionada por juros elevados, safras abaixo do esperado e investimentos agressivos, o que levou a rebaixamentos de avaliações de crédito das agências de rating e desvalorização das ações da companhia.

A Raízen registrou um prejuízo líquido de R\$ 15,6 bilhões no terceiro trimestre, do ano passado, e em meados de fevereiro, alertou para uma “incerteza relevante” sobre a capacidade da empresa de continuar operando.

Entre as propostas recusadas, estava a divisão da Raízen em duas unidades, uma de distribuição de combustíveis e uma de produção de combustíveis, mas a Shell também se opôs a ela. O BTG queria ser o principal sócio da unidade de distribuição. Para os ingleses da Shell, entretanto, essa cisão levaria muito tempo, agravando a situação da empresa.

Nesse processo, dependendo da nova estrutura com o aumento de capital e das conversões de dívida em ações, pode haver uma diluição relativa dos atuais acionistas, alterando o equilíbrio econômico entre Shell e Cosan/Rubens Ometto na joint venture. Tanto a Shell quanto a Cosan possuem 44% de participação na empresa, avaliam os especialistas. Outros 12% das ações são negociados na bolsa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/03/2026

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA CRITICA RICARDO NUNES E DIZ QUE PREFEITO DE SP FEZ “POLITICAGEM” EM CASO DA ENEL

Alexandre Silveira participou de audiência pública nesta quarta-feira na Câmara dos Deputados e defendeu investimento em energia nuclear

Por Letícia Pille — Brasília



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante evento — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil/17-12-2024

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nesta quarta-feira (11) que o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, tem feito “politicagem” em torno dos problemas de fornecimento de energia na capital paulista envolvendo a Enel.

A declaração foi dada durante audiência pública na Câmara dos Deputados, na qual o ministro também defendeu a ampliação de investimentos em energia nuclear no país.

Segundo Silveira, parte das dificuldades enfrentadas pela distribuidora na resposta a eventos climáticos extremos está ligada ao modelo de gestão da empresa. Ao comentar sobre processos de renovação, o ministro diz que está “muito feliz”, mas que tem um problema pontual justamente com a empresa italiana.

— A Enel é uma empresa pública italiana e tem, na nossa visão, um problema que contribui com a sua morosidade na resposta aos eventos climáticos severos que vivemos hoje pelo fato de ter uma gestão muito centralizada na Itália, diferente de outras distribuidoras que têm uma resposta mais rápida no Brasil —, afirmou.

Ao comentar a série de apagões registrados na capital paulista, o ministro disse que o debate tem sido explorado politicamente pela prefeitura.

— No caso de São Paulo, existe uma politicagem por parte do prefeito de São Paulo. Eu presto minhas escusas por sua ausência, mas disse isso pessoalmente para ele —, declarou Silveira.

De acordo com o ministro, as características urbanas da cidade também contribuem para os problemas no fornecimento de energia, especialmente durante eventos climáticos intensos. Ele citou a grande quantidade de árvores e a ausência de rede elétrica subterrânea em grande parte da capital.

— São Paulo é uma das metrópoles mais arborizadas do Brasil e é impossível resolver o problema se não tivermos uma rede elétrica subterrânea. Não se resolverá o problema de São Paulo se não houver parceria entre qualquer distribuidora e a prefeitura, com boa vontade na questão da arborização. A cada evento climático, que se tornam cada vez mais severos, nós vamos ter problemas em São Paulo —, completou.

Nos últimos anos, a capital paulista tem enfrentado sucessivos episódios de interrupção no fornecimento de energia. No final de 2025, por exemplo, um apagão provocado por fortes rajadas de vento deixou cerca de 2,2 milhões de imóveis sem eletricidade na cidade.

O contrato atual da Enel para distribuição de energia em São Paulo termina em 2028, mas a empresa já solicitou renovação antecipada da concessão. A situação, no entanto, é alvo de questionamentos dentro do próprio setor elétrico.

No fim de fevereiro, o diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, Sandoval Feitosa, votou por recomendar ao Ministério de Minas e Energia a caducidade do contrato da Enel na capital paulista. Para Feitosa, a companhia “perdeu a credibilidade e legitimidade” para continuar prestando o serviço na cidade.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/03/2026

ENQUANTO BLOQUEIA O TRÁFEGO NO ESTREITO DE ORMUZ, IRÃ MANTÉM FLUXO DE PETRÓLEO E EXPORTA MAIS DO QUE ANTES DA GUERRA

Caso a passagem permaneça bloqueada por duas semanas, o fornecimento de petróleo do Golfo poderá ser reduzido em 3,8 milhões de barris por dia, segundo o banco JPMorgan

Por O Globo com agências internacionais — Teerã



Guarda Revolucionária Islâmica ameaçou atacar qualquer navio que tentasse cruzar o Estreito de Ormuz, uma rota vital para o transporte mundial de petróleo e gás — Foto: Giuseppe CACACE / AFP

Como forma de retaliação aos ataques coordenados dos Estados Unidos e de Israel, o Irã fechou o Estreito de Ormuz no segundo dia da guerra e ameaçou incendiar qualquer navio que tentasse passar pelo local, que é uma rota vital para o transporte mundial de petróleo e gás. Agora, enquanto os produtores de petróleo do Golfo, da Arábia Saudita ao Iraque, reduzem a produção e

buscam novas rotas que contornem o Estreito, Teerã continua operando normalmente, inclusive com mais exportação do que antes da guerra, segundo a empresa de rastreamento de petroleiros Kpler.

Desde o início da guerra, em 28 de fevereiro, sete navios carregaram petróleo na costa iraniana, segundo a Kpler. Desses, pelo menos dois eram do Golfo Pérsico. Nos últimos seis dias, ainda de acordo com a Kpler, os cargueiros levaram uma média diária de 2,1 milhões de barris de petróleo iraniano, número superior às exportações do Irã em fevereiro.

A ameaça da Guarda Revolucionária Islâmica de atacar qualquer navio que tentasse cruzar o Estreito afastou embarcações que transportavam petróleo e mercadorias entre o resto do mundo e o Golfo Pérsico, região responsável por cerca de um terço da produção mundial do óleo. A crise, então, gerou temores e caos na economia global, com milhões de barris de petróleo sendo retirados do mercado todos os dias.

Caso o Estreito permaneça bloqueado por duas semanas, o fornecimento de petróleo do Golfo poderá ser reduzido em cerca de 3,8 milhões de barris por dia, segundo o banco JPMorgan, um dos maiores dos EUA, o que representa mais de 3% da produção global.

Segundo dados da Kpler, grande parte do petróleo iraniano que atravessa o Estreito ou se dirige para ele tem como destino a China, transportado por cargueiros que fazem parte da chamada frota paralela. Trata-se de antigos petroleiros utilizados pelo Irã e pela Rússia, frequentemente alvo de sanções dos EUA, para o transporte clandestino de petróleo bruto.

— Quase todos os navios que atravessam o Estreito estão ligados ao Irã ou à China — afirmou Christopher Long, chefe de inteligência da empresa britânica de segurança marítima Neptune P2P Group, em entrevista ao Wall Street Journal. — Estamos aconselhando todos a não atravessarem.

Homayoun Falakshahi, chefe de análise de petróleo bruto da Kpler, afirmou que somente escoltas militares, um cessar-fogo ou uma capitulação iraniana levariam os exportadores a retomar o trânsito no Estreito.

Na semana passada, o presidente dos EUA, Donald Trump, anunciou planos para escoltar navios pelo Estreito de Ormuz, mas até agora não houve tal assistência. Na ocasião, Ali Reza Tangsiri, comandante da Marinha da Guarda Revolucionária, alertou contra essas escoltas. “Qualquer passagem da frota dos EUA e seus aliados será interrompida pela rede de mísseis iranianos e drones suicidas”, escreveu Tangsiri no X.



Navio de bandeira tailandesa Mayuree Naree em chamas após bombardeio na região do Golfo Pérsico — Foto: Marinha Real da Tailândia/AFP

As Forças Armadas do Irã intensificaram, nesta quarta-feira, os ataques contra navios-petroleiros e de transporte de carga no Golfo Pérsico e no Estreito de Ormuz. Ao menos quatro navios foram atacados nesta quarta, um dia após Trump ameaçar com "consequências militares de uma magnitude sem precedentes" ameaçasse o comércio marítimo na região com a instalação de minas navais.

Na terça-feira, a rede americana CNN revelou que a Guarda Revolucionária começou a instalar minas navais na região do Estreito de Ormuz. De acordo com a CNN, dezenas de minas foram instaladas nos últimos dias, cobrindo uma área relativamente pequena da passagem que leva do Mar da Arábia ao Golfo Pérsico. O Exército ideológico do Irã possui capacidade considerável de ação naval na área, com lanchas de ataque rápido, mísseis em áreas costeiras e barcos para instalar novas minas. Teerã, por sua vez, não confirmou a informação.

Já segundo a Lloyds List Intelligence, uma empresa de inteligência naval, cerca de 15 navios cruzaram o Estreito desde o início da guerra, sendo que a maioria das embarcações clandestinas estavam transportando petróleo iraniano para a China e a Índia. Muitos são pequenos petroleiros chineses que comunicam sua presença e origem à Guarda Revolucionária por meio de alto-falantes.

“Somos um navio chinês. Estamos passando; somos amigáveis”, transmitem os navios chineses para a Guarda Revolucionária, segundo o Wall Street Journal.

Aposta calculada

Na semana passada, segundo a Kpler, um navio-tanque chamado Skywave, com destino à China, carregou petróleo na ilha iraniana de Kharg, um pequeno enclave no extremo noroeste do Golfo Pérsico, para onde é exportada a maior parte do petróleo bruto do Irã. Na última terça-feira, o navio, sob uma bandeira falsa de Comores, estava perto de cruzar o Estreito de Ormuz, segundo o Marine Traffic.

A embarcação pertence a uma empresa de fachada indiana que foi sancionada pelos EUA no ano passado como parte de uma rede que, segundo Washington, financiava diretamente as Forças Armadas iranianas por meio de bilhões de dólares em alocações de petróleo bruto.

Outro navio com destino à China, o Cume, pertence a uma entidade de Dubai sancionada pelos EUA e ostenta uma bandeira falsa da Guiana, segundo o banco de dados Equasis da União Europeia. Ele carregou 2 milhões de barris de petróleo bruto iraniano em 19 de fevereiro, cruzou o Estreito de Ormuz na semana passada e está atualmente no Golfo de Omã, de acordo com Kpler.

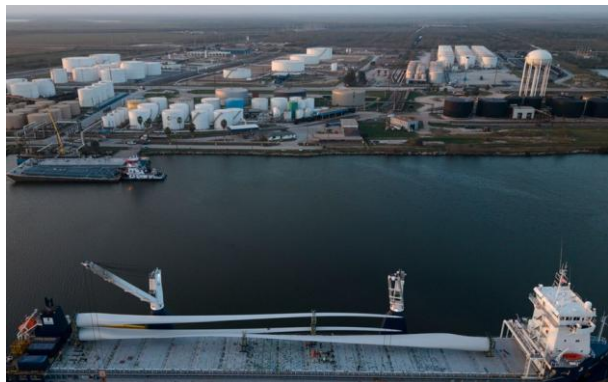
A decisão dos petroleiros da frota paralela de atravessar o Estreito de Ormuz continua sendo uma aposta calculada, mesmo que transportem petróleo iraniano. Pelo menos dois petroleiros dessa frota paralela já foram atingidos pelo Irã.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/03/2026

TRUMP ANUNCIA PRIMEIRA NOVA REFINARIA DOS EUA EM 50 ANOS EM MEIO À DISPARADA DO PETRÓLEO

Anúncio veio no momento em que a Casa Branca tenta conter preocupações com o aumento dos preços da energia devido à guerra no Irã

Por Bloomberg



Porto de Brownsville em Brownsville, Texas — Foto: Cheney Orr/Bloomberg

O presidente Donald Trump disse que os Estados Unidos terão sua primeira nova refinaria de petróleo em 50 anos, com ajuda de investimentos da indiana Reliance.

“Tenho orgulho de anunciar que a America First Refining está abrindo a PRIMEIRA nova refinaria de petróleo dos EUA em 50 ANOS, em Brownsville, Texas”, disse Trump na terça-feira em uma publicação

na rede Truth Social.

O anúncio veio no momento em que a Casa Branca tenta conter preocupações com o aumento dos preços da energia devido à guerra no Irã. Trump avalia várias opções para reduzir o custo do petróleo e da gasolina, incluindo a liberação de estoques das reservas estratégicas de emergência e escoltas militares para petroleiros que cruzem o Estreito de Ormuz.

A refinaria no Texas é o mesmo projeto que estava sendo desenvolvido pela Element Fuels, que anunciou em junho de 2024 ter concluído a preparação do terreno e obtido as autorizações necessárias para construir uma planta capaz de processar cerca de 160 mil barris de petróleo por dia.

Guerra no Irã: companhias aéreas elevam preço das passagens por causa da alta do petróleo
O endereço do site da Element Fuels agora redireciona para o site da America First Refining, a empresa que, segundo Trump, abrirá a nova refinaria.

A companhia planeja iniciar as obras da nova refinaria no segundo trimestre deste ano e já assinou um acordo de 20 anos para vender os combustíveis que produzirá, de acordo com comunicado divulgado pela America First Refining nesta terça-feira. O contrato de venda foi firmado com a Reliance.

Representantes da Reliance não puderam ser contatados imediatamente para comentar. O Departamento de Energia encaminhou as perguntas para a Casa Branca, que também não respondeu de imediato a um pedido por mais detalhes.

O governo Trump tem perseguido uma política de dominância energética dos EUA, que incentiva o aumento da produção de petróleo, gás natural e carvão. Mas, embora a produção de petróleo americana tenha disparado na última década e meia impulsionada pela revolução do shale (xisto), o país depende de um parque de refinarias envelhecido. Várias dessas plantas também foram fechadas nos últimos anos, aumentando a pressão sobre a capacidade de refino.

A refinaria de Brownsville será projetada para operar inteiramente com petróleo de xisto produzido nos EUA, disse a America First nesta terça-feira.

Tentativas anteriores de retomar a construção de refinarias totalmente novas (“greenfield”) nos EUA fracassaram diante de custos gigantescos, exigências complexas de licenciamento federal e estadual e oposição ambiental.

Em meados dos anos 2000, um plano de US\$ 2,5 bilhões da Arizona Clean Fuels Yuma para construir uma nova instalação que processaria petróleo mexicano ou canadense ao sul de Phoenix naufragou depois que os patrocinadores não conseguiram atrair financiamento suficiente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/03/2026

PAÍSES RICOS LIBERAM RECORDE DE 400 MILHÕES DE BARRIS DAS RESERVAS EMERGENCIAIS DE PETRÓLEO

AIE, órgão que coordena os estoques das nações ricas da OCDE, havia proposto ofertar entre 300 milhões e 400 milhões de barris, valor muito superior ao adotado após invasão da Ucrânia

Por Bloomberg — Paris



Agência Internacional de Petróleo sugeriu uma liberação na faixa de cerca de 300 milhões a 400 milhões de barris das reservas estratégicas de petróleo — Foto: Bloomberg

A Agência Internacional de Energia (AIE) concordou em liberar 400 milhões de barris das reservas emergenciais de petróleo, a maior liberação de sua história, enquanto governos buscam conter um salto nos preços de energia provocado pela guerra no Oriente Médio.

“Os desafios que estamos enfrentando no mercado de petróleo são sem precedentes em escala”, disse em comunicado nesta quarta-feira Fatih Birol, diretor-executivo da AIE, órgão que coordena os estoques das nações ricas da OCDE. “Os países-membros da IEA responderam com uma ação coletiva de emergência de tamanho sem precedentes.”

A decisão foi unânime, disse Birol, sem detalhar o ritmo da liberação. A medida supera os 182 milhões de barris que os membros da AIE colocaram no mercado em 2022 após a Rússia invadir a Ucrânia.

Os governos buscam conter um pico nos preços da energia provocado pela guerra no Oriente Médio. O petróleo disparou para quase US\$ 120 por barril em Londres na segunda-feira, enquanto os fluxos através do crucial Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, permaneceram praticamente interrompidos. Desde então, porém, os contratos futuros recuaram de forma significativa — em parte devido às expectativas de que os governos recorreriam às suas reservas de petróleo.

Nesta quarta-feira, o preço do petróleo chegou a cair, mas está sendo negociado em alta. Por volta das 11h40, o Brent, referência internacional, era negociado a US\$ 89,71 por barril, com alta de 2,18%, enquanto o tipo Texas (WTI) subia 1,97%, a US\$ 85,09.

A liberação dos estoques foi discutida em uma reunião dos líderes do Grupo dos Sete (G-7) nesta quarta-feira, conforme informou mais cedo o ministro das Finanças da França, Roland Lescure. Os países do G-7 afirmaram apoiar, em princípio, “medidas proativas”, incluindo a liberação de reservas estratégicas, mas ainda não forneceram detalhes sobre a escala de uma possível intervenção.

Alemanha e Japão anunciaram liberação de reservas

Mais cedo, a Alemanha havia anunciado que adotará medidas para limitar os aumentos de preços nos postos de gasolina e responderá positivamente ao pedido da Agência Internacional de Energia para liberar reservas de petróleo.



Falando após a reunião de gabinete nesta quarta-feira, a ministra da Economia alemã, Katherina Reiche, confirmou que a AIE havia solicitado a seus membros a liberação de reservas equivalentes a 400 milhões de barris de petróleo, ou 54 milhões de toneladas, e acrescentou:

— Cumpriremos esse pedido e daremos nossa contribuição.

O governo do chanceler Friedrich Merz também “decidiu limitar a frequência das mudanças de preços nos postos de combustíveis”. Estes “só poderão aumentar os preços do combustível uma vez por dia. Reduções de preços, por outro lado, serão permitidas a qualquer momento”, disse Katherina Reiche.

Também a primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi, afirmou esta manhã que o país tomará a iniciativa e liberará petróleo das reservas nacionais já na próxima semana. Segundo ela, o Japão decidiu recorrer ao estoque nacional sem esperar que a Agência Internacional de Energia tome uma decisão formal sobre uma liberação coordenada entre os países-membros.

A liberação planejada, que segundo Takaichi pode ocorrer já na segunda-feira, retirará o equivalente a 15 dias das reservas mantidas pelo setor privado e um mês do estoque estatal. Mais de 90% do petróleo bruto do Japão é importado do Oriente Médio, com a maior parte passando pelo Estreito de Ormuz.

As reservas nacionais japonesas, mantidas tanto pelo governo quanto pelo setor privado, somam o equivalente a 254 dias de demanda por petróleo bruto e derivados.

A AIE afirmou que seus 32 membros mantêm mais de 1,2 bilhão de barris em estoques públicos de emergência, incluindo a maior reserva de proteção, a Reserva Estratégica de Petróleo dos Estados Unidos. Há ainda 600 milhões de barris adicionais em estoques da indústria mantidos sob obrigação governamental.

Cortes já afetam 6% da produção global

Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Iraque estão entre os produtores que aprofundam os cortes no fornecimento de petróleo, reduzindo cerca de 6% da produção global, enquanto a perda do trânsito pelo Estreito de Ormuz faz com que os tanques de armazenamento da região se encham.

Os Emirados Árabes Unidos também interromperam as operações em sua maior refinaria, Ruwais Refinery, na terça-feira, como precaução após um ataque de drone na área.

Alguns operadores e analistas duvidam que os governos consumidores conseguirão recorrer aos estoques com rapidez suficiente para preencher a enorme lacuna de oferta.

Mesmo que a taxa máxima de retirada da Reserva Estratégica de Petróleo dos EUA seja combinada com fluxos de outros membros da AIE, isso poderia cobrir apenas uma parte dos 11 milhões a 16 milhões de barris por dia de oferta do Golfo Pérsico que a Citigroup Inc. estima estar sendo perdida diariamente.

A capacidade máxima de retirada da reserva estratégica dos EUA é de 4,4 milhões de barris por dia, segundo o site do Departamento de Energia dos EUA, e leva 13 dias para que o petróleo da reserva chegue ao mercado aberto após uma decisão presidencial.

A AIE já ajudou a implementar cinco intervenções desse tipo: na preparação para a Guerra do Golfo de 1991, após os furacões Rita e Katrina em 2005, após o início da guerra civil na Líbia em 2011 e duas vezes em 2022 em resposta às interrupções relacionadas à guerra na Ucrânia.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

32 PAÍSES CONCORDAM EM LIBERAR 400 MILHÕES DE BARRIS DE RESERVA DE PETRÓLEO PARA CONTER CRISE

Diretor da AIE, agência que representa 32 países-membros, alerta para a importância de garantir o 'fluxo de petróleo'; medida ocorre após o Irã bloquear o Estreito de Ormuz

Por Pedro Lima

A Agência Internacional de Energia (AIE) informou nesta quarta-feira, 11, que seus 32 países-membros concordaram de forma unânime em liberar 400 milhões de barris de petróleo de reservas emergenciais para o mercado, em resposta das interrupções de oferta provocadas pela guerra no Oriente Médio. A medida ocorre em meio ao colapso dos fluxos energéticos pelo Estreito de Ormuz, rota crucial para o comércio global da commodity.

Segundo comunicado da entidade, a decisão de adotar a ação coletiva foi tomada após reunião extraordinária, convocada para avaliar as condições do mercado diante do conflito na região. "Os desafios que estamos enfrentando no mercado de petróleo são sem precedentes em escala", afirmou o diretor-executivo da AIE, Fatih Birol.

Ele acrescentou que a resposta também precisou ter magnitude semelhante, destacando que "os mercados de petróleo são globais, portanto a resposta a grandes interrupções também precisa ser global".



Atualmente, os membros da agência detêm mais de 1,2 bilhão de barris em estoques estratégicos. Foto: AFP

Birol alertou que a guerra envolvendo o Irã tem potencial para provocar forte desestabilização no mercado energético. De acordo com ele, os fluxos de petróleo e gás natural pelo Estreito de Ormuz praticamente cessaram, agravando o choque de oferta.

Em 2025, cerca de 20 milhões de barris por dia de petróleo bruto e derivados passaram pelo Estreito - aproximadamente 25% do comércio marítimo global da commodity.

Desde o início do conflito, em 28 de fevereiro, os volumes exportados pela rota caíram para menos de 10% dos níveis anteriores, forçando operadores na região a interromper ou reduzir significativamente a produção.

Birol ressaltou, no entanto, que a prioridade deve ser restabelecer o tráfego no Estreito. "Mais importante do que liberar reservas estratégicas é garantir novamente o fluxo de petróleo por Ormuz", declarou.

A AIE informou que os barris serão disponibilizados ao mercado conforme cronogramas definidos por cada país-membro e poderão ser complementados por outras medidas emergenciais.

Atualmente, os membros da agência detêm mais de 1,2 bilhão de barris em estoques estratégicos, além de cerca de 600 milhões mantidos pela indústria sob obrigação governamental. A iniciativa representa a sexta liberação coordenada da história da entidade, criada em 1974.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/03/2026

PETROBRAS VAI LEILOAR DIESEL NO RS, EM MEIO A RELATOS DE ESCASSEZ DO PRODUTO

Produtores do Rio Grande do Sul já tinham alertado a ANP para a falta do combustível, cuja oferta ficou restrita com o agravamento da guerra entre Estados Unidos e Irã

Por Denise Luna (Broadcast)

Rio - A Petrobras vai leiloar 20 milhões 3 de diesel para entrega a partir de 16 de março, informaram fontes próximas ao assunto. A entrega do combustível está programada para Canoas, no Rio Grande do Sul, e, segundo as fontes atende a um pedido das chamadas Transportadores-Revendedores-Retalhistas (TRRs), que vendem diretamente a produtores rurais, indústrias e transportadoras.



Refinaria Abreu e Lima (RNEST) da Petrobras. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

Na terça-feira, 10, o sindicato das TRRs informou que se reuniu com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para relatar as restrições que estão ocorrendo no fornecimento de diesel pelas distribuidoras às TRRs.

“A entidade apresentou várias comprovações de solicitação de pedidos das associadas não atendidas”, disse o sindicato.

De acordo com uma fonte do setor, que pediu anonimato, “não está faltando produto, mas houve reclamação das TRRs de que seus pedidos não estavam sendo atendidos pelas distribuidoras.”

Segundo a Petrobras, “a venda de produtos por meio de leilão é uma prática comercial prevista nos contratos firmados com as distribuidoras, com o objetivo de complementar a oferta regular ou a captura de oportunidades através da venda de volumes adicionais, de forma competitiva, transparente e isonômica”.

Os produtores do Rio Grande do Sul já tinham alertado a ANP para a falta do combustível, cuja oferta ficou restrita com o agravamento da guerra entre Estados Unidos e Irã. Na segunda-feira, 9, a agência havia informado que equipes técnicas da ANP iriam verificar as instalações e operações relevantes no Estado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/03/2026

CADE APROVA VENDA DE CONTROLE DA CBA PARA CHALCO E RIO TINTO; ENTENDA NEGOCIAÇÃO

Conclusão do negócio depende de aval de órgãos antitruste da China, Alemanha, Coreia do Sul e Uruguai, e também necessita de permissões da Aneel, da CCEE e de reguladores chineses

Por Eduardo Rodrigues (Broadcast)

Brasília - A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, de forma incondicional, a venda pela Votorantim do controle da Companhia Brasileira de Alumínio (CBA) para Aluminum Corporation of China Limited (Chalco) e a Rio Tinto. O despacho foi publicado no Diário Oficial da União (DOU).

Além do Cade, o negócio depende do aval de autoridades antitruste da China, Alemanha, Coreia do Sul e Uruguai, além de autorizações da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) e de órgãos chineses.

Entenda a negociação

Como mostrou a Broadcast, o negócio consiste na venda de 446.606.615 ações, equivalentes a 68,596% do capital social total e votante da empresa. A operação foi fechada pelo preço base de R\$ 10,50 por papel, totalizando R\$ 4.689.369.457,50, a serem pagos integralmente em moeda nacional.



Fachada da Companhia Brasileira de Alumínio (CBA). Foto: Divulgação/CBA

Pelo contrato, o valor será ajustado pelo CDI entre a assinatura e o fechamento da operação, e poderá ser reduzido caso a CBA declare ou pague dividendos, juros sobre capital próprio, distribua lucros ou realize recompra, resgate de ações ou reduções de capital em favor da Votorantim no período de 30 de junho de 2025 até a véspera da conclusão da transação.

A Chalco é a principal subsidiária operacional da Aluminum Corporation of China (Chinalco) e figura entre os maiores grupos integrados de alumínio do mundo, com presença em mais de 50 países e atuação que cobre toda a cadeia do metal, da mineração à geração de energia.

Já a Rio Tinto, com mais de 150 anos de história, mantém operações em 35 países e liderança na produção de minério de ferro, cobre, alumínio e minerais críticos, registrando em 2024 a fabricação de 58 milhões de toneladas de bauxita e 3,5 milhões de toneladas de alumínio. Ambas exercem papel relevante no fornecimento de matérias-primas essenciais para a economia global e para a transição energética.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/03/2026

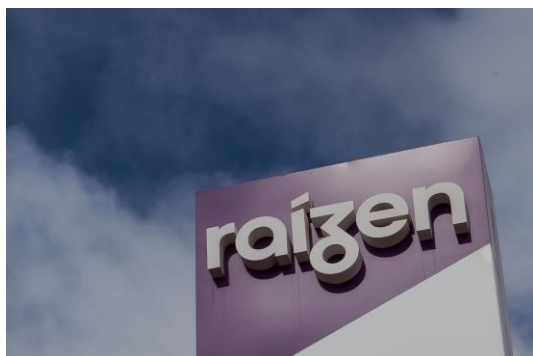
RAÍZEN ATRIBUI CRISE A CENÁRIO COM JURO ALTO E SAFRA MENOR; PLANO DE RECUPERAÇÃO ENVOLVE 9 EMPRESAS

Grupo protocolou pedido de recuperação extrajudicial para tentar renegociar cerca de R\$ 65,1 bilhões em dívidas; bancos estão entre principais credores

Por Leandro Silveira (Broadcast) e Gabriel Azevedo (Broadcast)

O plano de recuperação extrajudicial protocolado nesta quarta-feira, 11, pela Raízen, joint venture entre a Shell e a Cosan, atribui a deterioração da situação financeira do grupo a uma combinação de fatores macroeconômicos e setoriais, incluindo ciclos recentes de menor produtividade agrícola, compressão de margens e aumento do custo do endividamento. Com o pedido, a empresa pretende renegociar cerca de R\$ 65,1 bilhões em dívidas.

A medida protege a Raízen na busca por um acordo com os credores pelos próximos 90 dias, preservando o seu caixa. Trata-se de um dos maiores processos de reestruturação de dívidas do Brasil.



Segundo o documento, obtido pelo Estadão/Broadcast, mudanças no ambiente econômico e no próprio setor sucroenergético prejudicaram o desempenho das companhias operacionais do grupo nos últimos anos e acabaram pressionando toda a estrutura financeira das empresas envolvidas.

Medida protege Raízen na busca por um acordo com os credores pelos próximos 90 dias Foto: Raízen/Divulgação



“A alteração do cenário macroeconômico e setorial — decorrente de ciclos de colheita de menor produtividade, queda das margens e alto custo do endividamento financeiro — prejudicou a atividade das companhias operacionais e, por consequência, toda a operação estruturada pelas devedoras ao longo de anos de atuação no segmento”, afirma.

O texto também destaca o impacto do forte aumento das taxas de juros no Brasil no período recente. De acordo com o documento, houve uma “alta expressiva da taxa básica de juros no mercado doméstico”, com a Selic passando de cerca de 2% em 2020 para aproximadamente 15% em 2026. Esse movimento, segundo o plano, elevou significativamente o custo do endividamento das empresas do grupo e contribuiu para o agravamento da situação financeira.

Diante desse cenário, a companhia afirma que a reestruturação tem por objetivo criar condições para renegociar o passivo financeiro e readequar a estrutura de capital. O plano afirma que a recuperação extrajudicial tem como objetivo “criar as condições e a estrutura necessárias” para que as empresas e seus credores negociem os termos da reestruturação das dívidas.

Credores e acionistas da Raízen estão negociando uma conversão de R\$ 16 bilhões de dívida em capital e, se chegarem a um acordo, devem se tornar sócios da empresa, conforme pessoas próximas às conversas. Os controladores também vão fazer um aporte de capital: R\$ 3,5 bilhões virão da Shell e R\$ 500 milhões de Rubens Ometto, por meio da holding Aguassanta. Caso o plano de reestruturação vingue, a expectativa é de que a dívida da Raízen seja cortada expressivamente.

Segundo o documento, o plano de recuperação extrajudicial pretende preservar a continuidade das operações do grupo e garantir estabilidade às atividades das companhias envolvidas no processo.

Plano reúne 9 empresas

O plano envolve nove empresas do grupo, incluindo subsidiárias operacionais no Brasil e no exterior ligadas às atividades de produção de açúcar, etanol e comercialização de combustíveis.

Além da própria Raízen S.A., figuram como devedoras no plano as empresas:

- Raízen Energia S.A.
- Raízen Fuels Finance S.A.
- Raízen Trading S.A.
- Raízen North America Inc.
- Raízen Caarapó Açúcar e Álcool Ltda.
- Raízen Centro-Sul Paulista S.A.
- Raízen Centro-Sul S.A.
- Blueway Trading Importação e Exportação S.A.

Segundo o documento, essas companhias integram a estrutura operacional e financeira do conglomerado e participaram da emissão ou garantia das dívidas financeiras que agora serão renegociadas no processo de recuperação extrajudicial.

A inclusão dessas empresas no processo busca consolidar a renegociação das obrigações financeiras emitidas ou garantidas pelas diferentes companhias do grupo ao longo dos últimos anos. Segundo o plano, o objetivo é permitir que a reestruturação do passivo financeiro seja conduzida de forma coordenada entre as empresas envolvidas.

Em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa afirma que a recuperação extrajudicial foi consensualmente estruturada com seus principais credores financeiros quirografários (que não têm garantias).

Segundo a empresa, o plano conta com adesão expressa dos credores signatários titulares de mais de 47% das dívidas financeiras quirografárias, percentual suficiente para o ajuizamento da recuperação extrajudicial e que demonstra apoio relevante aos esforços para viabilizar a reestruturação das obrigações financeiras do Grupo Raízen.



A companhia lembra que, nos termos da legislação aplicável, o Grupo Raízen dispõe do prazo de 90 dias, a contar do processamento da recuperação extrajudicial, para obter o percentual mínimo necessário à homologação de seu plano de recuperação extrajudicial, assegurando, assim, a vinculação de 100% dos créditos sujeitos aos novos termos e condições de pagamento a serem definidos no plano. Para a homologação do acordo, é necessário o apoio de 50% mais um dos credores.

A Raízen esclarece que a recuperação extrajudicial possui escopo limitado, estritamente financeiro, e não abrangerá as dívidas e obrigações do Grupo Raízen com seus clientes, fornecedores, revendedores e outros parceiros de negócios, essenciais para a sua operação e continuidade de suas atividades, as quais permanecem vigentes e continuarão sendo cumpridas normalmente nos termos dos respectivos contratos.

“As operações do Grupo Raízen seguem sendo conduzidas normalmente, no atendimento a clientes, na relação com fornecedores e na execução de seus planos de negócios”, afirma.

Dívida

O passivo de R\$ 65,14 bilhões inclui obrigações em reais, dólares e euros e envolve bancos globais, instituições financeiras brasileiras e investidores do mercado de capitais.

Do total consolidado, cerca de R\$ 22,04 bilhões estão denominados em reais, enquanto aproximadamente US\$ 7,68 bilhões estão em dólares e 506,2 milhões em euros, convertidos para reais segundo a cotação PTAX de 9 de março de 2026.

Entre os principais credores aparecem instituições financeiras internacionais como:

- BNP Paribas
- Rabobank
- Bank of America
- MUFG
- JPMorgan
- HSBC
- Sumitomo Mitsui Banking Corporation

Além de bancos brasileiros:

- Bradesco
- Itaú Unibanco
- Santander
- Banco do Brasil

Parte relevante do passivo também está vinculada a títulos emitidos no mercado internacional. Diversos bonds da Raízen têm o Bank of New York Mellon como agente fiduciário, incluindo emissões com vencimentos em 2032, 2034, 2035, 2037 e até 2054.

No mercado doméstico, o grupo possui ainda debêntures incentivadas e Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA) estruturados por securitizadoras como True e Opea.

A relação de credores mostra também a presença de diversas linhas de financiamento estruturado, como operações de pré-exportação e crédito corporativo de longo prazo, além de contratos de garantia ligados à comercialização de energia e operações de derivativos com instituições financeiras.

O documento inclui ainda dívidas internas entre empresas do próprio grupo, as chamadas operações intercompany, que somam cerca de R\$ 33,49 bilhões. /Com Beth Moreira

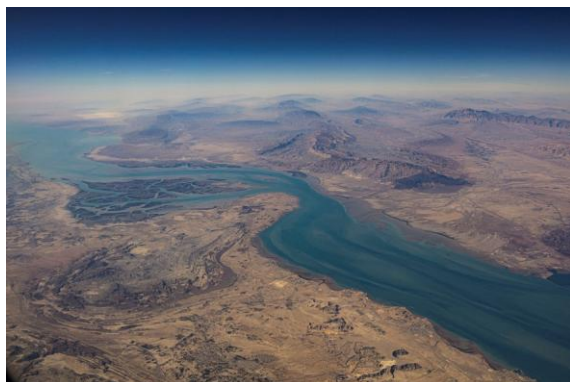
Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/03/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

A QUEM PERTENCE O ESTREITO DE ORMUZ, ROTA MARÍTIMA DE 20% DO PETRÓLEO MUNDIAL?

Rota estreita se tornou ponto importante de disputa na guerra entre Estados Unidos e Israel contra Irã
Por Valor, com agências internacionais



Vista aérea da costa iraniana e da ilha de Qeshm, no estreito de Ormuz — Foto: REUTERS/Stringer/Foto de Arquivo

O temor global em torno do Estreito de Ormuz é justificado: cerca de 20% do petróleo mundial navega pelo pequeno canal que fica entre o Irã e o Omã. Nesta quarta-feira (11), três navios foram atacados enquanto navegavam pelo estreito, sendo dois dos ataques reivindicados pelo Irã, e há relatos de que minas foram colocadas para impedir que novos navios passem pela região.

O estreito fica no Oriente Médio entre o Irã e Omã e tem 33 km de largura no ponto mais estreito. Ele separa o Irã (norte) da Península Arábica (sul). É uma importante via de transporte de um quinto do petróleo mundial porque os petroleiros que abastecem em vários portos do Golfo Pérsico devem passar pelo estreito na saída da região.

Petroleiros que atravessam o estreito transportam petróleo e gás da Arábia Saudita, Kuwait, Iraque, Catar, Bahrein, Emirados Árabes Unidos e Irã. A maior parte desse petróleo segue para a Ásia.

Estreito de Ormuz

Via marítima é por onde passa 20% do petróleo comercializado mundialmente



Fonte: Valor

Estreito de Ormuz — Foto: Arte Valor

Estreito de Ormuz — Foto: Arte Valor

Embora Irã e Omã tenham águas territoriais no estreito, ele é considerado uma via marítima internacional pela qual todas as embarcações podem navegar.

Quem definiu isso foi a própria Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Unclos, na sigla em inglês). A estreitos se aplica o regime de passagem em trânsito: "todos os navios gozam do direito de passagem em trânsito, o qual não poderá ser impedido; passagem em trânsito significa o exercício da liberdade de navegação exclusivamente para fins de trânsito contínuo" de ida ou de volta a uma zona econômica exclusiva.

Embora juridicamente seja regido pelo direito das águas internacionais com direito de passagem assegurado a todos os navios, as rotas de navegação passam por águas territoriais do Omã e Irã, sendo que, este último, tenta controlar a passagem desde o início do conflito armado sob ameaças de ataques às embarcações. Ilhas estratégicas na região também são controladas pelo Irã, o que aumenta sua influência militar sobre o Estreito de Ormuz.

O Estreito de Ormuz está fechado?

O estreito não está oficialmente fechado, mas o tráfego de petroleiros caiu drasticamente depois que sistemas de navegação por satélite foram interrompidos e que ameaças de ataques a navios foram feitas pelo Irã a quem tentasse passar pelo local. O tráfego pelo estreito caiu 97% desde que a guerra entre EUA, Israel e Irã começou em 28 de fevereiro, segundo dados das Nações Unidas.

Os preços do petróleo chegaram brevemente ao nível mais alto desde 2022 na segunda-feira (9). O governo americano busca acalmar os mercados de petróleo, preocupados de que uma guerra prolongada possa causar uma crise energética global.

Nesta quarta, a Guarda Revolucionária do Irã afirmou que suas forças dispararam contra dois navios no Golfo Pérsico que desobedeceram às suas ordens de não passar pelo estreito. Os ataques elevaram para 14 o número de navios mercantes atingidos desde o início da guerra, segundo a Reuters.

Duas fontes americanas informaram à agência, ainda, que o Irã instalou cerca de uma dúzia de minas no Estreito de Ormuz. A ação provavelmente complicará a reabertura da estreita via navegável.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/03/2026

GOVERNO NÃO VAI INTERFERIR NA PETROBRAS EM RAZÃO DA ALTA DO PETRÓLEO, DIZ SILVEIRA

Ministro indicou que o tema foi discutido em reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT)

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



Silveira: 'Não vamos ser irresponsáveis de fazer nenhuma intervenção numa empresa de capital aberto, listada na bolsa de Nova York' — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O Ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou, nesta quarta-feira (11), que o governo federal não interfere nas decisões da Petrobras, que tem governança própria. A declaração, em audiência na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados, ocorre em meio à alta do preço do petróleo com a escalada do conflito no Oriente Médio.

O ministro indicou, ainda, que o tema foi discutido em reunião, na terça-feira (10), com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

"O que o nosso governo tem feito é como fizemos ontem à tarde, nos reunimos com o presidente Lula, que, diga-se de passagem, trata de todos os assuntos pessoalmente quando se trata de assuntos de relevância nacional, para poder discutir que medidas tomaremos em algo que não depende da gente. Mas não vamos ser irresponsáveis de fazer nenhuma intervenção numa empresa de capital aberto, listada na bolsa de Nova York e que tem a sua governança própria", disse.

MME criou "sala de monitoramento"

O Ministério de Minas e Energia (MME) informou, nesta quarta (11), que intensificou as ações de monitoramento das cadeias de suprimento de derivados de petróleo, da logística nacional de abastecimento de combustíveis e dos preços dos produtos diante do conflito no Oriente Médio. Em nota, a pasta afirmou que a exposição direta do Brasil ao cenário é limitada.

Apesar da avaliação, o MME iniciou uma sala de monitoramento do abastecimento, que acompanha, dia a dia, as condições do mercado nacional e internacional de combustíveis. O objetivo é identificar rapidamente eventuais riscos ao abastecimento e coordenar medidas necessárias para preservar a segurança energética e o fornecimento de combustíveis no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/03/2026

PORTARIA COM REGRAS DO LEILÃO DE BATERIAS SERÁ PUBLICADA EM ABRIL, DIZ SILVEIRA

Ministro defende a exigência de reserva de mercado no leilão para empresas nacionais a fim de impulsionar o desenvolvimento de ciência e tecnologia no país

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



Primeiro projeto de armazenamento de energia em baterias em larga escala, em Registro (SP) — Foto: Divulgação

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou, nesta quarta-feira (11), que a portaria com as normativas do primeiro leilão de baterias para armazenar energia será publicada em abril. Ele prometeu a realização do certame ainda neste ano. Em participação de reunião na Comissão de Minas e Energia da Câmara, o ministro defendeu que haja exigência de reserva

de mercado para empresas nacionais para impulsionar o desenvolvimento de ciência e tecnologia no país.

O ministro afirmou que as discussões passam por diálogo com representantes da China, que possuem domínio sobre a tecnologia para baterias. "Estamos em uma relação muito boa e discutindo quanto vamos poder colocar de conteúdo local, pois temos grandes empresas no Brasil. Temos que ter nossas empresas nacionais com uma reserva de mercado nesse leilão, mesmo que pequena, para que possa desenvolver ciência e tecnologia no Brasil."

Ao responder questionamento, o ministro afirmou que a contratação de sistemas de armazenamento com baterias é condição para o avanço das energias renováveis no Brasil. O ministro citou desafios que esse tipo de geração impõe ao sistema no cenário atual, limitando a operação e atuação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Ele indicou a possibilidade de exigir, a médio prazo, um percentual mínimo de baterias em usinas de energia renovável que entrar no sistema.

O ministro ainda pediu apoio do Congresso Nacional para avançar em uma regulamentação sobre os sistemas de armazenamento com baterias. Segundo ele, a regulamentação será enviada ainda neste ano ao Legislativo. Silveira disse ainda que o Ministério de Minas e Energia (MME) tem realizado estudos técnicos profundos para mensurar o percentual ideal de baterias para estabilizar os efeitos da geração distribuída, formada sobretudo por painéis solares instalados nos telhados residenciais, para não haver colapso do sistema.

Silveira citou a aprovação de regras para ressarcimento a usinas por cortes de geração, conhecidos como "curtailment" no setor elétrico, em razão de problemas elétricos ou falta de infraestrutura de transmissão. Ele destacou, contudo, que há resistência no governo para tratar sobre as compensações em casos energéticos, ou seja, quando não há demanda para toda energia gerada por essas usinas solares ou eólicas, por se tratar de um risco do empreendedor que não pode penalizar o consumidor.

Ainda sobre a legislação aprovada no ano passado, o ministro ressaltou a criação de um teto para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), fundo setorial que custeia os subsídios para diversos segmentos. O ministro também teceu críticas e demonstrou resistências sobre o avanço do segmento de geração distribuída, uma vez que o crescimento do segmento impõe riscos ao sistema pela excessiva produção e pelo aumento de preço da energia elétrica para os consumidores.

Silveira se reunirá com TCU para discutir leilões de térmicas

O Ministro afirmou ainda que irá se reunir, nesta quarta-feira (11), com o ministro Jorge Oliveira, do Tribunal de Contas da União (TCU), e com técnicos da Auditoria Especializada em Energia Elétrica e Nuclear (AudElétrica) para discutir os aumentos dos preços-teto dos leilões de reserva de capacidade, que visam a contratação de usinas térmicas para garantir a segurança e estabilidade no fornecimento de energia elétrica. Os leilões estão agendados para a próxima semana.

Na semana passada, o TCU abriu investigação para analisar indícios de irregularidades na decisão do Ministério de Minas e Energia (MME) que promoveu o aumento "significativo" nos preços dos leilões, "sem apresentação de justificativas técnicas suficientes".

A área técnica aponta, no termo de abertura do processo, que a elevação injustificada dos preços-teto em certames dessa natureza pode resultar na contratação de energia a patamares desproporcionais, afetando os consumidores de energia elétrica e ferindo princípios setoriais, em especial o da modicidade tarifária. O TCU deu prazo de cinco dias para que o Ministério explicasse o movimento e solicitou análise sobre eventual atraso do certame.

O ministro comentou a mudança nos preços durante audiência pública na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados. Ele ressaltou que solicitou a avaliação dos técnicos da pasta após a reação do mercado aos valores inicialmente estabelecidos e citou a posição da Petrobras, a que classificou como a maior interessada no certame. Segundo ele, a empresa chegou a sinalizar que poderia não apresentar lance caso os preços fossem mantidos.

Silveira afirmou que o leilão deverá ter uma disputa "feroz", pois, apesar da forte demanda pela contratação de usinas térmicas, há também grande oferta desse tipo de empreendimento no Brasil. Segundo ele, não se pode correr o risco de não haver contratação, já que isso poderia levar à necessidade de contratação de usinas merchant (termoelétricas que operam sem contratos de venda de longo prazo) ou até à contratação emergencial, como ocorreu em 2021 durante a escassez hídrica, o que poderia custar o dobro ou até o triplo para o consumidor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/03/2026

QUANTOS NAVIOS FORAM ATACADOS NO GOLFO E NO ESTREITO DE ORMUZ NA GUERRA DO IRÃ?

Estreito de Ormuz é a via marítima por onde normalmente passa cerca de um quinto do petróleo e do gás natural do mundo

Por Valor e Com Reuters — São Paulo

A guerra dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã está pondo em risco portos do Golfo Pérsico e interrompeu o comércio global através do Estreito de Ormuz, por onde normalmente passa cerca de um quinto do petróleo e do gás natural liquefeito do mundo.

O transporte marítimo no Estreito de Ormuz diminuiu significativamente desde que os EUA e Israel iniciaram ataques contra o Irã em 28 de fevereiro, interrompendo exportações.

A Guarda Revolucionária do Irã advertiu que qualquer navio que atravessasse o Estreito de Ormuz será alvo. O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou na terça-feira intensificar os ataques americanos contra o Irã caso o país continue a obstruir o estreito.



Navio Mayuree Naree, de bandeira tailandesa, foi um dos alvos dos ataques — Foto: ROYAL THAI NAVY/Handout via REUTERS

No entanto, apesar de o Irã não ter confirmado a autoria até a publicação desta matéria, houve mais ataques registrados hoje, totalizando 14 desde o início da guerra.

Veja abaixo todos os episódios de ataques na região do Golfo e no Estreito de Ormuz desde o início do conflito, em 28 de fevereiro:

11 de março

O navio graneleiro Mayuree Naree, de bandeira da Tailândia, foi atacado por um projétil enquanto navegava ao norte de Omã. Um incêndio começou a bordo e levou à retirada da tripulação, informou a proprietária do navio, a empresa Precious Shipping, sediada na Tailândia.

Outro navio porta-contêineres, o One Majesty, de bandeira do Japão, sofreu danos leves após ser atingido por um projétil, ao noroeste dos Emirados Árabes.

Já o casco do graneleiro Star Gwyneth, de bandeira das Ilhas Marshall, foi danificado após ser atingido por um projétil, a noroeste dos Emirados Árabes, conforme informou a empresa de gestão de riscos marítimos Vanguard. Não houve impacto ambiental e a tripulação está segura, informou O órgão Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO, na sigla em inglês).

7 de março

A UKMTO relatou um possível ataque de drones a um navio cuja empresa responsável não quis se identificar, ao norte da Arábia Saudita. A maior parte da tripulação foi retirada.

6 de março

Um rebocador foi atingido por projéteis no Estreito de Ormuz enquanto realizava operações com o navio Safeen Prestige, atingido em 4 de março, de acordo com a UKMTO.

5 de março

O navio petroleiro Sonangol Namibe sofreu uma explosão enquanto estava ancorado perto do porto iraquiano de Khor al Zubair, informou a empresa representante nos EUA, Sonangol Marine Services. Segundo avaliações iniciais de duas fontes de segurança portuária do Iraque, um barco iraniano controlado remotamente e carregado com explosivos foi usado no ataque contra um navio, de bandeira das Bahamas.

4 de março

O navio porta-contêineres Safeen Prestige, de bandeira de Malta, foi danificado por um projétil enquanto navegava em direção à parte superior do estreito. O ataque provocou um incêndio na casa de máquinas e levou a tripulação a abandonar o navio, segundo fontes do setor marítimo.

3 de março

Na ocasião, a UKMTO informou que o navio petroleiro Libra Trader, de bandeira das Ilhas Marshall, e o navio graneleiro Gold Oak, de bandeira do Panamá, sofreram danos leves, perto dos Emirados Árabes.

2 de março

A UKMTO declarou neste dia que o navio-tanque de derivados Stena Imperative, de bandeira dos EUA, foi atingido por dois projéteis no porto de Bahrein, provocando um incêndio e a evacuação da tripulação.

1º de março

Um tripulante foi morto a bordo do petroleiro de petróleo bruto MKD VYOM, de bandeira das Ilhas Marshall, após a embarcação ser atingida por um projétil enquanto navegava na costa de Omã. A informação foi divulgada pela empresa gestora V.Ships.

A UKMTO afirmou que um outro petroleiro Hercules Star, de bandeira de Gibraltar e usado para abastecer navios com combustível, foi atingido por um projétil, a noroeste dos Emirados Árabe. Houve um incêndio provocado pelo ataque e foi controlado.

Um petroleiro de bandeira de Palau foi atacado no Estreito de Ormuz, duas milhas náuticas ao norte de Kumzar, em Omã. A tripulação do navio Skylight, alvo de sanções dos EUA, foi retirada, segundo informou o centro de segurança marítima de Omã.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/03/2026

NAVIOS-TANQUE DE GNL MUDAM ROTA E TROCAM MERCADO DA EUROPA POR PREÇOS MAIS ALTOS NA ÁSIA

Por Nikkei Asia — Tóquio



Navio de transporte de GNL em doca — Foto: Reprodução: Nikkei Asia

Navios-tanque carregados com gás natural liquefeito (GNL) dos Estados Unidos e de outros países estão sendo desviados da Europa para a Ásia, onde os preços à vista dispararam devido à guerra no Oriente Médio.

Com a maior parte do GNL do Oriente Médio exportado pelo Estreito de Ormuz com destino à Ásia, o conflito gerou preocupações com o

abastecimento. Essa tendência também pode forçar a Europa a aumentar os preços de compra para evitar restrições de oferta.

Na sexta-feira, o navio transportador de GNL (metaneiro) Elisa Ardea, que havia partido de uma instalação no sul do estado do Texas, nos Estados Unidos, e estava a caminho de um terminal de importação na Holanda, rumou para o sul no Oceano Atlântico e traçou uma nova rota para um porto na província de Chiba, no Japão, de acordo com informações de rastreamento de navios da empresa de pesquisa europeia Kpler.

A partir de 3 de março, com a crescente instabilidade da situação no Oriente Médio, navios metaneiros com destino à Europa começaram a mudar de rota para a Ásia, um após o outro. Informações de rastreamento de navios revelam que várias embarcações mudaram de rota no meio da travessia do Atlântico, como fez o Elisa Ardea. Acredita-se que esses navios estejam se dirigindo para a Ásia, passando pelo Cabo da Boa Esperança.

"Pelo menos sete ou oito navios mudaram de rota após a escalada da situação no Oriente Médio", disse Go Katayama, analista principal da Kpler. Embora a mudança de rota de navios metaneiros não seja incomum, "tantos navios mudando de rota em um curto período de tempo como este é uma situação atípica", afirmou.

Navios com destino à Europa estão sendo atraídos para a Ásia pela crescente diferença de preços entre os dois mercados. Quando os diferenciais de preços entre as regiões aumentam, os navios tendem a ser desviados para áreas onde os preços são mais altos — particularmente aqueles que transportam GNL dos Estados Unidos e da Nigéria, que não possui restrições contratuais e pode ser revendido.



Analisando o índice de preços à vista do mercado Japão-Coreia para GNL com destino à Ásia, publicado pela S&P Global Energy, as entregas de abril estavam sendo negociadas a US\$ 24,80 por milhão de unidades térmicas britânicas (MMBtu) na segunda-feira.

Este valor é mais que o dobro do preço em 27 de fevereiro, antes de os Estados Unidos iniciarem seus ataques contra o Irã. O preço à vista comparável do gás natural na Europa gira em torno de US\$ 20 a US\$ 21 por milhão de Btu.

O catalisador para a alta dos preços na Ásia foi a declaração de força maior pela Qatar Energy em 4 de março, uma medida que liberou a empresa estatal das obrigações de fornecimento aos clientes.

Além disso, "o fechamento de fato do Estreito de Ormuz continua, e a atual situação de oferta restrita está elevando os preços", afirmou Atsuko Kawasaki, especialista em energia da S&P Global.

A maior parte do GNL do Oriente Médio vem do Qatar. Cerca de 86 milhões de toneladas são exportadas anualmente do Oriente Médio pelo Estreito de Ormuz, das quais 90% têm como destino a Ásia, segundo a Kpler.

A China é a maior compradora, com aproximadamente 20 milhões de toneladas por ano, o que representa cerca de 30% das importações totais do país. Mas a China tem outras opções, incluindo a produção doméstica e as importações por gasoduto.

Taiwan e Coreia do Sul encontram-se numa situação mais difícil. Taiwan importa cerca de 8,2 milhões de toneladas de GNL do Oriente Médio anualmente, o que representa 34% do total das suas importações. A Coreia do Sul importa cerca de 7,4 milhões de toneladas, correspondendo a 15% do seu total. Nenhum dos dois países tem a opção de produzir gás por conta própria ou importar por gasoduto, como faz a China.

O Japão, por sua vez, importa anualmente 4,1 milhões de toneladas de GNL do Oriente Médio, o que representa apenas 6% do total das suas importações de GNL. No entanto, o país também tem vários projetos de manutenção programados em centrais nucleares este ano, pelo que terá de fazer maior uso de centrais elétricas convencionais movidas a GNL.

"Se a situação se prolongar, o Japão provavelmente terá de recorrer a aquisições alternativas no mercado spot para compensar as reduções de fornecimento nos contratos de longo prazo", afirmou Masanori Odaka, analista sênior da Rystad Energy.

O fornecimento na Europa está a ficar mais restrito, uma vez que o gás que a região deveria receber está sendo desviado para a Ásia. A Itália e alguns outros países são altamente dependentes do Qatar e não possuem reservas abundantes. No domingo, os níveis de estoque em toda a União Europeia estavam abaixo de 30% da capacidade, o menor patamar desde 2022, segundo a Gas Infrastructure Europe.

"A Europa não terá outra escolha senão garantir o fornecimento de gás eventualmente", disse Go Matsuo, chefe do Instituto de Pesquisa de Economia Energética e Sociedade do Japão. "Isso desencadeará uma competição com a Ásia, aumentando ainda mais a pressão de alta sobre os preços do gás em ambas as regiões."

Algumas economias asiáticas estão começando a perder espaço nas compras de gás. A Petronet LNG, uma das principais importadoras indianas, declarou força maior em 3 de março, citando o fechamento de fato do Estreito de Ormuz.

Paquistão e Bangladesh, geograficamente próximos ao Oriente Médio, também dependem muito do fornecimento do Qatar. A demanda interna nesses países emergentes provavelmente não conseguirá acompanhar os altos preços. Isso também pode levar a frequentes apagões devido à incapacidade de obter combustível, como ocorreu em ambos os países após a invasão da Ucrânia pela Rússia em 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 11/03/2026

TRÊS NAVIOS SÃO ATINGIDOS POR PROJÉTEIS NO ESTREITO DE ORMUZ

Os incidentes mais recentes elevam para pelo menos 14 o número de navios atacados desde o início do conflito

Por Reuters — Dubai



Navio Mayuree Naree, de bandeira tailandesa, foi um dos alvos dos ataques — Foto: ROYAL THAI NAVY/Handout via REUTERS Mais rec

Três embarcações foram atingidas por projéteis no Estreito de Ormuz nesta quarta-feira, disseram empresas de segurança e risco marítimo, elevando para pelo menos 14 o número de navios atacados na região, vital para o transporte global de petróleo, desde o início da guerra de Estados Unidos e Israel contra o Irã. A Guarda Revolucionária iraniana reivindicou a autoria de um dos ataques.

O transporte marítimo por Ormuz praticamente parou desde que os Estados Unidos e Israel iniciaram ataques contra o Irã em 28 de fevereiro, interrompendo exportações equivalentes a cerca de um quinto do fornecimento mundial de petróleo e fazendo os preços globais do petróleo dispararem para níveis não vistos desde 2022.

A Guarda Revolucionária do Irã advertiu que qualquer navio que atravessasse o Estreito de Ormuz será alvo. O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou intensificar os ataques americanos contra o Irã caso o país continue a obstruir o estreito.

O navio graneleiro seco Mayuree Naree, de bandeira tailandesa, foi atingido por “dois projéteis de origem desconhecida” enquanto navegava pelo Estreito nesta quarta-feira, provocando um incêndio e danos à casa de máquinas, informou em comunicado a operadora do navio, a Precious Shipping, listada na Tailândia. “Três tripulantes estão desaparecidos e acredita-se que estejam presos na casa de máquinas”, disse a empresa.

“A empresa está trabalhando com as autoridades relevantes para resgatar esses três tripulantes desaparecidos”, afirmou, acrescentando que os 20 tripulantes restantes foram evacuados com segurança e estão em terra em Omã.

Imagens fornecidas pela Marinha da Tailândia mostraram fumaça saindo da parte traseira do navio.

Segundo a agência semi-oficial iraniana Tasmin, a Guarda Revolucionária do Irã reivindicou a autoria do ataque contra o Mayuree Naree.

A Marinha dos EUA tem recusado pedidos quase diários da indústria de navegação por escoltas militares através do Estreito de Ormuz desde o início da guerra contra o Irã, dizendo que o risco de ataques ainda é alto demais, disseram à Reuters fontes familiarizadas com o assunto. Trump afirmou que os EUA estão preparados para fornecer escoltas navais sempre que necessário.

Mais cedo nesta quarta-feira, o navio porta-contêineres ONE Majesty, de bandeira japonesa, sofreu danos leves causados por um projétil de origem desconhecida a 25 milhas náuticas a noroeste de Ras Al Khaimah, nos Emirados Árabes Unidos, disseram duas empresas de segurança marítima.

Seu proprietário japonês, Mitsui O.S.K. Lines, e um porta-voz da Ocean Network Express (ONE), que fretou a embarcação, disseram que o navio foi atingido enquanto estava ancorado no Golfo e que a inspeção do casco revelou danos leves acima da linha d'água.

Todos os tripulantes estão seguros, disseram, acrescentando que o navio permanece totalmente operacional e em condições de navegação. O proprietário afirmou que a causa do incidente ainda não está clara e está sob investigação.

Uma terceira embarcação, também um graneleiro, foi atingida por um projétil de origem desconhecida a cerca de 50 milhas a noroeste de Dubai, disseram empresas de segurança marítima.

O projétil danificou o casco do Star Gwyneth, navio de bandeira das Ilhas Marshall, informou a empresa de gestão de riscos marítimos Vanguard, acrescentando que a tripulação da embarcação está segura. A proprietária Star Bulk Carriers disse que o navio foi atingido na área do porão enquanto estava ancorado. Não houve feridos entre os tripulantes nem inclinação da embarcação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/03/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

DEPUTADOS REQUEREM NOVA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER LEILÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS

- Novo debate pode atrasar mais a realização do certame
- Empresas reclamam de falta de clareza sobre data e regras do certame portuário

Por Luana Franzão

São Paulo - Os deputados Hugo Leal (PSD-RJ) e Rosana Valle (PL-SP) requereram ao presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos), uma nova audiência pública na Comissão de Viação e Transportes para debater o projeto Tecon Santos 10, do Porto de Santos.

A realização de uma nova discussão pode atrasar mais o leilão do megaterminal, que se tornou o principal foco de disputa portuária do Brasil.



Movimento no Tecon Santos, terminal de contêineres da Santos Brasil - Eduardo Anizelli 7.out.2021/Folhapress

Os autores sugerem a participação de Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, Frederico Dias, diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Alex Sandro de Ávila, secretário nacional de portos, além de representantes de outras entidades portuárias.

Na lista dos dez nomes sugeridos, dez são favoráveis ao leilão em duas fases (dentro do modelo recomendado pelo TCU ou pela Anaq) sem participação de armadores, ou isentos. Dois defendem o certame em fase única e com liberdade para todas as empresas.

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

Um diretor de terminal disse à coluna que parecem existir duas realidades paralelas.

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



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

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

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

Empresas asiáticas do setor, especialmente chinesas, pressionam o governo Lula para que valha a recomendação da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Esta determinaria que, na fase inicial, apenas os armadores que já têm terminais no porto de Santos estariam barrados. Poderiam fazer ofertas apenas em uma eventual segunda fase que dificilmente ocorrerá.

Atingidas por esta medida, a dinamarquesa Maersk e a suíça MSC esperam a divulgação do edital para tentar barrar o leilão na Justiça. Elas querem a definição da concessão em fase única e com liberdade para todos.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 11/03/2026

RAÍZEN PASSA A SER O MAIOR CASO DE RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL DO BRASIL

- Lista era encabeçada pelo Grupo Intercement, com R\$ 21,9 bi em dívidas
- Em 2025, número de recuperações extrajudiciais bateu recorde, com 78 casos

Por Maeli Prado

São Paulo - Com o pedido protocolado nesta terça-feira (10), a Raízen passa a ter o posto de maior recuperação extrajudicial da história do Brasil, já que a empresa de energia e bioenergia controlada por Cosan e Shell renegociará dívidas de R\$ 65 bilhões.

Até agora, o ranking das maiores recuperações do tipo era encabeçado pelo Grupo InterCement, que entrou com o pedido em setembro de 2024 para renegociar um endividamento estimado em R\$ 21,9 bilhões. Os dados são do Obre (Observatório Brasileiro de Recuperação Extrajudicial).



Após a tentativa de negociar suas dívidas fora dos tribunais, o gigante do setor de cimentos entrou em recuperação judicial em dezembro de 2024. Na época, a companhia afirmou que o prosseguimento das negociações extrajudiciais exigiu o ajuizamento do pedido de recuperação judicial.

Raízen passa a ser a maior recuperação extrajudicial já protocolada no Brasil - Amanda Perobelli/Reuters

O Grupo Ocyan (ex-Odebrecht Óleo e Gás) aparece em

terceiro na lista, com um passivo de R\$ 14,6 bilhões—nesse caso, a recuperação extrajudicial foi pedida em 2023, e em 2024 a companhia entrou em recuperação judicial.

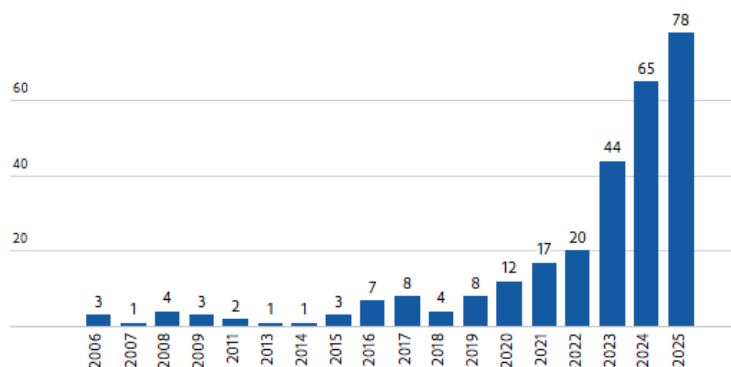
Em quarto lugar está o GPA (Grupo Pão de Açúcar), que também nesta terça anunciou um acordo com os seus maiores credores para apresentar um plano de recuperação extrajudicial que engloba dívidas de R\$ 4,5 bilhões.

Diferentemente do plano de recuperação judicial, em que todas as dívidas do grupo (trabalhistas, com fornecedores, bancos etc.) são renegociadas na Justiça, na recuperação extrajudicial a companhia escolhe um grupo de credores para fechar uma negociação e homologá-la depois junto ao Judiciário.

RECUPERAÇÕES EXTRAJUDICIAIS BATEM RECORDE

No ano passado, foram protocolados 78 casos de recuperação extrajudicial, o maior número da série histórica do Obre, iniciada em 2006 —em 2004, foram 65 casos.

Número de recuperações extrajudiciais bateu recorde em 2025



Fonte: Obre (Observatório Brasileiro de Recuperação Extrajudicial)

A quantidade de recuperações extrajudiciais começou a crescer a partir de 2020, quando houve a reforma da Lei de Falências, que tornou o mecanismo mais ágil e acessível. Uma das principais mudanças foi que o quórum de aprovação dos credores para a recuperação extrajudicial ser aprovada de forma definitiva foi reduzido de 60% para metade mais um.

Para a aprovação provisória, passou a ser possível um acordo com ao menos 33% dos credores. Após o pedido, a empresa tem um prazo de 90 dias para elevar o atual apoio para a maioria simples (50% mais um), atingindo o quórum necessário para a validação do pacto. Durante esse período, não há pagamento da dívida principal nem de juros.

"As mudanças feitas em 2020, com validade a partir de 2021, melhoraram o instrumento, flexibilizando as condições para a recuperação extrajudicial. Houve também uma mudança cultural, porque antes as empresas e os credores estavam mais acostumados a litigar", afirma a advogada Juliana Biolchi, diretora do Obre.

Na avaliação da especialista, os juros elevados nos últimos anos vêm impactando o aumento recente no número de recuperações extrajudiciais.

"Tanto que houve alta também nas recuperações judiciais. Vivemos uma crise, e cada nicho de mercado sofre de uma forma diferente. É claro que na base há questões de gestão, que precisariam ser endereçadas antes", afirma.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 11/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SHELL BRASIL INICIA PRODUÇÃO EM LAPA SUDOESTE NA BACIA DE SANTOS

Da Redação Offshore 11/03/2026 - 17:27



A Shell Brasil Petróleo, subsidiária da Shell plc, anunciou, nesta quarta-feira (11), o início da produção em Lapa Sudoeste, terceira fase de desenvolvimento do campo de Lapa, na Bacia de Santos. Segundo a empresa, Lapa Sudoeste é um desenvolvimento submarino do tipo tie-back, com três poços conectados ao FPSO Lapa. A expectativa é que sejam acrescentados à produção cerca de 25.000 barris de petróleo por dia no pico de produção, elevando o volume total do campo para 60 mil barris diários. O projeto inclui três poços, dois produtores e um injetor, conectados à plataforma, que está em operação desde 2016.

A Shell Brasil explicou que o desenvolvimento conta com um tie-back submarino de 12 quilômetros até a unidade flutuante, usando flowlines do tipo Pipe-in-Pipe (PiP) sistema Free-Standing Hybrid Riser (FSHR). “Ao desenvolver reservas adicionais aproveitando a capacidade disponível no FPSO existente, Lapa Sudoeste entrega produção com eficiência de capital, baixo custo marginal e menor intensidade de carbono e fortalece o valor de longo prazo do campo de Lapa”, disse Cristiano Pinto da Costa, presidente da empresa.

O campo de Lapa é operado pela TotalEnergies, que tem 48% da participação, pela Shell Brasil, com 27%, e pela Repsol Sinopec, com 25%. De acordo com a Shell Brasil, o projeto recebeu a aprovação de decisão final de investimento em 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/03/2026

P-78 ALCANÇA INJEÇÃO DO PRIMEIRO GÁS, NO CAMPO DE BÚZIOS

Da Redação Offshore 11/03/2026 - 17:41



A Seatrium anunciou, nesta quarta-feira (11), que o FPSO P-78 alcançou a injeção do primeiro gás 61 dias após o primeiro óleo, registrado em 31 de dezembro de 2025. Segundo a empresa, o resultado representa a entrada da plataforma na fase plena de prontidão operacional.

Instalada no campo de Búzios, na Bacia de Santos, a cerca de 200 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, em lâmina d'água de aproximadamente 2.100 metros, em sistema de atracagem fixa, a P-78 tem capacidade para produzir até 180 mil barris de petróleo e 7,2 milhões de

metros cúbicos de gás por dia, além de armazenar até dois milhões de barris de petróleo cru. A plataforma faz parte de um conjunto de seis da chamada P-series que estão sendo construídas pela Seatrium e que, juntas, vão produzir 1,305 milhão de barris por dia.

A empresa informou que foi responsável pela fabricação dos módulos topsides, pela integração e pelo comissionamento da unidade em seus estaleiros e nos de parceiros em Singapura, no Brasil, na China e na Coreia do Sul. Além disso, usou sua rede global de fornecedores para garantir a prontidão de

sistemas críticos, com equipamentos como compressores responsáveis pelo processamento, exportação e reinjeção do gás natural produzido.

A companhia explicou que o próximo passo agora será a entrega para o aceite final da embarcação pela Petrobras. O objetivo, segundo a Seatrium, é garantir uma transição segura para a operação plena e apoiar o desempenho de longo prazo da unidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/03/2026

SAAM REGISTROU LUCRO DE US\$ 80,4 MILHÕES EM 2025

Da Redação Portos e logística 10/03/2026 - 17:40



A Saam avalia que apresentou um sólido desempenho em 2025, ano em que consolidou seu modelo operacional e fortaleceu sua gestão comercial, alcançando resultados recordes. O lucro líquido atingiu US\$ 80,4 milhões, enquanto o EBITDA alcançou US\$ 216,9 milhões, 15% superior ao de 2024. A receita cresceu 9% em comparação com o ano anterior.

A empresa destacou que o ano de 2025 apresentou um recorde em termos de receita e resultados, reflexo de uma combinação de atividade resiliente em todos os segmentos de negócios e um mix de serviços

aprimorado, juntamente com as eficiências operacionais que alcançamos.

“Esses avanços são resultado de uma estratégia consistente, que nos permite ser líderes na região e abre caminho para um novo ciclo no qual trabalharemos para projetar a Saam globalmente”, destacou o CEO da empresa, Hernán Gómez.

Entre 2021 e 2025, a companhia dobrou o tamanho de suas operações contínuas após a venda de seus ativos portuários e consolidou sua posição como um player relevante e significativo no setor de logística do continente, com presença desde o Canadá até o Chile.

A companhia também informou que seu conselho de administração concordou em propor à assembleia geral ordinária de acionistas um dividendo de US\$ 60,4 milhões referente aos lucros do ano passado, além do dividendo provisório de US\$ 20 milhões já distribuído em dezembro de 2025.

No segmento de rebocadores (Saam Towage), a companhia aumentou a rentabilidade, atingindo uma margem Ebitda de 35,6%, Ebitda de US\$ 187 milhões e receitas 9% maiores, ultrapassando US\$ 526 milhões, devido à oferta de serviços de alta qualidade, focados no cliente e com ênfase na sustentabilidade.

Entre os destaques do ano está o acordo para adquirir os 30% restantes da Intertug, uma transação que permitirá à Saam atingir 100% de propriedade e fortalecer a presença da empresa na Colômbia e no México.

A Saam também celebrou a entrada em operação do Trapananda, apontado como primeiro rebocador elétrico da América Latina, que agora opera em Puerto Chacabuco. Recentemente, a Saam anunciou uma mudança em sua direção geral. Macario Valdés deixou o cargo para assumir novos desafios na Quiñenco. Desde 1º de fevereiro, ele foi sucedido como CEO por Hernán Gómez.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2026

BRASIL EXPORTA 2,6 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM FEVEREIRO; QUEDA DE 23,5%

Da Redação Portos e logística 10/03/2026 - 17:25



O relatório estatístico mensal do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) registrou que o país embarcou 2,618 milhões de sacas de 60 kg de todos os tipos do produto em fevereiro, o que rendeu uma receita cambial de US\$ 1,062 bilhão. Na comparação com o mesmo mês de 2025, houve queda de 23,5% em volume e de 14,7% em valores.

Com esse desempenho, as exportações de café do Brasil chegaram a 26,038 milhões de sacas no acumulado dos oito primeiros meses do ano safra 2025/26, o que implica declínio de 22,6% em relação a

idêntico intervalo anterior. Já a receita cambial apresentou uma evolução de 5,3% entre julho do ano passado e fevereiro deste ano ante os oito primeiros meses da safra 2024/25, chegando a US\$ 10,301 bilhões.

No primeiro bimestre de 2026, as remessas brasileiras de café ao exterior totalizam 5,410 milhões de sacas, volume que representa recuo de 27,3% frente aos dois primeiros meses do ano passado. Em valores, a perda é de 13%, com os ingressos de dólares no país saindo de US\$ 2,575 bilhões para os atuais US\$ 2,241 bilhões.

O presidente do Cecafé, Márcio Ferreira, afirmou que o cenário de baixa nas exportações, neste ano, ocorre, principalmente, com a variedade arábica, cujas cotações vêm sofrendo queda acentuada e rápida na Bolsa de Nova York. Segundo Ferreira, os fundos estão liquidando posições compradas substancialmente, antecipando uma disponibilidade bem maior do produto na próxima safra.

Esse cenário, aliado ao recuo expressivo do dólar frente ao real e ao fato de os produtores, capitalizados, com remanescente ajustado da safra corrente, acaba por dosar a oferta brasileira a níveis não competitivos para novos negócios frente às demais origens. “Essa tendência deve permanecer até a entrada da próxima safra, ocasionando perda de market share do Brasil para outras origens produtoras, o que, obviamente, não é favorável em médio e longo prazos”, analisou Ferreira.

Ele acrescentou que esse movimento pode se acentuar com as tensões geopolíticas no Oriente Médio e os gargalos logísticos. “A tendência de recuperação é esperada a partir da próxima safra que se avizinha e já ocorre com o conilon, que conta com maiores estoques de passagem e cuja colheita comercializada a partir de maio será também importante. No caso arábica, a expectativa de recuperação dos embarques é aguardada a partir de junho, com a chegada da nova safra, com volume bem mais relevante que a que se encerrará”, pondera.

O Porto de Santos foi o principal exportador dos cafés do Brasil no primeiro bimestre, com 4,217 milhões de sacas e representatividade de 77,9% no total. Na sequência, vieram o complexo portuário do Rio de Janeiro, que respondeu por 18,2% dos embarques ao remeter 983.890 sacas ao exterior, e o Porto de Paranaguá (PR), que exportou 66.954 sacas e teve representatividade de 1,2%.

A Alemanha foi o principal destino dos cafés do Brasil no primeiro bimestre de 2026, com a importação de 786.589 sacas, o que equivale a 14,5% do total e representa uma queda de 20,1% na comparação com o acumulado entre janeiro e fevereiro de 2025.

Os Estados Unidos, com 12,1% de representatividade, adquiriram 655.998 sacas (-45,8%) e ocuparam o segundo lugar no ranking. Na sequência, vêm Itália, com a importação de 568.598 sacas (+5,9%); Bélgica, com 331.747 sacas (-6,8%); e Japão, com 315.816 sacas (-34,5%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2026

OPERADORES LOGÍSTICOS AMPLIAM INVESTIMENTOS EM QUASE 70%

Da Redação Portos e logística 10/03/2026 - 17:17



Um levantamento da Associação Brasileira de Operadores Logísticos aponta que 68% dos 'OLs' aumentaram aportes, com foco em softwares, modernização de infraestrutura e aquisição de máquinas e equipamentos. A avaliação da Abol é que os operadores logísticos preservaram o ritmo de aportes e expandiram o volume aplicado no setor, mesmo em um contexto de custos elevados. Os dados são do mais recente perfil dos operadores logísticos da associação, que também indica que 23% mantiveram o mesmo nível e apenas 10% registraram retração.

De acordo com a Abol, o avanço é ainda mais significativo entre as companhias de grande porte (faturamento acima de R\$ 600 milhões), das quais 82% reforçaram os investimentos. Entre as organizações de médio porte (faturamento entre R\$ 100 milhões e R\$ 600 milhões), 67% reportaram crescimento, enquanto, no grupo de pequeno porte (até R\$ 100 milhões), 57% também elevaram os valores destinados à atividade.

As frentes prioritárias, segundo a associação, evidenciam a busca por eficiência, atualização estrutural e maior competitividade. Em 2024, 83% dos OLs direcionaram verbas para softwares, percentual superior ao registrado em 2022 (80%). A modernização de instalações e infraestrutura segue entre os principais destinos de capital, com 78% das empresas atuando nessa linha.

A compra de novas máquinas e equipamentos foi mencionada por 69% dos respondentes, enquanto 57% aplicaram recursos na ampliação ou renovação de frota (veículos, implementos, embarcações e vagões). Outros 55% destinaram valores à aquisição de ativos como caixas, pallets e mobiliário. Já a incorporação de terrenos ou novas unidades foi citada por 33% dos participantes.

A Abol destacou ainda que os números demonstram que, mesmo em um ambiente desafiador, o segmento mantém postura estratégica, direcionando recursos tanto para a transformação digital quanto para o fortalecimento da base física das operações. A associação salientou que a combinação entre tecnologia e capacidade operacional sustenta a expansão das atividades e o atendimento a cadeias produtivas cada vez mais complexas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2026

VLI REGISTRA AUMENTO DE 10% NO TRANSPORTE DE SOJA NO CORREDOR NORTE

Da Redação Portos e logística 10/03/2026 - 16:37



A VLI registrou aumento de cerca de 10% no volume de soja transportado no Corredor Norte da companhia, ao longo de 2025. No total, foram movimentadas 9,0 bilhões de TKU – medida que considera o volume e a distância percorrida – da commodity, contra 8,2 biTKU em 2024. A empresa destacou que o total representa um salto de 67% desde 2020, demonstrando força do sistema integrado da companhia na região e sua importância para apoiar o crescimento do agronegócio brasileiro. O Corredor Norte liga os estados do Maranhão e do Tocantins e capta cargas de toda a região do Matopiba.



“Os resultados crescentes da VLI na região refletem o nosso compromisso com a excelência operacional, planejamento e segurança das operações. A infraestrutura é essencial para permitir que o Brasil permaneça em posição de destaque no abastecimento global de commodities, contribuindo para o fortalecimento da economia nacional”, afirmou Gabriel Fonseca, gerente geral comercial para grãos e fertilizantes da VLI.

Além da soja, o Corredor Norte da VLI movimenta cargas como combustíveis, milho, farelo de milho e de soja, celulose e ferro gusa. Considerando todas as commodities movimentadas, em um período de dez anos, entre 2015 e 2024, os volumes transportados pela companhia na região passaram de 5,8 bilhões de TKU para 14,4 bilhões, avanço de quase 150%.

O Corredor Norte conta com composições de até 240 vagões, em um modelo operacional chamado ‘tricotrol’, com três blocos de 80 vagões puxados, cada um, por uma locomotiva. Com sua capacidade massiva, o trem é capaz de transportar até 30.000 toneladas de uma só vez, o que representa um salto de produtividade e eficiência para o escoamento da safra da região.

O impacto do tricotrol vai além da capacidade de carga. De acordo com a VLI, ele se destaca ainda pela eficiência energética e por contribuir para a redução de emissões de gases de efeito estufa. O trem possui um índice de emissão de 2,85 kg de CO2 por litro de diesel, uma marca 12% menor em comparação com a média de 3,2 kg dos modelos convencionais.

O sistema integrado da VLI está em plena movimentação para os embarques destinados à exportação de soja da safra 2026. A principal commodity agrícola exportada no país é transportada nos corredores logísticos de maior movimentação da companhia: Sudeste e Leste, que utilizam a Ferrovia Centro-Atlântica para acessar o Porto de Santos e o sistema portuário do Espírito Santo, respectivamente; e Norte.

“A concentração da colheita no primeiro trimestre aumenta a pressão sobre o transporte, especialmente nas rotas mais longas. A integração entre ferrovias, terminais e portos traz mais previsibilidade e eficiência para o cliente justamente no período de maior disputa logística, contribuindo para que o grão chegue aos portos com confiabilidade, além de serem menos poluentes”, ressaltou Fonseca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 10/03/2026



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: 11/03/2026