

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 045/2026
Data: 17/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MINISTRO DO TCU ALERTA PARA BUROCRACIA E DEFENDE MODERNIZAÇÃO DAS REGRAS DO SETOR PORTUÁRIO	4
MAIOR PLATAFORMA DE PESCA DA AMÉRICA LATINA TERÁ REMODELAÇÃO MILIONÁRIA NO LITORAL DE SÃO PAULO E VIRARÁ GRANDE COMPLEXO	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
SIQUEIRA MINERAÇÃO PLANEJA TERMINAL DA TRANSNORDERSTINA EM OURICURI (PE)	6
NORDESTE ENTRA NO MAPA GLOBAL DOS MINERAIS DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
PROJETO DE OUTORGA VERDE CONSOLIDA-SE COMO PRIORIDADE DA ANTAQ	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES APRESENTA CALENDÁRIO E AVANÇA NA DESBUROCRATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO	10
EMPRESA MEXICANA É AUTORIZADA A OPERAR TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS NO BRASIL	12
COM INVESTIMENTOS DE R\$ 120 MILHÕES, GOVERNO INAUGURA OBRAS DO AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ (RJ)	13
FÓRUM DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DEBATE EQUIDADE DE GÊNERO, SEGURANÇA E CONDIÇÕES DE TRABALHO NO SETOR	14
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS INVESTE R\$ 153,9 MILHÕES NA MODERNIZAÇÃO DA ECLUSA DE AMARÓPOLIS (RS)	15
NORDESTE CRESCE 11,6% NA AVIAÇÃO E SUPERA MÉDIA NACIONAL DE MOVIMENTAÇÃO AÉREA EM JANEIRO	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	18
MINISTRO RENAN FILHO INAUGURA DUPLICAÇÃO DA BR-222 NO CEARÁ E VISTORIA OBRAS NA BR-116	18
PORTAL PORTO GENTE	19
SANTOS: DRAGAGEM DE 18 METROS ETERNA OU PÍER OFF SHORE?	19
PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 104 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO	20
PORTO DO AÇU BATE RECORDE HISTÓRICO EM MOVIMENTAÇÕES	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – UMA NOVA ERA PARA OS CANAIS PORTUÁRIOS	22
INSIGHT – DIREITO - MONITORAMENTO EM ÁREAS ALFANDEGADAS: SEGURANÇA PORTUÁRIA E GOVERNANÇA DE DADOS SOB A LGPD	23
POLÍTICA - LIMITE DE CANDIDATOS POR PARTIDO ESTÁ MANTIDO	26
NACIONAL - HUB – CURTAS	27
<i>A agenda do ministro</i>	27
<i>Reunião com Haddad</i>	27
<i>Leilão no terceiro trimestre</i>	28
<i>O teste final</i>	28
POLÍTICA - PT ACIONA TSE CONTRA FLÁVIO BOLSONARO	28
POLÍTICA - EDUARDO BOLSONARO TEM 15 DIAS PARA SE DEFENDER EM PROCESSO DA PF	29
POLÍTICA - LULA E PAZ ASSINAM ACORDO CONTRA CRIME ORGANIZADO	29
POLÍTICA - ALESSANDRO VIEIRA SERÁ PROCESSADO PELO ESCRITÓRIO DA MULHER DE MORAES	31
TRANSPORTES – FERROVIAS - IBAMA LIBERA OBRAS DO TRECHO PERNAMBUCANO DA TRANSNORDESTINA	31
TRANSPORTES – PORTOS - GOVERNO MIRA REALIZAR MAIS TRÊS LEILÕES DE CANAIS DE ACESSO ESTE ANO, DIZ SECRETÁRIO	32
TRANSPORTES – PORTOS - CORRIDA DO PORTO ABRE INSCRIÇÕES COM NOVIDADE DE MEIA MARATONA	33
TRANSPORTES – PORTOS - FURTO DE CABOS É INVESTIGADO APÓS NAVIO CIENTÍFICO ADERNAR EM SANTOS	34
TRANSPORTES – AEROPORTOS - AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ PASSA POR MODERNIZAÇÃO E AMPLIA	34
TRANSPORTES – AEROPORTOS - OBRAS DO AEROPORTO DE JATAÍ DEVEM SER RETOMADAS COM O FIM DAS CHUVAS	36
TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT REAJUSTA TABELA DE FRETE APÓS ALTA DO DIESEL	36
PETRÓLEO E GÁS - PAÍSES DA AIE PODEM LIBERAR AINDA MAIS PETRÓLEO	37
PETRÓLEO E GÁS - PREÇO DO DIESEL NO BRASIL ESTÁ 60% MAIS BARATO QUE NO EXTERIOR, DIZ ABICOM	38
PETRÓLEO E GÁS - BRASIL QUER AUMENTAR PRODUÇÃO E IMPORTAÇÃO DE GÁS DA BOLÍVIA	39
BRASIL EXPORT - NORTE EXPORT DEBATE IMPACTOS CLIMÁTICOS NAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA	40
ENERGIA - PAÍSES ASSINAM ACORDO DE INTERCONEXÃO ELÉTRICA	41
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - AMAZÔNIA: AMEAÇAS INTERNAS	42



FINANÇAS - MERCADO PREVÊ CORTE DE 0,25% NA TAXA SELIC	43
FINANÇAS - RECEITA ENCURTA PRAZO PARA ENTREGAR DECLARAÇÃO DO IRPF 2026	44
FINANÇAS - IBOVESPA INICIA SEMANA EM ALTA DE 1,25%.....	44
FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM BAIXA DE 1,63% COM REDUÇÃO DA AVERSÃO AO RISCO	45
COMUNICAÇÃO & MARKETING - COMUNICAÇÃO ÁGIL: ENTREGAR, OUVIR, AJUSTAR	46
JUSTIÇA - TRIBUNAIS DEVEM RESISTIR À TENTATIVA DE FAZER TUDO, DIZ FACHIN	47
JUSTIÇA - DINO ACABA COM A APOSENTADORIA COMPULSÓRIA COMO PUNIÇÃO A JUÍZES	48
JUSTIÇA - LULINHA ADMITE AO STF VIAGEM BANCADA PELO CARECA DO INSS.....	49
JUSTIÇA - BOLSONARO TEM MELHORA DA INFECÇÃO E DEIXA A UTI, DIZ MICHELLE.....	50
INTERNACIONAL - LÍDERES EUROPEUS REAGEM À PRESSÃO DE TRUMP	51
INTERNACIONAL - EUA ESPERAM PELA FRANÇA E PRESIDENTE JÁ TEM LISTA DE “PAÍSES QUE DECEPCIONARAM”	52
INTERNACIONAL - AVIÃO DE KHAMENEI É DESTRUÍDO; LÍDER DO IRÃ PODE ESTAR MORTO	52
INTERNACIONAL - CAMPO DE GÁS NATURAL PEGA FOGO NOS EUA APÓS ATAQUE DE DRONE	53
JORNAL O GLOBO – RJ.....	54
AUTORES DE AÇÃO ACUSAM GOVERNO E BRB DE USAR DOIS RECURSOS SIMULTÂNEOS PARA DERRUBAR LIMINAR	54
VISITA DO PRESIDENTE DA BOLÍVIA: PETROBRAS PEDE MUDANÇA DE MARCO REGULATÓRIO PARA VOLTAR A INVESTIR NO PAÍS	55
INVESTIMENTO DE R\$ 850 MILHÕES EM TERMINAL PORTUÁRIO E ESTALEIRO NO LITORAL NORTE DO RIO SERÁ RETOMADO ..	56
POR QUE POUCO FOI FEITO PARA EVITAR O PROBLEMA DO PETRÓLEO NO ESTREITO DE ORMUZ; ENTENDA	57
DEPUTADA COMPROU APARTAMENTO DE R\$ 4 MILHÕES E CARRO DE LUXO COM DINHEIRO DESVIADO DO INSS, DIZ MENDONÇA	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	61
OPINIÃO - APLAUSOS AO FIM DE FÉRIAS ETERNAS PARA JUÍZES CORRUPTOS, MAS A CRISE DO STF CONTINUA	61
OPINIÃO - QUEM INVADIU QUEM NA AMAZÔNIA?	62
NAVIO HISTÓRICO QUE AFUNDOU PARCIALMENTE EM SANTOS SERÁ IÇADO; MARINHA INVESTIGARÁ CAUSAS	63
OSC BUSCA MAIS OPORTUNIDADES DE TRABALHO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO PORTO DE SANTOS	65
VALOR ECONÔMICO (SP).....	67
TCU APONTA RISCO DE DESCASAMENTO FINANCEIRO E MANTÉM SUSPENSÃO ANÁLISE DA CONCESSÃO DA FERROGRÃO	67
REGULAÇÃO E MODELO DE CONCORRÊNCIA SÃO PILARES AO AVALIAR PRIVATIZAÇÃO DA COPASA, DIZ SABESP	69
CHEFE DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL AFIRMA QUE ESCOLTAS NAVAIS NÃO GARANTEM SEGURANÇA NO ORMUZ.....	69
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	71
DIQUES FLUTUANTES DO GRAND BAHAMA SHIPYARD RECEBEM REVESTIMENTO DA NIPPON PAINT MARINE	71
VLI AMPLIA VOLUMES TRANSPORTADOS EM FERROVIAS E PORTOS, COM MELHORA EM INDICADORES FINANCEIROS	72
ALTA NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E DOS FRETES NÃO IMPEDIRÁ TRANSPORTE DE CONTÊINERES, AVALIA XENETA.....	72
DECISÃO NO STF ANULA ACÓRDÃO DO TCU E VALIDA COBRANÇA DO SSE	74
ÁREA DE 65 MIL M² NO TVV VAI AMPLIAR CAPACIDADE LOGÍSTICA NO ES, PROJETA LOG-IN.....	75
ALTA DE PREÇOS E FALTA DE COMBUSTÍVEL CONVENCIONAL FARÁ ARMADORES AMPLIAREM INVESTIMENTOS EM NAVIOS COM OUTRAS OPÇÕES, PROJETA RYSTAD.....	75
CLARKSONS VÊ TENDÊNCIA DE EXPANSÃO DO SETOR O&G E NO APOIO OFFSHORE DO BRASIL, APESAR DOS DESAFIOS	76
COM US\$ 12 BILHÕES EXPORTADOS, AGRONEGÓCIO BRASILEIRO REGISTRA MAIOR RECEITA PARA FEVEREIRO.....	78
ANTAQ ATUALIZA AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2025-2028.....	78
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	79
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	79



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTRO DO TCU ALERTA PARA BUROCRACIA E DEFENDE MODERNIZAÇÃO DAS REGRAS DO SETOR PORTUÁRIO

Benjamin Zymler aponta excesso de processos e propõe mecanismos consensuais para resolver conflitos no setor

Por Maurício Martins 17 de março de 2026



Desde 2001 no Tribunal de Contas da União, Benjamin Zymler participou do Summit TCU, promovido pelo Grupo Tribuna em Brasília (Dimmy Falcão/Especial para A Tribuna)

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Benjamin Zymler afirmou que o setor portuário brasileiro precisa inovar e revisar normas e procedimentos que já não acompanham a dinâmica da atividade logística. A avaliação foi feita durante o Summit TCU, evento promovido pelo Grupo Tribuna na última terça-feira, na sede da Corte de Contas, em Brasília.

Ao abordar o futuro do arcabouço portuário nacional, o ministro destacou que o TCU exerce um papel importante na segurança jurídica e na análise de editais e políticas públicas, mas reconheceu que a atuação do órgão ocorre em um ambiente regulatório complexo.

“Pude constatar a complexidade do setor portuário brasileiro. São tantos os temas e tantas as questões que muitas vezes nós aqui do tribunal ficamos em situação muito difícil para resolver alguns dilemas que são suscitados”.

Zymler ressaltou que o controle exercido pela Corte ocorre principalmente no campo da legalidade e da eficiência administrativa, o que se torna mais delicado quando envolve decisões regulatórias das agências. Ele citou como exemplo discussões envolvendo licitações portuárias e decisões da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), nas quais o tribunal precisa equilibrar o respeito à esfera regulatória com a análise da legalidade dos atos administrativos.

Segundo o ministro, em muitos casos o TCU opta por recomendações em vez de determinações diretas. “Quando você recomenda, você apenas induz, mas não obriga”, afirmou, explicando que a Corte busca respeitar a discricionariedade da agência reguladora e do poder concedente.

Apesar disso, Zymler fez questionamentos sobre o atual modelo regulatório do setor. Para ele, há excesso de burocracia e procedimentos demorados e custosos, que acabam travando investimentos e decisões. “Estou realmente preocupado com o setor portuário. Acho que nós temos processos demais no TCU”.

Como alternativa para reduzir disputas e evitar que conflitos cheguem à Corte de Contas, o ministro defendeu a criação de mecanismos consensuais de solução de controvérsias dentro do próprio setor. Uma das ideias apresentadas é a criação de uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos, que permitiria aos agentes portuários resolver disputas antes de recorrer a órgãos de controle ou ao Judiciário.

“A ideia é evitar a submissão ao TCU de questões que poderiam e deveriam ser resolvidas por mecanismos consensuais”.

Problemas

Entre os pontos criticados pelo ministro estão a utilização ampla dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) e os mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

“Ninguém sabe o que vai ocorrer em 25 ou 30 anos. Esses estudos são complexos, demandam um trabalho inacreditável e, na verdade, são um prognóstico de alguma coisa que não vai ocorrer”.

Na avaliação dele, a rigidez do modelo de arrendamentos portuários também contribui para um cenário de assimetria regulatória quando comparado aos terminais de uso privado (TUPs), que possuem processos mais simples de autorização. Ele citou números que indicam crescimento mais acelerado dos investimentos nos TUPs e em menor escala nos arrendamentos portuários.

Zymler também criticou o modelo que prevê a reversão de ativos ao Estado ao final dos contratos, argumentando que a rápida evolução tecnológica do setor torna muitos equipamentos obsoletos em pouco tempo. “No fundo, não faz sentido a reversibilidade dos bens no campo das concessões portuárias, porque a superestrutura se torna obsoleta com muita rapidez.”

O ministro deixou uma mensagem de alerta e expectativa para o futuro do setor. “Tenho esperança de que o Congresso Nacional vai se debruçar sobre esse projeto (de revisão da Lei dos Portos) e trazer novas ideias. O produto final será uma redução dessa assimetria regulatória e um reconhecimento de que o modelo de arrendamento portuário precisa ser modernizado”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/03/2026

MAIOR PLATAFORMA DE PESCA DA AMÉRICA LATINA TERÁ REMODELAÇÃO MILIONÁRIA NO LITORAL DE SÃO PAULO E VIRARÁ GRANDE COMPLEXO

O projeto prevê um observatório e vários outros atrativos na estrutura que avança cerca de 400 metros sobre o mar da Baixada Santista

Da ATribuna.com.br 17 de março de 2026



O objetivo é modernizar toda a estrutura da plataforma de pesca e criar complexo com atrativos variados em Mongaguá (Dyego Gonçalves / Prefeitura de Mongaguá)

A maior plataforma de pesca em concreto armado da América Latina, localizada no município de Mongaguá, no litoral de São Paulo, passará por um processo de revitalização com investimento de R\$ 1,4 milhão, viabilizado por meio de emendas parlamentares federais. As obras ainda não começaram e, segundo a Prefeitura, o valor destinado até o momento não é suficiente para a

execução integral do projeto na cidade da Baixada Santista.

A primeira etapa do projeto está em fase final de elaboração. O investimento inicial de R\$ 1,4 milhão será destinado à melhoria da circulação de turistas e moradores no entorno dos quiosques de artesanato, além da requalificação do piso, da implantação de um ponto de ônibus e da revitalização da área de acesso que liga os quiosques de artesanato aos quiosques de alimentação, próximos à entrada da plataforma de pesca.

Já as demais etapas, de acordo com a Administração Municipal, dependem da liberação dos recursos solicitados junto ao Governo Federal.

“Em outra etapa, teremos a implantação de espaços que serão construídos, como o museu da Plataforma de Pesca, a sala da GBMar (Grupamento de Bombeiros Marítimo), o observatório para contemplação do mar, espaço para os juizes em campeonatos de surfe e a instalação de uma cafeteria”, detalha a Prefeitura, em nota.

O complexo também contará com um setor voltado à segurança local, com a instalação de uma sala destinada à Guarda Civil Municipal (GCM). A proposta é que o espaço vá além do uso por pescadores, oferecendo opções de lazer para toda a família, como a instalação de cubos d’água e outros equipamentos recreativos, além de um espaço multiuso.

Estrutura imponente e história marcante

Inaugurada em 1977, a plataforma de pesca de Mongaguá é reconhecida como a maior da América Latina em concreto armado. A estrutura é sustentada por mais de 100 pilares, avança cerca de 400 metros sobre o mar e possui 86 metros de extensão em cada lateral, oferecendo um espaço privilegiado para pescadores e visitantes. O pôr do sol no local está entre os atrativos mais apreciados por turistas.

Com o passar dos anos, a plataforma enfrentou problemas de manutenção e chegou a permanecer fechada por oito anos, sendo reaberta apenas em 2011, após obras de recuperação. Além da atividade pesqueira, o espaço também ganhou notoriedade cultural, servindo de cenário para o curta-metragem *Pier*, para um comercial com o jogador Neymar e para um clipe da banda norte-americana de thrash metal Megadeth.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SIQUEIRA MINERAÇÃO PLANEJA TERMINAL DA TRANSNORDERSTINA EM OURICURI (PE)

Em fase de testes, a Ferrovia Transnordestina, do Ceará, já começa a mostrar o impacto que vai ter para a produção de gesso e gipsita do Sertão do Araripe, em Pernambuco

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



Desembarque do calcário na cidade de Bela Vista, no Sul do Piauí. O produto embarcou em Ouricuri, em Pernambuco, no Sertão do Araripe. Foto: Grupo Siqueira Mineração

O Grupo Siqueira Mineração está planejando implantar um terminal para movimentar, principalmente calcário, em Ouricuri (PE), no trecho cearense da Ferrovia Transnordestina, que vai ligar a cidade de Eliseu Martins, no Piauí, ao Porto de Pecém, na Grande Fortaleza, passando por Salgueiro, em Pernambuco. “As conversas estão evoluindo para fazermos um contrato com a TLSA”, revela o diretor presidente da companhia, Francisco

Siqueira. O documento vai definir as regras do que Francisco chama de “ponto de embarque”.

O terminal vai embarcar calcário e brita para o Sul do Piauí e do Maranhão, sendo que a primeira vai apresentar maior volume. A Siqueira Mineração já envia cerca de 40 mil a 50 mil toneladas de calcário por mês para o Sul do Piauí e do Maranhão por rodovias. “Já enviamos 3 mil toneladas de calcário. Estamos estudando a economia, porque estamos distribuindo a carga que chegou no Sul do Piauí, de caminhão, para as fazendas daquela região. Mas há um sentimento de que é economicamente viável”, diz Francisco.

De acordo com o empresário, ainda não está fechado o valor do investimento, porque está sendo feito um levantamento de toda a estrutura que será necessária, assim como também pode ser definida uma contrapartida da TLSA no futuro terminal. Empresa do grupo da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a TLSA está realizando as obras da Transnordestina no Ceará e que tem a concessão deste trecho da ferrovia.

Em fase de testes, as 3 mil toneladas de calcário, da Siqueira Mineração, já transportadas embarcaram em Ouricuri, no Sertão pernambucano do Araripe, e desembarcaram no Terminal Intermodal de Cargas do Piauí (TIPI) da TLSA na cidade de Bela Vista do Piauí, no Sul daquele estado. De lá, o calcário seguiu de caminhão para as fazendas daquela região – incluindo o Sul do Maranhão – que cultivam soja, milho e algodão e usam o calcário dolomita, que é rico em magnésio e cálcio. “Os solos do Piauí e do Maranhão são arenosos e precisam do calcário e do gesso agrícola que é rico em enxofre e cálcio”, explica Francisco.

A Siqueira Mineração também fez uma parceria com uma empresa de ração e já fez testes também trazendo milho do Sul do Piauí para abastecer empresas próximas a Iguatu, no Ceará. O Sul do Piauí é um grande produtor de grãos.

Ao ser questionado se o terminal de Ouricuri inviabiliza o terminal já previsto no projeto da Transnordestina cearense na cidade de Trindade, Francisco responde que há demanda para os dois terminais. “Em Trindade, os produtores que vão embarcar, incluindo a Siqueira Mineração, uma média, de 70 mil a 100 mil toneladas por mês, via estradas para o Maranhão e o Piauí”, comenta Francisco.

Atualmente, o trecho cearense da Transnordestina tem mais de 700 quilômetros prontos dos 1206 km que compõem a ferrovia. No Ceará, subindo no sentido do litoral, os trens chegam até a cidade de Quixeramobim. Já no sentido do Sul do Piauí, os trens vão até Bela Vista do Piauí. Ou seja, as duas extremidades do trecho cearense não estão prontas que são o trecho do Piauí que vai até Eliseu Martins e os últimos 180 km até chegar em Pecém. As obras do trecho cearense foram retomadas em 2023 e a expectativa é de chegar a Pecém em 2027.

“Jamais pensei em escoar nossa produção pela Transnordestina. A perspectiva é muito boa, porque quando a Transnordestina chegar em Pecém, vamos poder escoar gipsita in natura para fábrica de cimentos e dry wall. Quando isso acontecer, a gipsita do Araripe vai competir com a gipsita que vem da Espanha”, afirma Francisco. E complementa: “a partir de Pecém, a gipsita vai poder ir de navio para os portos de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Vitória, do Espírito Santo”, se referindo aos Estados que apresentam o consumo alto do produto.



Os produtores de gipsita e gesso do Sertão do Araripe chegaram a perder mercado por causa da concorrência com a gipsita vinda da Espanha que chega mais barata em várias cidades do Brasil do que o produto extraído do Araripe transportado por caminhões.

Embarque do calcário em Ouricuri, em Pernambuco, no trecho cearense da Transnordestina. Foto: Grupo Siqueira Mineração

Projeto original da Transnordestina

As obras da Transnordestina, com o atual traçado, foram iniciadas em 2006. O lançamento oficial ocorreu em Missão Velha, no Ceará, sob responsabilidade da concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA). O projeto começava na cidade de Eliseu Martins, no Piauí, seguia até Salgueiro, em Pernambuco, e depois se dividia em dois ramos: Salgueiro–Pecém e Salgueiro–Suape.

O trecho pernambucano, entre Salgueiro e Suape, ficou sem concessionária após a TLSA informar, no final de 2022, que não tinha

interesse em concluir essa parte da ferrovia, devolvendo a concessão ao governo federal. Posteriormente, a Infra S.A., estatal federal, assumiu o projeto Salgueiro–Suape, que passou a integrar o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

A Infra fez uma licitação para a retomada das obras entre Custódia e Arcoverde do trecho pernambucano. O trecho Salgueiro–Suape possui 521,5 quilômetros de extensão e atravessa 27 municípios pernambucanos. Entre eles estão Serra Talhada, Arcoverde, Pesqueira, Palmares, Escada e Ipojuca, onde está localizado o Porto de Suape.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/03/2026

NORDESTE ENTRA NO MAPA GLOBAL DOS MINERAIS DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Ministério de Minas e Energia lançou o Guia para Investidores Estrangeiros em Minerais Críticos, mapeando um pipeline nacional

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



Minerais: Ero Copper, da Mineração Caraíba, tem mina no nordeste da Bahia/ Foto: Mineração Caraíba

A transição energética global abriu uma nova corrida por minerais considerados essenciais para tecnologias de baixo carbono. São matérias-primas usadas na fabricação de baterias para carros elétricos, sistemas de armazenamento de energia, turbinas eólicas, painéis solares e equipamentos eletrônicos de alta tecnologia. Sem eles, a chamada economia verde simplesmente não funciona.

De olho nesse mercado, o Ministério de Minas e Energia lançou o Guia para Investidores Estrangeiros em Minerais Críticos, mapeando um pipeline nacional com 56 projetos e cerca de R\$ 45,8 bilhões em investimentos voltados à expansão da mineração ligada à nova economia.

O Nordeste aparece nesse mapa com destaque. Bahia e Piauí concentram projetos importantes de cobre e níquel — minerais fundamentais para baterias, redes elétricas e equipamentos eletrônicos. Entre eles estão os projetos Pilar e Vermelhos, da Mineração Caraíba/Ero Copper, na Bahia, o Projeto Santa Rita, da Atlantic Nickel, e o Projeto Piauí Níquel, da Brazilian Nickel.

Minerais em abundância no Brasil

O interesse internacional se explica pelo potencial geológico brasileiro. O país possui 66,6% das reservas mundiais de nióbio, além de grandes depósitos de grafita e terras raras, insumos estratégicos para a indústria de alta tecnologia. Também detém a terceira maior reserva de níquel do planeta, estimada em cerca de 16 milhões de toneladas.

O desafio está no passo seguinte da cadeia produtiva. Apesar da abundância de recursos, o Brasil ainda atua majoritariamente como fornecedor de minério bruto. O país tem apenas uma empresa produzindo carbonato de lítio em grau bateria em escala comercial. Na prática, grande parte da transformação industrial ainda fora do país — o que limita o valor agregado gerado pela mineração nacional.

Acesse aqui Guia para Investidores Estrangeiros em Minerais Críticos.
<https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/geologia-mineracao-e-transformacao-mineral/guia-investidor-minerais-criticos/guia-investidor-estrangeiro-em-minerais-criticos/2026>



Gado Nelore, um dos preferidos por criadores/Foto: Pixabay

Agreste Leilões

O município de Sairé, no Agreste pernambucano, recebe no dia 11 de abril o 25º Remate da Fazenda Coqueiral Nelore RK, comandado pelo empresário Ricardo Kühni. O leilão ofertará reprodutores e matrizes Nelore P.O., registrados e bem avaliados, com foco no melhoramento genético dos rebanhos da região. A programação inclui palestra técnica do zootecnista Lauro Fraga de Almeida, da ABCZ, sobre rentabilidade na pecuária. O leilão

começa às 12h, com transmissão pelo canal da Agreste Leilões.

Varejo

O Grupo Rota do Mar realiza mais uma edição da Semana do Consumidor, com descontos de até 50% em produtos selecionados da marca Rota do Mar e reduções progressivas de até 20% na Hausport. A ação segue até domingo (15) nas lojas de Santa Cruz do Capibaribe, Toritama e Caruaru, além dos sites das marcas. A campanha destaca peças casuais e esportivas voltadas ao conforto e à durabilidade. Segundo o CEO Arnaldo Xavier, a proposta é incentivar a renovação do guarda-roupa com produtos de qualidade.

Stellantis

A Stellantis inaugurou um novo Espaço Maker em Goiana (PE), laboratório educacional que amplia o acesso de estudantes da rede pública à educação STEM, com atividades práticas de ciência, tecnologia, engenharia e matemática. Instalado em uma escola municipal da cidade, o espaço conta com impressoras 3D, kits de robótica e outros recursos tecnológicos e deve impactar mais de 4 mil alunos nos próximos dois anos.

Educação

A edtech pernambucana Cognvox conquistou seis certificações do Selo ODS Brasil, iniciativa que reconhece organizações alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da ONU. A empresa passou a integrar a categoria ODS Guia nas áreas de Saúde e Bem-Estar e Redução das Desigualdades. A Cognvox atua no desenvolvimento educacional de pessoas neurodivergentes.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 17/03/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PROJETO DE OUTORGA VERDE CONSOLIDA-SE COMO PRIORIDADE DA ANTAQ



Assunto foi o primeiro implementado no ambiente de regulação experimental - sandbox regulatório. Companhia vencedora da concessão terá 48 meses para produzir combustíveis considerados renováveis

Brasília, 16/03/2026 - Inovação. Pode-se conceituar esse tema como sendo o desenvolvimento de novas ideias, com foco nos meios de fornecer soluções para problemas ou, ainda, para evitá-los. Além disso, inovar é sinônimo de modernidade. No caso da Agência



Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), traz-se o sentido, também, de maturidade institucional - tópico levantado com frequência pela Agência nos últimos tempos.

Partindo do princípio de que a ANTAQ tem dado luz a esse assunto, foi aprovada e divulgada, na última Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada (ROD), a empresa Hardrada Energy Tech como sendo de proposta vencedora para tratar dessa modalidade, em caráter experimental, no setor portuário.

Esse plano, que é inédito na Agência, permite que sejam testados produtos e serviços por um determinado intervalo de tempo, com regras específicas e fiscalização da Agência. Ao final do período estipulado, é feita uma avaliação dos benefícios ou riscos à sociedade.

“O sandbox regulatório Outorga Verde foi estruturado para alinhar as ações da ANTAQ aos compromissos internacionais com a adaptação e mitigação frente às mudanças climáticas e às políticas públicas nacionais de transição energética. A iniciativa também reforça o papel do Brasil na promoção e no desenvolvimento de soluções de energia limpa”, disse Cristina Castro, diretora substituta da ANTAQ e relatora do item na última ROD.

Modernização do setor

A primeira outorga verde da ANTAQ tem como objetivo a ocupação e exploração de áreas ociosas dos portos organizados. No caso em questão, a empresa irá instalar um sistema de geração de energia pela coleta de resíduos no Porto de Suape (PE). O contrato tem previsão de prazo de 48 meses de duração e investimentos de até R\$ 28,8 milhões.

A concretização do projeto Outorga Verde contribui para avanços do setor portuário e, também, para o cumprimento das obrigações internacionais assumidas pelo Brasil - além de consolidar a construção de uma cultura comprometida com a sustentabilidade. A ideia é implementar tecnologias de energia renovável, combustíveis limpos e eletrificação em portos em um ambiente regulatório experimental - o chamado sandbox regulatório.

Durante o período do experimento, a ANTAQ definirá medidas para que os usuários dos serviços não se exponham a riscos excessivos. Também serão determinados indicadores de monitoramento e a atuação da empresa será acompanhada pela Agência.

Benefícios

O sandbox regulatório vai desenvolver modelos de negócios contemporâneos e testar técnicas e novas tecnologias. Desse modo, é possível ter mais governança e estabilidade regulatória na Agência, além de permitir o experimento em pequenos grupos antes de serem lançados para os usuários em geral, estimulando o ambiente de inovação tecnológica.

No ano passado, a agência publicou um edital de chamamento convidando empresas interessadas a participar. A escolha foi definida respeitando-se quatro áreas: geração de energia renovável; infraestrutura para combustíveis alternativos; eletrificação de operações portuárias e bunkering (abastecimento marítimo) de combustíveis limpos.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 17/03/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES APRESENTA CALENDÁRIO E AVANÇA NA DESBUROCRATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO

Reunião do Comitê Interinstitucional oficializou criação de Grupo de Trabalho para estudar o futuro da tecnologia nos portos



Novo Grupo de Trabalho criado no programa Navegue Simples vai focar em oportunidades de inserção de novas tecnologias no setor portuário

O Comitê Técnico Interinstitucional do programa Navegue Simples, coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, realizou na última sexta-feira (13) a primeira reunião ordinária de 2026 traçando a rota para a "2ª Onda" de entregas. O encontro avaliou resultados e definiu metas para destravar investimentos e modernizar a gestão portuária brasileira, com foco em segurança jurídica e na redução do

chamado "Custo Brasil".

Na reunião, foi criado um Grupo de Trabalho (GT) focado em novas oportunidades de negócios. O objetivo é estudar e prospectar tendências tecnológicas para o uso não convencional de ativos portuários públicos, mapeando tendências em transição energética, combustíveis sustentáveis e saneamento, alinhando a infraestrutura nacional às demandas globais.

"O Navegue Simples não é apenas um esforço de gestão, é uma virada de chave na mentalidade logística do país. Debater os rumos do programa e ouvir o setor é fundamental para que as soluções não fiquem restritas a atos normativos", afirmou o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Mpor, Tetsu Koike.

Também foi apresentado o painel de ações, em elaboração, que permitirá o acompanhamento online das atividades do programa por GT. No ambiente, será possível realizar a integração com sistemas externos de outros órgãos como a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), Secretaria Nacional de Portos (SNP) e Ibama. O objetivo é dar transparência às ações e facilitar a interlocução entre os membros dos seis GTs que compõem o Navegue Simples.

Em paralelo, o Governo trabalha em uma nova portaria interministerial para substituir as regras atuais de cessão de águas públicas (Portaria SPU 7.145/2018), com foco em garantir segurança jurídica para instalações fora da área do porto organizado. Há também um esforço para reduzir o tempo de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos de arrendamento, que hoje gira em torno de dois anos, o que inclui a publicação de um novo Manual de EVTEA (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) ainda neste ano.

Segundo Renildo Barros, Superintendente de Outorgas da Antaq, "o objetivo é conferir maior autonomia, celeridade e eficiência aos investimentos portuários. O EVTEA representa uma etapa complexa no processo decisório e, somado ao acompanhamento dos investimentos, acaba demandando importante tempo e recursos tanto do setor privado quanto do poder público. A proposta é tornar esse processo mais ágil, estimulando novos investimentos e reduzindo entraves burocráticos."

Meio Ambiente

A sustentabilidade e a inovação no setor portuário também foram abordadas com o debate sobre a adaptação das instruções normativas do Ibama às recentes alterações na Lei Geral de Licenciamento Ambiental (15.190/2025) e a consulta pública em andamento para aprimoramento da Política Nacional de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Portuária.

O programa também tem promovido maior integração entre os órgãos públicos e o setor privado, fortalecendo a coordenação institucional e a troca de informações. "Essa sinergia tem contribuído para tornar os processos mais previsíveis e eficientes, inclusive em temas ambientais, ao aproximar as áreas responsáveis pelo planejamento portuário, gestão patrimonial e licenciamento ambiental", afirma Koike. "Como resultado, avançam iniciativas voltadas à compatibilização de procedimentos, à redução

de sobreposições regulatórias e ao desenvolvimento de soluções que conciliem expansão da infraestrutura portuária com sustentabilidade e proteção ambiental”, conclui.

Calendário

Para 2026, o comitê do Programa Navegue Simples confirmou o calendário de ações: nos dias 5 e 6 de maio, será realizada a Caravana da Inovação no Porto de Paranaguá (PR); os portos de Maceió (AL), Rio Grande (RS) e Navegantes (SC) têm datas marcadas nos meses de julho e setembro. O Rio de Janeiro recebe em junho o evento Inova Portos e no dia 30 de setembro será lançada a 2ª Onda do programa.

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

Data: 17/03/2026

EMPRESA MEXICANA É AUTORIZADA A OPERAR TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS NO BRASIL

Entrada da TM Aerolíneas vai ampliar conectividade logística brasileira; autorização para operações no país foi concedida pela Anac



O transporte aéreo de cargas tem papel estratégico no comércio exterior brasileiro, especialmente para mercadorias de alto valor agregado ou que exigem rapidez na entrega.

O transporte aéreo de cargas tem papel estratégico no comércio exterior brasileiro, especialmente para mercadorias de alto valor agregado ou que exigem rapidez na entrega - Foto: Divulgação/TM Aerolíneas

A autorização para que a empresa mexicana TM Aerolíneas opere transporte aéreo internacional regular de cargas, com origem ou destino no Brasil, deve ampliar a conectividade logística do país e fortalecer sua integração às cadeias globais de comércio. A permissão foi concedida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), por meio da Portaria 18.932/2026, publicada no último 13 de março.

A decisão foi tomada após a companhia cumprir os requisitos regulatórios exigidos pela agência. Com a autorização, a empresa passa a poder operar rotas internacionais de transporte de cargas envolvendo o território brasileiro, ampliando as opções logísticas para o envio e recebimento de mercadorias.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que a ampliação da presença de empresas estrangeiras no país contribui para a logística brasileira e para dar vazão à produção do país. “Cada nova empresa que passa a operar transporte de cargas no Brasil amplia nossas rotas logísticas, aumenta a competitividade do setor e cria melhores condições para o escoamento da produção nacional. Isso é fundamental para fortalecer o comércio exterior e integrar ainda mais o Brasil às cadeias globais de suprimento”, disse.

“Cada nova empresa que passa a operar transporte de cargas no Brasil amplia nossas rotas logísticas, aumenta a competitividade do setor e cria melhores condições para o escoamento da produção nacional”

Silvio Costa Filho

Crescimento da carga aérea no Brasil

O transporte aéreo de cargas tem papel estratégico no comércio exterior brasileiro, especialmente para mercadorias de alto valor agregado ou que exigem rapidez na entrega. Em 2025, os aeroportos

do país movimentaram 1,34 bilhão de quilos de cargas, somando voos domésticos e internacionais, segundo dados do Relatório de Oferta e Demanda, da Anac.

Desse total, 881,7 milhões de quilos foram transportados em voos entre o Brasil e outros países, o equivalente a 65,4% de toda a carga aérea movimentada no período. Já as operações domésticas responderam por 465,4 milhões de quilos, cerca de 34,6% do total.

Entre os principais parceiros comerciais do Brasil no transporte aéreo de cargas estão Estados Unidos, Portugal, Chile, Alemanha e Espanha, que concentram parte significativa das operações logísticas internacionais realizadas pelos aeroportos brasileiros.

Tendência global de expansão

A ampliação das rotas de carga aérea ocorre em um momento de crescimento do setor em escala global. De acordo com relatório da International Air Transport Association (IATA), de dezembro de 2025, a demanda mundial por transporte aéreo de cargas cresceu 4,3% em 2025, com destaque para as operações internacionais, que avançaram 5,5% no período.

O levantamento aponta que a expansão do setor tem sido impulsionada por fatores como o crescimento do comércio eletrônico, a reorganização das cadeias globais de suprimento e a necessidade de transporte rápido para mercadorias de alto valor e sensíveis ao tempo.

Nesse contexto, a entrada de novos operadores internacionais no mercado brasileiro tende a ampliar as rotas disponíveis e a fortalecer a infraestrutura logística do país, contribuindo para a competitividade do comércio exterior.

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

Data: 17/03/2026

COM INVESTIMENTOS DE R\$ 120 MILHÕES, GOVERNO INAUGURA OBRAS DO AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ (RJ)

Intervenções ampliam a segurança operacional e modernizam a infraestrutura do terminal na zona oeste do Rio de Janeiro



Inauguração das obras do Aeroporto de Jacarepaguá (RJ)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) inaugurou, nesta segunda-feira (16), as obras previstas na Fase 1B do contrato de concessão do Aeroporto de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Nesta etapa, foram investidos cerca de R\$ 120 milhões em intervenções voltadas ao fortalecimento da segurança operacional e à modernização da infraestrutura do aeroporto. As melhorias foram realizadas pela concessionária PAX Aeroportos, responsável pela administração do terminal.

“Estamos entregando um aeroporto mais moderno, seguro e preparado para atender à crescente demanda da aviação executiva e da aviação geral no Rio de Janeiro. Esse investimento reforça o compromisso do Governo Federal em ampliar a qualidade da infraestrutura aeroportuária e atrair investimentos que impulsionem o desenvolvimento econômico e o turismo”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O ministro também destacou que a melhoria da infraestrutura em Jacarepaguá contribui para otimizar o sistema aeroportuário da capital fluminense. “O fortalecimento de aeroportos estratégicos como Jacarepaguá ajuda a distribuir melhor as operações aéreas na cidade, contribuindo para aliviar a demanda do Aeroporto Santos Dumont e ampliar a eficiência da rede aeroportuária”, completou.

Entre as obras realizadas estão a restauração da pista de pouso e decolagem, a recuperação do pavimento do pátio de aeronaves, a modernização dos sistemas de iluminação e da sinalização vertical, além da implantação de áreas de segurança de fim de pista (RESA) e a substituição dos sistemas PAPI.

Também foram executadas melhorias na área operacional e na infraestrutura de apoio do terminal de passageiros, com nova fachada, reforma de áreas internas e criação de um boulevard, além da modernização de equipamentos e estruturas de apoio.

“Com a entrega das obras, podemos dizer que o Aeroporto de Jacarepaguá está pronto para iniciar um novo capítulo de sua história. A modernização da infraestrutura preparou o Aeroporto de Jacarepaguá para a chegada do IFR, ou seja, a navegação por instrumentos, que vai tornar as operações mais seguras e previsíveis”, diz Rogério Prado, CEO da PAX Aeroportos.

O secretário executivo do MPor, Tomé França, afirmou ser motivo de orgulho ver um projeto nascer e ser concluído. “A obra foi entregue três meses antes do prazo, antecipando investimentos e melhorando a qualidade dos serviços para passageiros e trabalhadores. A infraestrutura aeroportuária impulsiona o desenvolvimento, atrai novos empreendimentos e gera mais oportunidades para a região.”

Já o sócio-diretor da XP Inc., Rafael Furlanetti, destacou que o empreendimento atende a dois objetivos estratégicos: o do brasileiro investidor e o do brasileiro usuário do aeroporto. Segundo ele, o Aeroporto de Jacarepaguá é relevante não apenas para as operações offshore, mas também para a mobilidade de negócios na região. “Um aeroporto eficiente impulsiona uma série de novos empreendimentos, amplia a oferta de serviços e gera mais oportunidades para a economia”, declarou.

Polo da aviação

Localizado na zona oeste da capital fluminense, o Aeroporto de Jacarepaguá é um dos principais polos da aviação geral no estado do Rio de Janeiro. O terminal atende principalmente operações de aviação executiva, táxi aéreo e voos de apoio a atividades econômicas e turísticas da região, incluindo voos panorâmicos, e off-shore (em alto-mar).

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

Data: 17/03/2026

FÓRUM DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS DEBATE EQUIDADE DE GÊNERO, SEGURANÇA E CONDIÇÕES DE TRABALHO NO SETOR

17ª reunião do grupo, realizada no Ministério de Portos e Aeroportos, reuniu entidades representativas e órgãos públicos para discutir pautas estratégicas para os trabalhadores portuários



17º encontro reuniu entidades representativas e órgãos públicos para discutir pautas estratégicas para os trabalhadores portuários. Foto: Divulgação/MPor

Entidades que compõem o Fórum dos Trabalhadores Portuários se reuniram no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), na última quinta-feira (12), para a 17ª reunião do grupo. No encontro, foram debatidos temas relevantes para o setor, como o início das atividades do Grupo de Trabalho (GT) de Equidade de Gênero, segurança no trabalho, inclusão e diversidade nos portos e políticas relacionadas aos modelos de contratação no setor.



A reunião também contou com a participação de representantes do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e do Ministério Público do Trabalho (MPT), que apresentaram iniciativas e discutiram a atuação dos órgãos nas demandas trabalhistas dos portos brasileiros.

Durante o evento, a coordenadora do GT de Equidade de Gênero e gerente executiva da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Maria Cristina Dutra, apresentou para os membros do Fórum um balanço do primeiro encontro do GT, realizado no início do mês, e destacou as principais pautas levantadas, entre elas a necessidade de realizar um levantamento sobre o quantitativo de mulheres que atuam nos portos brasileiros.

Segundo Maria Cristina Dutra, o encontro do grupo foi produtivo e representou um passo importante para ampliar o diálogo sobre a participação feminina no setor. “A reunião foi extremamente produtiva. Conseguimos avançar na aprovação do regimento interno e já iniciamos a construção do plano de trabalho”, destacou.

Representantes das entidades também ressaltaram o retorno positivo do GT e a importância da iniciativa para ampliar o debate sobre a presença das mulheres na atividade portuária. Para o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, a criação e a condução do GT representam um avanço importante para ampliar o debate sobre equidade de gênero no setor portuário e fortalecer a participação das mulheres nos espaços de diálogo. “Parabenizamos a atuação do grupo e queremos deixar registrado nosso reconhecimento pelo trabalho desenvolvido e pela coordenação da Cristina Dutra, que tem conduzido esse processo com muita dedicação”, pontuou.

Segurança do trabalho

Também foram debatidos temas relacionados à segurança no trabalho, inclusão e diversidade no setor, além de políticas voltadas ao desenvolvimento de modelos de contratação. A reunião contou ainda com a participação de um representante do MTE, que apresentou como o órgão atua na fiscalização e no acompanhamento das demandas trabalhistas nos portos do país.

Durante a apresentação, foi destacada a importância de que as administrações portuárias disponibilizem espaços adequados nas dependências dos portos para a atuação e acomodação dos fiscais. O Ministério também se colocou à disposição para realizar palestras e ações de orientação voltadas a trabalhadores e gestores portuários.

Representantes das entidades sindicais ressaltaram, ainda, a importância de fortalecer a presença da fiscalização nos portos, destacando que a ampliação do efetivo de auditores pode contribuir para o acompanhamento das atividades do setor e para a promoção de ambientes de trabalho cada vez mais seguros.

O MPT também esteve presente, representado pelo procurador do trabalho Alexandre Marin Ragagnin, que reforçou a importância de promover ambientes de trabalho seguros e preparados para receber e encaminhar denúncias ou demandas relacionadas às condições de trabalho. “É importante que a gente zele pelo ambiente de trabalho e nos coloquemos à disposição. Temos projetos específicos sobre esses temas e podemos somar”, afirmou o procurador.

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

Data: 17/03/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS INVESTE R\$ 153,9 MILHÕES NA MODERNIZAÇÃO DA ECLUSA DE AMARÓPOLIS (RS)

Modernização fortalece o sistema hidroviário e amplia a segurança da navegação no estado

O Ministério de Portos e Aeroportos investiu R\$ 153,9 milhões na modernização da Eclusa de Amarópolis, no Rio Grande do Sul. A iniciativa visa o fortalecimento da infraestrutura hidroviária e garantir mais segurança e eficiência à navegação interior. O investimento faz parte da política pública de manutenção das eclusas e das vias navegáveis conduzida pelo MPor em parceria com o

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Somente em 2025, mais de R\$ 500 milhões foram destinados à manutenção e modernização das hidrovias em diferentes regiões do país, garantindo melhores condições de navegação para embarcações de carga e passageiros.



Além de garantir a navegabilidade dos rios, estruturas como as eclusas contribuem para ampliar a eficiência do transporte hidroviário, considerado um dos modais mais sustentáveis para grandes volumes de carga. Foto: Divulgação/Dnit

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Otto Luiz Burler, a modernização dessas estruturas é essencial para garantir a continuidade das operações nas hidrovias brasileiras. “As eclusas são estruturas estratégicas para a navegação interior. Investir na modernização e manutenção dessas estruturas significa garantir segurança para as embarcações, eficiência no transporte de cargas e melhores condições de mobilidade para as populações que dependem dos rios”, destacou o secretário.

Além da eclusa de Amarópolis, o Rio Grande do Sul possui outras quatro eclusas em operação: Bom Retiro do Sul, Dom Marco, Fandango e Anel de Dom Marco. Juntas, elas permitem a continuidade da navegação em trechos de rios com diferentes níveis de altura. O estado também abriga a eclusa mais antiga em funcionamento no Brasil, evidenciando a tradição da navegação interior na região.

Funcionamento de uma eclusa

As eclusas são estruturas hidráulicas que funcionam como uma espécie de “elevador para embarcações”. Elas permitem que barcos e comboios de carga subam ou desçam trechos de rios que apresentam diferenças de altura ao longo do percurso.

O sistema funciona por meio de uma câmara que se enche ou se esvazia de água de forma controlada. Quando a embarcação entra na estrutura, o nível da água é ajustado até alcançar a altura do trecho seguinte do rio, permitindo que o trajeto continue com segurança.



Infográfico - Como funciona uma eclusa

De acordo com o diretor de Gestão Hidroviária do MPor, Eliezé Bulhões, a manutenção dessas estruturas é fundamental para garantir a navegabilidade das hidrovias. “A eclusa é um equipamento essencial para permitir a passagem segura das embarcações em rios com desníveis. A modernização dessas estruturas aumenta a confiabilidade das operações e contribui para manter as condições adequadas de navegação nas hidrovias brasileiras”, explicou.

Transporte eficiente e sustentável

Além de garantir a navegabilidade dos rios, estruturas como as eclusas contribuem para ampliar a eficiência do transporte hidroviário, considerado um dos modais mais sustentáveis para grandes volumes de carga. Uma única embarcação ou comboio pode transportar grandes quantidades de mercadorias com menor consumo de combustível por tonelada transportada e menor emissão de poluentes quando comparado ao transporte rodoviário.

Isso ajuda a reduzir custos logísticos e fortalece o papel das hidrovias como alternativa eficiente para o transporte no país. A modernização dessas estruturas também melhora as condições de segurança da navegação e reforça a infraestrutura logística brasileira, beneficiando regiões que dependem diretamente dos rios para o transporte de pessoas e mercadorias.

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

Data: 17/03/2026

NORDESTE CRESCE 11,6% NA AVIAÇÃO E SUPERA MÉDIA NACIONAL DE MOVIMENTAÇÃO AÉREA EM JANEIRO

Região movimentou 4,3 milhões de passageiros no mês, com os três aeroportos concentrando mais da metade da circulação aérea



Aeroporto de Recife - Foto: Divulgação/MPor

O Nordeste iniciou o ano de 2026 em ritmo de crescimento e com fluxo de passageiros nos aeroportos acima da média nacional. Em janeiro, os terminais da região registraram 4,39 milhões de passageiros, somando embarques e desembarques em voos domésticos e internacionais. O volume representa alta de 11,56% em relação ao mesmo mês de 2025, segundo dados do Relatório de Oferta e Demanda da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

No mesmo período, a movimentação aérea no Brasil cresceu cerca de 9,8%, o que coloca o Nordeste entre as regiões com desempenho acima da média nacional no início do ano. O resultado reforça a importância da aviação para a mobilidade regional e para atividades estratégicas da economia nordestina, como o turismo, o comércio e os serviços.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o crescimento no Nordeste demonstra mais uma vez a importância da aviação para o desenvolvimento do país. “A aviação tem um papel fundamental na integração do Brasil. Quando vemos regiões como o Nordeste crescendo acima da média nacional, isso mostra que estamos avançando na ampliação da conectividade aérea, fortalecendo o turismo e criando melhores condições para o desenvolvimento regional”, celebrou ele.

“Estamos avançando na ampliação da conectividade aérea, fortalecendo o turismo e criando melhores condições para o desenvolvimento regional”

Silvio Costa Filho

Aeroportos mais movimentados



Entre os aeroportos mais movimentados da região, o destaque ficou com Recife (PE), que registrou 995,3 mil passageiros, equivalente a 22,66% de toda a movimentação aérea regional. Na sequência aparecem Salvador (BA), com 865,7 mil passageiros (19,71%), e Fortaleza (CE), com 628,9 mil passageiros (14,32%). Juntos, os três aeroportos concentraram mais da metade da circulação aérea da região no período, atuando como importantes hubs de conexão para voos nacionais e internacionais.

Também tiveram participação relevante na movimentação regional aeroportos com forte vocação turística, como Maceió (AL), com 336.148 passageiros; Porto Seguro (BA), com 319.128; Natal (RN), com 274.625; e João Pessoa (PB), com 204.120; além de terminais estratégicos para a integração regional, como São Luís (MA), Aracaju (SE) e Teresina (PI).

Turismo internacional em alta

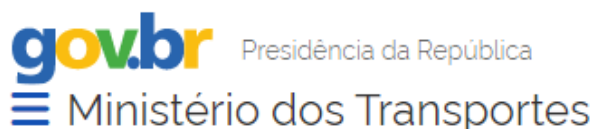
O crescimento da movimentação aérea também reflete o avanço do fluxo internacional para o Nordeste. Em janeiro, os aeroportos da região registraram 229 mil passageiros em voos internacionais, com destaque para conexões com Portugal, Argentina, França, Espanha, Chile e Estados Unidos.

Dados do painel da Embratur, com base em registros da Polícia Federal, indicam que 73,8 mil visitantes residentes no exterior, estrangeiros ou brasileiros que vivem fora do país, chegaram ao Nordeste no período, um aumento de 59% em relação a janeiro de 2025.

Entre os principais destinos desses viajantes estão Bahia, Pernambuco, Ceará, Rio Grande do Norte e Alagoas, estados que concentram parte significativa da infraestrutura aeroportuária internacional da região. Os dados também mostram uma forte presença de turistas sul-americanos e europeus, com destaque para visitantes da Argentina, Portugal, Itália, França e Uruguai.

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

Data: 17/03/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO RENAN FILHO INAUGURA DUPLICAÇÃO DA BR-222 NO CEARÁ E VISTORIA OBRAS NA BR-116

Investimento nas duas intervenções soma R\$ 558 milhões por meio do Novo PAC

O ministro dos Transportes, Renan Filho, entrega nesta terça-feira (17) a duplicação da BR-222/CE e vistoria as obras da BR-116/CE, em um total de 46 quilômetros de trechos estratégicos do Ceará. As duas vias contaram com recursos de R\$558 milhões do Novo PAC.

A primeira agenda será na BR-222/CE, com a inauguração de 24 quilômetros de pistas duplicadas entre Caucaia e Pecém. A intervenção recebeu aportes de R\$268,9 milhões e integra um corredor logístico com fluxo diário de mais de 11,6 mil veículos.

Já na BR-116/CE, o ministro acompanhará o andamento da duplicação entre os municípios de Pacajus e Chorozinho. A obra tem investimentos de R\$289,1 milhões para ampliar a capacidade de 22,1 quilômetros na principal porta de entrada terrestre do estado.

A BR-116 é uma das principais rodovias do Brasil, cortando o país da cidade de Fortaleza (CE) até Jaguarão, na divisa do Rio Grande do Sul com o Uruguai. No Ceará, a sua extensão possui 548 quilômetros, sendo um dos corredores logísticos essenciais da região, tanto para turistas quanto para cargas que precisam chegar ou sair do estado.

Serviço

Entrega da duplicação da BR-222/CE (Caucaia - Pecém)

Data: terça-feira, 17 de março

Horário: 9h

Local: BR-222 – km 30,41 – Comunidade Primavera (próxima ao Posto) – Caucaia/CE

Visita à duplicação da BR-116/CE (Pacajus - Chorozinho)

Data: terça-feira, 17 de março

Horário: 11h

Local: BR-116 – Km 54 - Pacajus/CE

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

Data: 17/03/2026



PORTAL PORTO GENTE

SANTOS: DRAGAGEM DE 18 METROS ETERNA OU PÍER OFF SHORE?



Opinião - Paulo Shiff - Engenheiro portuário e jornalista. Apresentador do ISFM News na ISFM - 100,7 e na ISTV. No YouTube, radio_isfm.

O contrato de dragagem do canal do estuário do Porto de Santos que se encerra neste mês de março tem o valor de R\$ 277 milhões por 24 meses.

A empresa responsável pela manutenção da profundidade em 15 metros é a Van Oord.

A dragagem nos últimos anos não tem trazido problemas para a operação portuária.

Mas nem sempre foi assim. Houve períodos no passado mais ou menos recente marcados por interrupções, dificuldades para acertar contratos e insegurança quanto à manutenção da profundidade necessária para a operação. Entre 2015 e 2018, por exemplo, uma longa disputa judicial envolveu o consórcio Boskalis / Van Oord e a EEL Infraestruturas na licitação da dragagem.

A ideia atual é o aprofundamento do canal para 17 metros e depois, talvez, para 18.

Essa profundidade permitiria a atracação de navios New Panamax, com mais de 366 metros de extensão, sem nenhum esforço logístico adicional, como a interrupção do tráfego de balsas entre Santos e Guarujá ou a espera de horários específicos de preamar.

A dragagem de aprofundamento e, depois, de manutenção da profundidade alcançada certamente vai exigir um contrato bem mais caro e também vai trazer modificações ambientais no entorno mais complexas de administrar.

A dragagem representa uma intervenção drástica em uma situação estabilizada pela natureza. Quanto mais profunda, mais drástica a intervenção. A natureza tende a recompor a condição original e estável, promovendo sedimentação. É por isso que a dragagem de manutenção se torna permanente.

O custo da dragagem de manutenção, somado aos prejuízos ambientais que muitas vezes acabam sendo ignorados, justifica plenamente o estudo de uma solução alternativa.

Esse Plano B surge sob a forma de um píer offshore instalado próximo ao Porto, em local que garanta naturalmente profundidades de 17 a 18 metros, sem necessidade de dragagem constante.

O porto já instalado continuaria operando com navios Panamax, que não exigem profundidades maiores. Já os navios New Panamax e Ultra Large, com capacidades de até 24 mil TEUs, operariam nesse novo píer.

Não seria nenhuma novidade. A Turquia inaugurou no ano passado a extensão para 880 metros do píer offshore East Med Hub. O custo, incluindo dragagem necessária no local e equipamentos — como 32 guindastes — foi de cerca de US\$ 455 milhões.

No fim, trata-se essencialmente de uma questão de fazer contas.

Paulo Shiff

Engenheiro portuário e jornalista. Apresentador do ISFM News na ISFM - 100,7 e na ISTV. No YouTube, radio_isfm.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 17/03/2026

PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 104 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO

Movimentação portuária cresce 12,79% em janeiro e atinge 104 milhões de toneladas

Setor portuário inicia o ano com desempenho recorde; portos públicos movimentaram 35,5 milhões de toneladas no período.



O setor portuário brasileiro iniciou o ano mantendo o ritmo de crescimento. Dados do Estatístico Aquaviário referentes ao mês de janeiro apontam que os portos do país movimentaram 104 milhões de toneladas, um aumento de 12,79% em relação ao mesmo período do ano passado.

Portos públicos movimentaram 35,5 milhões de toneladas em janeiro. Foto: Divulgação/Porto do Rio de Janeiro

As informações foram divulgadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e confirmam a continuidade da expansão da atividade portuária no país.

Números da movimentação em janeiro

104 mi
toneladas movimentadas

+12,79%
crescimento anual

35,5 mi
portos públicos

Portos públicos ampliam movimentação

Nos portos públicos, a movimentação alcançou 35,5 milhões de toneladas, o que representa crescimento de 10,3% na comparação com janeiro de 2025. Entre as 20 instalações portuárias com maiores movimentações, o destaque de maior crescimento relativo foi o Porto de Santarém (PA), que movimentou 1,6 milhão de toneladas, registrando alta de 156,3%.

“O resultado demonstra que o setor portuário brasileiro vive um momento consistente de expansão e os números evidenciam o avanço da infraestrutura dos nossos terminais.”

Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos

O secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, destacou que os resultados refletem políticas públicas e projetos estruturantes voltados à ampliação da capacidade logística e ao fortalecimento do comércio exterior brasileiro.

Desempenho dos Terminais de Uso Privado

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) também apresentaram desempenho expressivo, com 68,7 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 14,1% em relação ao mesmo período do ano passado.

Entre os destaques está o Terminal de Petróleo TPET/TOIL, localizado no Porto do Açu (RJ), que registrou movimentação de 7,7 milhões de toneladas, avanço de 159,8%.

Movimentação por tipo de navegação

Impulsionada pelas exportações brasileiras, a navegação de longo curso movimentou 70,9 milhões de toneladas em janeiro, crescimento de 11% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A cabotagem, responsável pelo transporte entre portos nacionais, registrou crescimento de 13,7%, com 27,4 milhões de toneladas movimentadas, reforçando seu papel estratégico na logística nacional.

Tipos de cargas movimentadas

Entre os tipos de carga, a carga geral solta apresentou crescimento de 13,2%, totalizando 4,9 milhões de toneladas. Já as cargas containerizadas registraram aumento de 1,9%, com cerca de 13,2 milhões de toneladas movimentadas.

Os graneis sólidos alcançaram 54,7 milhões de toneladas, crescimento de 10,4%, enquanto os graneis líquidos registraram alta de 29,7%, com 31,2 milhões de toneladas movimentadas.

Principais mercadorias

Entre as mercadorias mais movimentadas no período, o destaque foi para o óleo bruto de petróleo, com 21,4 milhões de toneladas e crescimento de 37,6%. Em seguida aparece a soja, com 4 milhões de toneladas movimentadas e avanço de 114,3%.

O coque de petróleo também registrou crescimento relevante, alcançando 0,6 milhão de tonelada e aumento de 32,7% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/03/2026

PORTO DO AÇU BATE RECORDE HISTÓRICO EM MOVIMENTAÇÕES

Porto do Açu bate recorde e movimenta 89 milhões de toneladas em 2025

Complexo porto-indústria do Norte Fluminense registra crescimento de 14% no ano e consolida posição entre os maiores portos do Brasil.



O Porto do Açu encerrou 2025 com 89 milhões de toneladas movimentadas, alta de 14% em relação ao ano anterior e volume recorde do complexo porto-indústria. O desempenho mantém o Açu como o segundo maior porto do país em movimentação de cargas.

Porto do Açu, divulgação

O resultado reforça a trajetória de crescimento do complexo, que registra média anual de expansão de 26% na última década. O desempenho foi impulsionado principalmente pelos segmentos de petróleo, minério de ferro e cargas gerais.



Números do Porto do Açu em 2025

89 mi
toneladas movimentadas

+14%
crescimento anual

US\$ 16 bi
fluxo comercial

Exportações lideradas por petróleo

O Porto do Açu respondeu por cerca de 3% do fluxo brasileiro no comércio exterior e movimentou aproximadamente US\$ 16 bilhões em 2025. O petróleo liderou a pauta exportadora com US\$ 14,5 bilhões, seguido pelo minério de ferro, com US\$ 2 bilhões.

O Terminal de Transbordo de Petróleo (T-Oil), operado pela Vast Infraestrutura, registrou recorde de embarques de óleo cru com 220 milhões de barris destinados ao exterior. Já o terminal da Ferroport movimentou 24 milhões de toneladas de minério de ferro.

“Os resultados confirmam nossa solidez, eficiência operacional e integração logística. Ampliamos nossa relevância no cenário nacional como plataforma estratégica para o comércio exterior.”

Eugenio Figueiredo, CEO do Porto do Açu

Diversificação impulsiona Terminal Multicargas

O Terminal Multicargas (T-Mult) também registrou recorde histórico com 2,1 milhões de toneladas movimentadas. Entre 2016 e 2025, o crescimento acumulado foi de 32%.

O terminal encerrou o ano com 77 clientes ativos e 25 tipos diferentes de cargas operadas, entre elas tarugo, trigo, soja, locomotivas e milho.

Perspectivas para 2026

Para 2026, o complexo inicia o ano com projetos estruturantes em fase avançada e novos investimentos já implementados, ampliando sua capacidade de atender setores como energia, mineração, agronegócio e indústria.

Segundo a administração do porto, a estratégia continua focada na geração de valor de longo prazo e na consolidação do Açu como plataforma logística estratégica para o Brasil.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA NOVA ERA PARA OS CANAIS PORTUÁRIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil encontrou o caminho definitivo para destravar um dos maiores gargalos de sua competitividade global: a profundidade e a eficiência de seus canais de acesso portuários. Ao projetar, para este ano, a realização de até três novos leilões para a concessão dessas vias de navegação — as de Itajaí (SC), Rio Grande (RS) e Santos (SP) —, o Governo Federal consolida uma estratégia que iniciou com sucesso em Paranaguá (PR) e que agora ganha escala nacional. Defender a concessão desses canais é defender a transição de um modelo de dragagem intermitente e dependente de orçamentos públicos para um sistema de alta performance, gerido pela iniciativa privada sob rigorosas metas de profundidade e segurança.

A importância estratégica dessas concessões reside na previsibilidade operacional. Para que o Brasil acompanhe o gigantismo da frota marítima mundial, o aprofundamento dos canais não é um luxo, mas uma necessidade de sobrevivência comercial. O projeto de Santos, por exemplo, prevê um calado de 17 metros (com estudos para 18 metros), um investimento de R\$ 6,45 bilhões que colocará definitivamente o principal porto do Hemisfério Sul no mapa das rotas dos megacontêineres. Sem a agilidade do capital privado, tais obras levariam décadas para sair do papel; sob concessão, tornam-se compromissos contratuais com prazos definidos.

No Sul do País, o modelo ganha contornos de inovação logística. A proposta para o Rio Grande do Sul, ao integrar o canal de acesso marítimo às hidrovias gaúchas em uma única concessão, demonstra uma visão sistêmica da infraestrutura. Ao unificar a gestão de ativos sob uma mesma modelagem, o Governo otimiza custos e garante que a carga que navega pelo interior do estado encontre um porto marítimo pronto para recebê-la com eficiência. É a geografia sendo usada a favor da viabilidade econômica, garantindo investimentos de R\$ 134 milhões em uma malha hidroviária essencial.

Já o projeto de Itajaí, o mais maduro na fila do Tribunal de Contas da União (TCU), carrega a responsabilidade de ser o próximo “case” de sucesso. Com R\$ 2,8 bilhões em investimentos previstos, a concessão será o oxigênio necessário para que o complexo portuário catarinense retome sua pujança e ofereça aos armadores a segurança de um canal sempre operacional e profundo. A ordem de maturidade processual apresentada pelo Ministério de Portos e Aeroportos revela um planejamento técnico criterioso, que respeita as fases de consulta pública e análise dos órgãos de controle.

O Brasil não pode mais permitir que sua balança comercial seja limitada pela “régua” de seus canais. A concessão dessas vias é a ferramenta que garantirá o calado necessário para que os portos brasileiros deixem de ser terminais de alimentação (feeders) e se tornem grandes centros de conexão (hubs) globais. Com os leilões de Itajaí, Rio Grande e Santos no horizonte, o País sinaliza ao mercado internacional que o tempo da infraestrutura reativa ficou para trás. Agora, o foco é a eficiência, a profundidade e, acima de tudo, a continuidade dos investimentos que garantirão o escoamento da riqueza nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

INSIGHT – DIREITO - MONITORAMENTO EM ÁREAS ALFANDEGADAS: SEGURANÇA PORTUÁRIA E GOVERNANÇA DE DADOS SOB A LGPD



JULIANE PASCOETO CAVALINI

Advogada especialista em Privacidade e Proteção de Dados e Educação Digital e consultora do Sammarco Advogados em LGPD.
opinioao@portalbenews.com.br

Não é novidade que a atividade portuária opera sob um regime jurídico rigoroso.

A Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), a Instrução Normativa RFB nº 1.985/2020, a Portaria COANA nº 80/2022 e a Portaria RFB nº 143/2022 estabelecem exigências de controle e vigilância nas áreas alfandegadas, impondo aos administradores de recintos a manutenção de sistemas aptos a permitir o monitoramento das operações e o acesso pela fiscalização aduaneira.

Na prática, isso se materializa por meio de sistemas eletrônicos de monitoramento, usualmente CFTV, integrados ao ambiente tecnológico da Receita Federal.

O ponto central, contudo, não é a obrigação regulatória em si. É como essa obrigação dialoga com a Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD.

A captação e o armazenamento de imagens de trabalhadores portuários, caminhoneiros, tripulantes e visitantes configuram tratamento de dados pessoais, nos termos do art. 5º, I e X, da Lei nº 13.709/2018.



Quando essas imagens são disponibilizadas automaticamente à Receita Federal, há também operação de compartilhamento.

Em ambientes portuários, o monitoramento eletrônico não é neutro do ponto de vista jurídico. Ainda que tenha finalidade legítima fundamento regulatório, ele envolve vigilância contínua de pessoas em contexto laboral e operacional.

A depender da tecnologia utilizada, as imagens podem permitir:

- Identificação direta de indivíduos
- Análise de padrões de comportamento
- Cruzamento com outros sistemas de controle de acesso

Isso amplia a dimensão do tratamento de dados.

Sob a perspectiva constitucional, a proteção de dados pessoais integra o conjunto de direitos fundamentais relacionados à privacidade e à autodeterminação informativa.

A LGPD concretiza essa proteção ao estabelecer limites materiais ao tratamento, mesmo quando há base legal válida.

A captação, o armazenamento e a disponibilização automatizada de imagens à Receita Federal configuram operações de tratamento legitimadas pelo art. 7º, II, da LGPD (cumprimento de obrigação legal ou regulatória).

Contudo, a base legal não esgota a análise.

O art. 6º da LGPD estabelece princípios que continuam plenamente aplicáveis, mesmo quando o tratamento é obrigatório.

Finalidade: O monitoramento deve estar claramente vinculado à segurança e à fiscalização aduaneira. A utilização das imagens para finalidades distintas, como controle informal de desempenho ou fiscalização disciplinar desvinculada da segurança pode caracterizar desvio de finalidade.

Adequação: O princípio da adequação exige coerência entre a finalidade declarada e a prática operacional. Se a justificativa do sistema é garantir segurança e rastreabilidade, o uso interno das imagens deve permanecer estritamente alinhado a esse objetivo.

Necessidade: A necessidade impõe limitação ao mínimo indispensável para cumprimento da obrigação regulatória. Isso envolve avaliar posicionamento de câmeras, ângulo de captação, tempo de retenção e volume de dados armazenados.

Monitorar não significa monitorar além do necessário.

Transparência: Trabalhadores, prestadores de serviço e demais usuários das áreas alfandegadas devem ter ciência da existência do monitoramento e da possibilidade de compartilhamento com autoridade pública. A transparência pode se materializar por meio de sinalização adequada, políticas internas acessíveis e comunicação clara aos colaboradores.

Segurança: O princípio da segurança (art. 6º, VII) e o art. 46 da LGPD impõem a adoção de medidas técnicas e administrativas aptas a proteger as imagens contra acessos não autorizados, vazamentos ou uso indevido.

Em ambientes portuários, onde circulam informações estratégicas, a proteção das gravações é tão relevante quanto sua captação.



Controle de acesso restrito, registro de visualizações, segregação de funções e políticas de descarte seguro tornam-se indispensáveis.

Prestação de Contas (Accountability): Este princípio exige capacidade de demonstrar conformidade. O controlador deve manter registro das operações (art. 37), documentar fluxos de integração com a Receita Federal e comprovar que medidas de segurança e governança foram implementadas.

A ausência de documentação transforma uma obrigação legítima em risco regulatório.

Hipoteticamente, imagine um recinto alfandegado que mantém sistema de monitoramento integrado ao ambiente da Receita Federal, conforme exigido pelas normas de alfandegamento.

O compartilhamento ocorre corretamente, contudo:

- Não há definição formal de prazo de retenção.
- O acesso interno às gravações não é registrado.
- As imagens começam a ser utilizadas para avaliar condutas operacionais sem vínculo direto com segurança aduaneira.

Nesse cenário, a base legal permanece válida. O problema surge na governança interna.

Em eventual fiscalização da Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD), o risco não estaria no cumprimento da obrigação regulatória, mas na incapacidade de demonstrar observância dos princípios da LGPD.

É nesse ponto que segurança jurídica e segurança da informação seguem unidas.

Em outras palavras, a legitimidade regulatória não transforma o monitoramento em prática ilimitada.

Há uma diferença relevante entre vigilância para segurança institucional e vigilância desproporcional.

E é aqui, nesse ponto, que a governança assume papel estruturante.

O equívoco mais comum está em presumir que a existência de base legal encerra a análise.

Não encerra!!

O art. 37 impõe ao controlador o dever de manter registro das operações de tratamento.

O art. 46 exige a adoção de medidas técnicas e administrativas aptas a proteger os dados contra acessos não autorizados.

Isso significa que o recinto alfandegado precisa estruturar:

- Mapeamento formal do fluxo de imagens
- Descrição da integração sistêmica com a Receita Federal
- Política clara de retenção
- Controle de acesso interno às gravações
- Procedimentos de segurança da informação

A ausência desses elementos transforma uma obrigação legítima em vulnerabilidade regulatória.

O compartilhamento com a Receita Federal é parte da engrenagem regulatória do setor portuário. Os riscos surgem quando:

- As imagens são mantidas por prazo superior ao necessário
- Não há delimitação clara de quem pode acessar as gravações

- As equipes não recebem treinamento adequado
- As imagens passam a ser utilizadas para finalidades não previstas

Em ambientes de infraestrutura estratégica, a falta de governança documental pode gerar questionamentos tanto sob a ótica da proteção de dados quanto em auditorias regulatórias.

E a LGPD nesse contexto não é obstáculo à fiscalização aduaneira, tampouco impede monitoramento ou restringe a atuação da Receita Federal quando há fundamento legal.

O que a lei exige é organização. A LGPD é principiológica!

Quando o tratamento é estruturado com documentação adequada, fluxos claros, registros formais e equipes engajadas, o monitoramento deixa de ser apenas requisito regulatório e passa a integrar um modelo de governança institucional.

Em um setor altamente regulado como o portuário, maturidade operacional e maturidade em proteção de dados caminham juntas.

Cumprir a obrigação é necessário. Cumpri-la com governança é estratégico.

Juliane Pascoeto Cavalini e os demais profissionais do Sammarco Advogados escrevem quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

A NECESSIDADE IMPÕE LIMITAÇÃO AO MÍNIMO INDISPENSÁVEL PARA CUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO REGULATÓRIA. ISSO ENVOLVE AVALIAR POSICIONAMENTO DE CÂMERAS, ÂNGULO DE CAPTAÇÃO, TEMPO DE RETENÇÃO E VOLUME DE DADOS ARMAZENADOS. MONITORAR NÃO SIGNIFICA MONITORAR ALÉM DO NECESSÁRIO

A NECESSIDADE IMPÕE LIMITAÇÃO AO MÍNIMO INDISPENSÁVEL PARA CUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO REGULATÓRIA. ISSO ENVOLVE AVALIAR POSICIONAMENTO DE CÂMERAS, ÂNGULO DE CAPTAÇÃO, TEMPO DE RETENÇÃO E VOLUME DE DADOS ARMAZENADOS. MONITORAR NÃO SIGNIFICA MONITORAR ALÉM DO NECESSÁRIO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

POLÍTICA - LIMITE DE CANDIDATOS POR PARTIDO ESTÁ MANTIDO

STF confirma que cada legenda pode registrar, no máximo, um candidato a mais do que o número de vagas em disputa em eleições proporcionais

Do Estadão Conteúdo

A decisão vale para disputas de cargos na esfera federal, como a Câmara dos Deputados (foto), estadual e municipal

O Supremo Tribunal Federal (STF) confirmou, por unanimidade, a constitucionalidade das regras que limitam o número de candidatos registrados por partidos nas eleições proporcionais. A decisão foi tomada no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7017, em sessão virtual concluída em 24 de fevereiro.

A decisão mantém em vigor a regra do artigo 10 da Lei das Eleições (Lei 9.504/1997), alterada pela Lei 14.211/2021: cada partido pode registrar, no máximo, um candidato a mais do que o número de vagas em disputa em cada circunscrição.





Em um Estado com dez cadeiras na Câmara dos Deputados, por exemplo, a legenda pode inscrever até 11 candidatos. A mesma lógica vale para as assembleias legislativas, a Câmara Legislativa do Distrito Federal e as câmaras municipais.

A lei aprovada pelo Congresso previa duas exceções. Nos Estados com até 18 deputados federais, os partidos poderiam registrar candidatos a deputado federal e estadual em número equivalente a até 150% das vagas, margem maior para acomodar a menor representação dessas unidades da federação.

Nos municípios com até 100 mil eleitores, a mesma proporção de 150% valeria para o registro de candidatos a vereador. O então presidente Jair Bolsonaro (PL) vetou esses dispositivos em 2021, e o Congresso não derrubou o veto. Com a decisão do STF, os vetos permanecem válidos e a regra geral de 100% mais um se aplica a todas as circunscrições.

A ação foi proposta pelo Cidadania. O partido alegou inconstitucionalidade formal no processo legislativo que originou a Lei 14.211/2021. Segundo a legenda, a presidência do Senado Federal ajustou a redação do texto aprovado pelo Congresso antes de encaminhá-lo ao então presidente da República, o que teria viabilizado o veto às exceções previstas no projeto original.

O Cidadania sustentou que a mudança violou o devido processo legislativo e os princípios democrático e da legalidade. O relator, ministro Kassio Nunes Marques, julgou a ação improcedente. Para ele, não houve alteração de conteúdo, mas apenas correção de erro de formatação.

A Lei Complementar 95/1998, que regula a técnica legislativa, determina que exceções à regra geral sejam previstas em parágrafos, e não em incisos, como constavam no projeto. O Senado adequou o texto a essa exigência sem modificar a substância da norma.

O ministro afastou, ainda, a tese de violação ao devido processo legislativo e aos princípios democrático e da separação dos Poderes.

Nunes Marques ressaltou que correções internas do Poder Legislativo não autorizam intervenção do STF, salvo em caso de violação direta à Constituição. Os demais ministros acompanharam o voto integralmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

A AGENDA DO MINISTRO

A semana começou com uma agenda de “contenção de danos” e grandes projetos para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Na contagem regressiva para deixar a pasta, o que ocorrerá no início de abril, para disputar uma das vagas no Senado por Pernambuco, ele passou a focar em duas frentes críticas, como revelou nessa segunda-feira: o custo das passagens aéreas, pressionado pelo cenário geopolítico, e o leilão do Tecon Santos 10, megaprojeto de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos (SP).

REUNIÃO COM HADDAD

Em relação ao custo das passagens aéreas, a disparada nos preços internacionais do petróleo acendeu o sinal de alerta no Governo. Os gastos com querosene de aviação (QAV) representam cerca de 40% dos custos fixos das companhias aéreas brasileiras, e qualquer oscilação impacta diretamente o preço final das passagens. Para blindar o setor dos reflexos deste cenário, Silvio Costa Filho levará à Fazenda, ainda nesta semana, propostas elaboradas em conjunto com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear). Serão defendidas alternativas tributárias ou mecanismos de compensação para preservar a competitividade das empresas e evitar um repasse brusco ao consumidor.

LEILÃO NO TERCEIRO TRIMESTRE

O ministro também atualizou o cronograma do Tecon Santos 10. O leilão do terminal, antes previsto para este primeiro semestre, deve ocorrer entre agosto e setembro deste ano. Nos próximos 30 dias, o Governo definirá o modelo final do certame (se será focado em movimentação de carga ou em leilão de outorga pura). Há entre oito e dez grupos internacionais no radar, com destaque para investidores da Arábia Saudita, Europa e Estados Unidos.

O TESTE FINAL

Ao entregar o Aeroporto de Jacarepaguá (RJ) modernizado nessa segunda-feira e anunciar essas frentes de negociação, Silvio Costa Filho tenta encerrar seu ciclo ministerial com a imagem de um gestor que “destravou” a infraestrutura. O sucesso dessas conversas com Haddad sobre o combustível aeroportuário será o teste final de sua influência política, antes de mergulhar na campanha pelo Senado em Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

POLÍTICA - PT ACIONA TSE CONTRA FLÁVIO BOLSONARO

Partido reclama de três vídeos publicados em redes sociais, associando o presidente Lula ao crime organizado

Por Estadão Conteúdo



O PT pede para que os vídeos sejam removidos e que Flávio (foto), Carlos e o PL sejam punidos com multa por propaganda antecipada

O PT acionou o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) nesta segunda-feira, 16, para pedir a remoção de três vídeos publicados pelo senador Flávio Bolsonaro (PL) nas redes sociais que associam o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao crime organizado. A ação também mira o vereador Carlos Bolsonaro (PL) e o PL, que compartilharam um dos vídeos em seus perfis. A ação foi distribuída para a ministra Estela

Aranha.

Os vídeos sugerem que Lula e o PT estariam ligados a facções criminosas. Um dos vídeos acusa o presidente de fazer “lobby” para evitar que os Estados Unidos classifiquem o Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas.

O governo é contra equiparar facções criminosas brasileiras a organizações terroristas - medida defendida pela oposição. O governo entende que essa equiparação abriria margem para intervenções de outros países e ameaças à soberania nacional.

Outra publicação questionada na ação usa inteligência artificial (IA) para manipular imagens do rosto da ministra da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), Gleisi Hoffmann. No vídeo, a ministra aparece com metade do rosto sobreposta por uma caveira.

O uso de IA é permitido pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE), desde que a publicação tenha um aviso sobre o uso da tecnologia - o que está presente no caso. A Corte proíbe, porém, a publicação de conteúdos gerados ou manipulados digitalmente para criar, substituir ou alterar imagem ou voz de pessoa viva, falecida ou fictícia (deep fake). “O conteúdo é expresso em seu objetivo de criar uma atmosfera de horror, sob o contexto da violência”, acusa o PT.



Outro vídeo usa um áudio de interceptação telefônica de 2019 que já levou à condenação de Flávio na Justiça Eleitoral em 2022. O áudio registra uma conversa entre pessoas não identificadas que sugerem que o PT tem “diálogo” com o crime organizado.

O partido requer uma decisão liminar para que os vídeos sejam removidos do Instagram no prazo de 24 horas e que Flávio, Carlos e o PL sejam punidos com multa por propaganda antecipada, que pode variar de R\$ 5 mil a R\$ 30 mil.

Gleisi x Flávio

A ministra da Secretaria de Relações Institucionais do governo Lula, Gleisi Hoffmann, também entrou com uma ação nesta segunda-feira contra Flávio Bolsonaro (PL-RJ) pelo vídeo em que ela é associada a organizações criminosas.

A defesa de Gleisi diz que Flávio faz uso “nefasto do abuso” do direito de expressão e inviolabilidade parlamentar “com o intuito de aniquilar a reputação de adversários políticos, por meio de propagação de medo e ódio”. A ministra pede indenização por danos morais e a remoção do conteúdo.

O senador foi procurado pela reportagem, mas não quis se manifestar. O vídeo alvo da ação foi publicado por Flávio no domingo, 15. Com o uso de inteligência artificial, a publicação usa a imagem de Gleisi para vinculá-la à violência e à criminalidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

POLÍTICA - EDUARDO BOLSONARO TEM 15 DIAS PARA SE DEFENDER EM PROCESSO DA PF

Após perder o mandato de deputado por excesso de faltas, ele responde por abandono de emprego na Polícia Federal

Por Estadão Conteúdo

A Polícia Federal (PF) citou formalmente o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) nesta segunda-feira, 16, em um processo administrativo que apura possível abandono do cargo de escrivão na delegacia da corporação em Angra dos Reis (RJ) por ausência do trabalho. A citação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) e, agora, o filho “03” do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) terá 15 dias para apresentar sua defesa.

O processo, conduzido pela delegada Karen Cristina Dunder, informa que Eduardo Bolsonaro está “atualmente em lugar incerto e não sabido”. A administração afirma não conseguir localizá-lo para entregar a notificação pessoalmente e, por isso, faz a citação pública no Diário Oficial da União.

O ex-deputado é alvo de um processo administrativo disciplinar (PAD), instaurado em 27 de janeiro deste ano, para apurar suas faltas injustificadas no trabalho. Em fevereiro deste ano, Eduardo foi afastado preventivamente do cargo de escrivão, e deveria entregar sua arma de fogo e sua carteira funcional.

Depois que Eduardo perdeu o mandato de deputado federal, em dezembro do ano passado, a PF o convocou para reassumir o seu cargo público, no qual ele ingressou por meio de concurso em 2010. Como ele está nos Estados Unidos desde o início do ano passado, não compareceu ao trabalho, e a PF instaurou o processo. Ao fim desse procedimento, ele pode perder o posto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

POLÍTICA - LULA E PAZ ASSINAM ACORDO CONTRA CRIME ORGANIZADO

Em encontro em Brasília, presidentes do Brasil e da Bolívia alinham combate nos dois lados da fronteira diante das ameaças de Trump

Do Estadão Conteúdo



O acordo entre Rodrigo Paz e Lula foi firmado para combater facções como o PCC e CV, que atuam nos dois países

Os governos do Brasil e da Bolívia assinaram nesta segunda-feira dia 16, um acordo para estreitar a cooperação contra o crime organizado. O acordo foi firmado enquanto facções criminosas de origem brasileira, como o Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho (CV), que atuam nos dois países, entraram na mira do governo Donald Trump.

Os Estados Unidos planejam classificá-las como organizações terroristas e as consideram ameaças significativas à segurança regional.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva recebeu o novo presidente da Bolívia, Rodrigo Paz, pela primeira vez no País, no Palácio do Planalto.

“Brasil e Bolívia estão unidos na preocupação com a segurança pública. O acordo que assinamos hoje renova nosso compromisso com o combate ao crime organizado dos dois lados da fronteira,” disse Lula. “Ele prevê maior coordenação para prevenir e punir o tráfico de drogas e de pessoas, contrabandos, roubo de veículos, lavagem de dinheiro, mineração ilegal e crimes ambientais.”

Diante deles, ministros dos dois governos assinaram três acordos negociados previamente. Um sobre ações de cooperação e coordenação contra o crime organizado, com foco em prevenção, repressão, sanção e investigação do tráfico de pessoas, narcotráfico, tráfico de armas, mineração ilegal, crimes ambientais e crimes cibernéticos.

Os outros dois são para cooperação turística, voltado à promoção e formação no setor; e um de interconexão elétrica entre os países.

Ideologia

Ao avaliar o cenário conflituoso global, Lula disse que ambos presidentes concordaram que a integração regional não é um “projeto ideológico, mas uma necessidade histórica”.

Ele defendeu a adesão boliviana ao Mercosul como uma forma garantir mais autonomia estratégica ao bloco, diante da instabilidade dos mercados no mundo todo. Para o brasileiro, o bloco sul-americano se consolida como eixo de integração continental.

Lula ainda citou disputas políticas internas na Bolívia. Segundo ele, assim como a tentativa golpista de 8 de janeiro de 2023 em Brasília, a Bolívia enfrentou “desafios democráticos” em 2019 e 2024 - quando seus aliados do Movimento ao Socialismo (Evo Morales e Luis Arce), adversários de Paz, estavam no poder e denunciaram tentativas de golpe.

O petista disse que os dois países saíram “fortalecidos” e “provaram que as instituições democráticas e a vontade popular são capazes de superar tentativas de rupturas”. “O futuro da nossa região depende da nossa capacidade de cooperar. Sem amarras ideológicas, sem violência, sem ódio, construiremos uma América Latina pacífica, integrada e próspera” disse Lula.

O conservador Rodrigo Paz fez questão de destacar, em seu discurso, que a Bolívia decidiu “pelo voto, não pela violência” mudar o rumo de seu destino. Ele afirmou que há um “casamento” entre os países e afirmou que a relação entre Brasil e Bolívia não pode ser dividida ou separada seja por ideologias, condições políticas ou circunstâncias do cenário político global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

POLÍTICA - ALESSANDRO VIEIRA SERÁ PROCESSADO PELO ESCRITÓRIO DA MULHER DE MORAES

Senador citou suposta circulação de recursos do PCC para familiares do ministros do STF

Do Estadão Conteúdo

O escritório de advocacia Barci de Moraes anunciou nesta segunda-feira, 16, que vai acionar judicialmente o senador Alessandro Vieira (MDB-SE) por injúria, calúnia e difamação na Justiça estadual de São Paulo, além de pedir indenização por danos morais.

A iniciativa é uma resposta a falas de Vieira em que ele citou a suposta circulação de recursos do Primeiro Comando da Capital (PCC) para familiares de ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

A banca tem como sócia Viviane Barci, esposa do ministro Alexandre de Moraes. O escritório está no centro de uma série de questionamentos desde que confirmou ter prestado serviços ao Banco Master entre fevereiro de 2024 e novembro de 2025.

O dono da instituição, Daniel Vorcaro, foi preso preventivamente e responde a investigações por fraude financeira na CPI do Crime Organizado e na CPMI do INSS.

“A gente tem informações que apontam circulação de recursos entre esse grupo criminoso e familiares dos ministros Dias Toffoli e Alexandre de Moraes”, disse o senador em entrevista ao SBT News. Ele é relator da CPI do Crime Organizado.

O escritório acusa Vieira de ter vinculado recursos do PCC à firma advocatícia, contratada pelo Banco Master, e classifica as declarações como falsas.

“O que fiz foi relatar o processo provável de lavagem de dinheiro realizado por um grupo que contratou os serviços do escritório da família Moraes. Não aponte em nenhum momento uma ligação direta entre o PCC e o referido escritório”, afirmou o senador em nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - IBAMA LIBERA OBRAS DO TRECHO PERNAMBUCANO DA TRANSNORDESTINA

Licença ambiental obtida pela Infra S.A. autoriza início da construção entre Custódia e Arcoverde; ferrovia ligará o sertão ao Porto de Suape

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O trecho da Transnordestina em Pernambuco atravessa 27 municípios, entre eles Serra Talhada, Arcoverde, Pesqueira, Palmares, Escada e Ipojuca, onde está o Porto de Suape

A Infra S.A. obteve do Ibama Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) a licença ambiental que autoriza o início das obras para a construção do trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina, uma das principais obras do Novo Programa de

Aceleração do Crescimento (PAC). O documento será publicado no Diário Oficial da União do último dia 9.

Atualmente, a Infra S.A. conduz o processo de licitação para construção de um lote de 73,32 quilômetros de extensão entre os municípios de Custódia e Arcoverde, denominado SPS04. Com a licença, a empresa pode iniciar as obras assim que o contrato for assinado.

Para o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, o movimento consolida a retomada estatal de um dos principais projetos ferroviários do país, que, após quase duas décadas, avança para uma nova fase de execução.

“Estamos falando de uma obra estruturante, capaz de reposicionar o Nordeste na logística nacional. Ao assumir a condução desse trecho, a Infra S.A. garante rigor técnico e respeito às exigências ambientais para que as obras da Transnordestina avancem de forma definitiva”, afirmou.

A estimativa do Ministério do Transportes é de que a Infra S.A. publique editais para obras em outros trechos da ferrovia ainda em 2026.

Com 521,5 quilômetros de extensão, o trecho da Transnordestina em Pernambuco atravessa 27 municípios, entre eles Serra Talhada, Arcoverde, Pesqueira, Palmares, Escada e Ipojuca, onde está localizado o Porto de Suape.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - GOVERNO MIRA REALIZAR MAIS TRÊS LEILÕES DE CANAIS DE ACESSO ESTE ANO, DIZ SECRETÁRIO

Projetos de concessão em Itajaí, Rio Grande e Santos são os próximos da carteira do Ministério de Portos

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



Ávila explicou os motivos que levaram a Secretaria de Portos a realizar esse tipo de modelagem conjunta. Conforme o MPor, o projeto prevê investimentos

Após realizar a licitação da concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR) no ano passado, o Governo Federal mira realizar até três leilões de canais de acesso a portos brasileiros. Ao BE News, o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, afirmou que, seguindo a carteira de projetos do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), os próximos projetos a serem

licitados serão, na ordem, Itajaí (SC), Rio Grande (RS) e Santos (SP).

O secretário nacional atualizou o processo de todos os projetos da carteira do MPor, com o projeto do canal de Itajaí, o mais avançado entre eles. Com o edital ainda a ser elaborado, o projeto prevê investimentos de R\$ 2,8 bilhões.

“É o nosso projeto em estágio mais avançado. Ele já se encontra no Tribunal de Contas da União (TCU). Temos a expectativa de, no mês de março, receber a aprovação do Tribunal de Contas, com todas as suas análises, ponderações, recomendações, para que a gente faça os devidos ajustes e, na sequência, seguir com o leilão desse ativo. Provavelmente, na nossa fila deverá ser o próximo canal de acesso a ser concedido”, analisou.

No final de fevereiro, o Ministério de Portos divulgou o encaminhamento do projeto de concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Rio Grande do Sul à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A proposta envolve o canal de acesso ao Porto do Rio Grande, principal do estado, e as hidrovias gaúchas.



Ávila explicou os motivos que levaram a Secretaria de Portos a realizar esse tipo de modelagem conjunta. Conforme o MPor, o projeto prevê investimentos de R\$ 134 milhões.

“Temos três portos marítimos no Rio Grande do Sul e uma série de ativos na região hidroviária. Como todos esses ativos, canais de acesso e hidrovias, estão sob gestão da Autoridade Portuária, nós fizemos uma avaliação, ensaios numéricos, e percebemos que ali há uma geografia e condição única do nosso setor portuário que permite um projeto conjunto. Os números são muito bons, os estudos se demonstraram viáveis, positivos, de maneira que a gente avançou com o projeto, pedindo à Antaq que dê sequência ao processo, realizando a consulta e audiência pública. A gente tem certeza de que será um pleno sucesso o projeto de concessão conjunta”, comentou.

O próximo da lista é o projeto de concessão do canal do Porto de Santos, amplamente aguardado pela comunidade portuária local e brasileira. O projeto prevê o aprofundamento do canal para até 17 metros e estudos iniciais para 18 metros de calado no acesso ao principal complexo portuário nacional.

O projeto, elaborado a partir de estudos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em conjunto com a Autoridade Portuária de Santos, prevê investimentos de R\$ 6,45 bilhões.

“A concessão do canal de Santos está na fase de consultas e audiências públicas da Antaq. É uma fase anterior ao encaminhamento do projeto ao Tribunal de Contas”, pontua Ávila.

Por fim, está o projeto de concessão do canal dos portos da Bahia, o último da atual carteira de concessões do MPor. “Já fizemos a consulta e audiência pública. Estamos na fase pós-consolidação das contribuições, na qual tomamos a decisão do que vamos acolher e implementar como ajustes e o que vamos justificar no sentido de não acolher as contribuições feitas”, explicou o secretário.

Ávila afirmou que existe expectativa de realizar três licitações ainda este ano.

“Nosso escopo de leilões e concessões de canais está indo muito bem, organizado e fluindo. A gente deve conseguir fazer, no mínimo, Rio Grande, Itajaí e talvez Santos, esses leilões ainda este ano. Nessa ordem, pela questão de maturidade processual”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - CORRIDA DO PORTO ABRE INSCRIÇÕES COM NOVIDADE DE MEIA MARATONA

Evento em Paranaguá terá percursos de 5 km, 10 km e 21 km e mantém destinação dos recursos para ações sociais

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

Estão abertas as inscrições para a 4ª Corrida do Porto, em Paranaguá (PR). O lote promocional tem o valor de R\$ 119, além das taxas administrativas, e está à venda no site da Ticket Sports. Ao todo, foram disponibilizadas 4 mil vagas.

Ao garantir a inscrição, cada participante terá direito a um kit contendo camiseta, viseira, pochete e um par de meias.

O evento será realizado no dia 21 de junho e a grande novidade desta edição é a Meia Maratona (21 km). Os atletas também poderão participar dos percursos de 5 km (corrida e caminhada) e 10 km.

Como já é tradição, todo o valor arrecadado será destinado a ações sociais. Em 2025, 3 mil pessoas se inscreveram e foram arrecadados R\$ 420 mil. O valor foi dividido igualmente para reformas nos asilos São Vicente de Paulo e Lar dos Idosos Perseverança, em Paranaguá.

A Corrida do Porto foi pioneira no mundo ao abrir as portas do ambiente portuário para que atletas pudessem correr no cais e agora, pela primeira vez, com uma meia maratona.

“O dia da corrida é o único do ano em que temos autorização dos órgãos competentes para permitir o acesso do público à área portuária”, disse o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - FURTO DE CABOS É INVESTIGADO APÓS NAVIO CIENTÍFICO ADERNAR EM SANTOS

Embarcação Professor W. Besnard acumulou água da chuva e ficou parcialmente submersa no cais do Parque Valongo

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



De acordo com o Instituto do Mar, organização responsável pelo navio, as bombas de sucção que poderiam retirar a água não puderam ser acionadas por falta de energia elétrica

O furto de cabos de energia pode ter sido determinante para o adernamento e naufrágio parcial do Navio Professor W. Besnard, ocorrido na noite de sexta-feira (13), no cais do Parque Valongo, na área do Porto de Santos (SP).

O incidente aconteceu após a embarcação acumular água da chuva. Segundo o Instituto do Mar, organização responsável pelo navio, as bombas de sucção que poderiam retirar a água não puderam ser acionadas por falta de energia elétrica. Cabos do ponto de luz instalado no local, cedido pela Prefeitura de Santos, teriam sido furtados, o que impediu o funcionamento do equipamento. Sem a retirada da água acumulada, o navio acabou inclinando e ficando parcialmente submerso ao lado do cais.

A Capitania dos Portos de São Paulo informou que instaurou um Inquérito Administrativo para apurar as causas e responsabilidades pelo acidente. Equipes da autoridade marítima estiveram no local e constataram que a embarcação não representa risco imediato à navegação no canal do porto.

Segundo o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, o casco sofreu avarias após a entrada de água, o que provocou o adernamento da embarcação. “A situação foi rapidamente controlada pela Autoridade Portuária, com total apoio da Capitania dos Portos. Nos próximos dias, o navio será estabilizado por empresa especializada e levado a um estaleiro”.

Ele acrescentou que, caso a recuperação completa não seja possível, parte da embarcação poderá ser preservada no próprio Parque Valongo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ PASSA POR MODERNIZAÇÃO E AMPLIA

Investimentos de R\$ 120 milhões contemplam pista, sistemas operacionais e áreas de apoio ao terminal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Entre as diversas melhorias realizadas no Aeroporto de Jacarepaguá estão a restauração da pista de pouso e decolagem, a recuperação do pavimento do pátio de aeronaves

Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Nesta etapa, foram investidos cerca de R\$ 120 milhões em intervenções voltadas ao fortalecimento da segurança operacional e à modernização da infraestrutura do aeroporto. As melhorias foram realizadas pela concessionária PAX Aeroportos, responsável pela administração do terminal.

“Estamos entregando um aeroporto mais moderno, seguro e preparado para atender à crescente demanda da aviação executiva e da aviação geral no Rio de Janeiro. Esse investimento reforça o compromisso do Governo Federal em ampliar a qualidade da infraestrutura aeroportuária e atrair investimentos que impulsionem o desenvolvimento econômico e o turismo”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O ministro também destacou que a melhoria da infraestrutura em Jacarepaguá contribui para otimizar o sistema aeroportuário da capital fluminense. “O fortalecimento de aeroportos estratégicos como Jacarepaguá ajuda a distribuir melhor as operações aéreas na cidade, contribuindo para aliviar a demanda do Aeroporto Santos Dumont e ampliar a eficiência da rede aeroportuária”, completou.

Entre as obras realizadas estão a restauração da pista de pouso e decolagem, a recuperação do pavimento do pátio de aeronaves, a modernização dos sistemas de iluminação e da sinalização vertical, além da implantação de áreas de segurança de fim de pista (RESA) e a substituição dos sistemas PAPI.

Também foram executadas melhorias na área operacional e na infraestrutura de apoio do terminal de passageiros, com nova fachada, reforma de áreas internas e criação de um boulevard, além da modernização de equipamentos e estruturas de apoio.

“Com a entrega das obras, podemos dizer que o Aeroporto de Jacarepaguá está pronto para iniciar um novo capítulo de sua história. A modernização da infraestrutura preparou o Aeroporto de Jacarepaguá para a chegada do IFR, ou seja, a navegação por instrumentos, que vai tornar as operações mais seguras e previsíveis”, diz Rogério Prado, CEO da PAX Aeroportos.

O secretário executivo do MPor, Tomé França, afirmou ser motivo de orgulho ver um projeto nascer e ser concluído. “A obra foi entregue três meses antes do prazo, antecipando investimentos e melhorando a qualidade dos serviços para passageiros e trabalhadores. A infraestrutura aeroportuária impulsiona o desenvolvimento, atrai novos empreendimentos e gera mais oportunidades para a região.”

Já o sócio-diretor da XP Inc., Rafael Furlanetti, destacou que o empreendimento atende a dois objetivos estratégicos: o do brasileiro investidor e o do brasileiro usuário do aeroporto. Segundo ele, o Aeroporto de Jacarepaguá é relevante não apenas para as operações offshore, mas também para a mobilidade de negócios na região. “Um aeroporto eficiente impulsiona uma série de novos empreendimentos, amplia a oferta de serviços e gera mais oportunidades para a economia”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - OBRAS DO AEROPORTO DE JATAÍ DEVEM SER RETOMADAS COM O FIM DAS CHUVAS

Projeto avança com plano de negócios e licitação do terminal, enquanto prefeitura prepara estrutura para operação e atração de investimentos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O projeto do Aeroporto Regional de Jataí, em Goiás, segue em andamento e avança nas etapas de planejamento e estruturação, apesar da interrupção temporária das obras de terraplanagem no fim de 2025, em razão do período de chuvas. A expectativa da prefeitura é retomar os trabalhos nas próximas semanas, com a chegada do período de estiagem.

Enquanto as atividades em campo ficaram suspensas, a administração municipal manteve o desenvolvimento de estudos e ações voltadas à viabilização do empreendimento. A Secretaria de Desenvolvimento Econômico conduz a elaboração do plano de negócios do aeroporto, com foco na atração de parceiros e na definição de estratégias para a operação do futuro terminal.

Entre as iniciativas em curso estão visitas a empresas, investidores e entidades ligadas ao setor produtivo, além de estudos de demanda para voos comerciais e transporte de cargas. A prefeitura também trabalha no planejamento de um complexo logístico no entorno do aeroporto e na articulação com segmentos do agronegócio e da indústria.

O projeto do aeroporto vai além da implantação da pista e do terminal de passageiros e busca estruturar uma base para atividades econômicas associadas à operação aeroportuária. A proposta inclui a criação de um ambiente voltado à movimentação de cargas e ao apoio logístico.

Outra frente do projeto é a construção do terminal de passageiros, considerada etapa necessária para o início das operações comerciais. A licitação para a obra já foi lançada e prevê investimento de cerca de R\$ 12,4 milhões, com recursos do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT REAJUSTA TABELA DE FRETE APÓS ALTA DO DIESEL

Atualização foi acionada por variação de 13,32% no preço do Diesel S10 e elevou pisos mínimos em até 7%

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a ANTT, a Lei nº 13.703/2018 determina que a tabela seja reajustada sempre que ocorrer uma oscilação no valor do combustível superior a 5%, para baixo ou para cima

cargas. A portaria atualiza os coeficientes dos pisos mínimos de frete em decorrência, segundo a agência, da variação no preço do Diesel S10.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou no Diário Oficial da União do último dia 13 a atualização dos valores dos pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de

Segundo a ANTT, a Lei nº 13.703/2018 determina que a tabela seja reajustada sempre que ocorrer oscilação no valor do combustível superior a 5%, para baixo ou para cima, mecanismo conhecido como gatilho.

Segundo levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), considerando o preço final do Diesel S10 nas bombas entre 08/03 e 14/03 de 2026, o preço médio do diesel S10 ao consumidor ficou em R\$ 6,89 por litro. O valor representa uma variação acumulada de 13,32% em relação ao último reajuste da tabela de frete, quando o valor de referência adotado foi de R\$ 6,08 por litro.

Com o acionamento do gatilho previsto na legislação, os reajustes médios da tabela de frete foram os seguintes:

Tabela A – transporte rodoviário de carga de lotação: 4,82%

Tabela B – veículo automotor de cargas: 5,57%

Tabela C – transporte rodoviário de carga de lotação de alto desempenho: 6,15%

Tabela D – veículo de cargas de alto desempenho: 7,00%

Pela legislação, a ANTT deve atualizar a tabela de pisos mínimos de frete a cada seis meses ou sempre que a variação do preço do diesel for superior a 5%, momento em que é acionado o mecanismo de gatilho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - PAÍSES DA AIE PODEM LIBERAR AINDA MAIS PETRÓLEO

De acordo com o diretor-executivo da Agência Internacional de Energia, Fatih Birol, há ainda 1,4 bilhão de barris nas reservas de emergência

Do Estadão Conteúdo



A ação dos países da AIE, que disponibilizaram 400 milhões de barris de petróleo bruto, teve um efeito calmante nos mercados

O diretor-executivo da Agência Internacional de Energia (AIE), Fatih Birol, afirmou nesta segunda-feira, 16, que os países-membros poderão liberar mais petróleo no mercado futuramente “conforme e se necessário”, após já terem concordado com a maior liberação de reservas de todos os tempos.

De acordo com Birol, restarão mais de 1,4 bilhão de barris nas reservas de emergência dos membros. Em uma declaração por vídeo, ele disse que a liberação atual reduzirá as reservas de emergência nos países da AIE em cerca de 20%, mas que, apesar disso, a organização ainda possui “muitos estoques restantes”.

Segundo Birol, o óleo das reservas da agência já estava fluindo na Ásia depois que os membros decidiram disponibilizar 400 milhões de barris de petróleo bruto, à medida que os preços da commodity começaram a disparar após a guerra dos EUA e de Israel contra o Irã.

“A ação rápida da AIE teve um efeito calmante nos mercados”, acrescentou o diretor-executivo, pontuando que, embora a liberação dos estoques possa fornecer um amortecimento por enquanto, isso “não é uma solução duradoura”.

Países árabes

O Comitê Regional de Planejamento de Emergência de países árabes do Golfo se reuniu no domingo para discutir medidas de apoio ao mercado de petróleo e derivados, em meio aos desdobramentos da guerra entre EUA, Israel e Irã no Oriente Médio.

Segundo comunicado divulgado nesta segunda-feira pelo Conselho de Cooperação do Golfo, os participantes concordaram com um conjunto de mecanismos para coordenação técnica e protocolos de emergência para garantir a segurança de produtos petrolíferos refinados.

O comitê também definiu medidas de precaução para garantir o fluxo de produtos refinados e a continuidade de cadeias de oferta sob as condições atuais, considerando os desdobramentos mais recentes e seus potenciais impactos sobre o cenário regional.

O comunicado não detalha quais ações práticas foram discutidas ou qual a situação de estoques, fluxos comerciais ou outras informações sobre o cenário enfrentado pelos países do Golfo.

O ministro de Petróleo e Meio Ambiente de Bahrein, Adnan Al-Makhraq, presidiu a reunião, que contou com representantes de todos os outros países-membros - Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Catar, Kuwait e Omã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - PREÇO DO DIESEL NO BRASIL ESTÁ 60% MAIS BARATO QUE NO EXTERIOR, DIZ ABICOM

Segundo associação de importadores de combustíveis, medidas do governo foram boas

Do Estadão Conteúdo



No caso da gasolina, segundo a Abicom, a defasagem em relação aos preços no exterior chega a 50%

Apesar da alta de 11,6% do preço do diesel anunciada pela Petrobras na última sexta-feira, 13, a defasagem em relação ao mercado internacional continua alta. O preço do combustível ainda está 60% mais barato aqui em relação ao exterior.

No caso da gasolina, a defasagem é de 50%, segundo a Associação Brasileira dos Importadores de

Combustíveis (Abicom), refletindo o preço do petróleo acima de US\$ 100 o barril.

Para se equiparar ao preço de paridade de importação (PPI) a estatal precisaria aumentar o preço do diesel em R\$ 2,18 o litro e a gasolina em R\$ 1,26 o litro.

Na última sexta-feira, ao explicar o mecanismo de subvenção do governo que permitiu à Petrobras elevar os preços, a presidente da companhia, Magda Chambriard, descartou aumento imediato da gasolina, depois de um ajuste de R\$0,38 por litro do diesel nas refinarias.

A ação do governo vai ajudar a estatal e outros agentes do mercado a compensarem o imposto de exportação de petróleo e do diesel.

Pelo sistema adotado de subvenção, Magda estimou o impacto de R\$ 0,06 por litro para as distribuidoras, já que a renúncia fiscal do governo com PIS/Cofins é de R\$ 0,32 por litro. Sem a subvenção do governo, da ordem de R\$ 0,32 por litro de diesel, o aumento da Petrobras seria de R\$ 0,70, valor que vai receber integralmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - BRASIL QUER AUMENTAR PRODUÇÃO E IMPORTAÇÃO DE GÁS DA BOLÍVIA

Lula se encontra com o presidente boliviano Rodrigo Paz, em Brasília, e propõe aumento de investimento na área

Da Agência Brasil



Lula acredita que o gasoduto Brasil-Bolívia pode ser aproveitado para uma integração mais ampla dos mercados de gás do Cone Sul

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou, nesta segunda-feira (16), que é interesse do Brasil incrementar a produção de gás na Bolívia e aumentar o volume de importação do insumo para o Brasil.

Lula recebeu o novo presidente boliviano, Rodrigo Paz, em visita oficial no Palácio do Planalto e destacou a cooperação energética como um pilar estruturante da

parceria entre os dois países.

“Em um contexto internacional marcado por conflitos que ameaçam a provisão segura de combustíveis, a Bolívia permanece como uma fonte segura e mantém a condição de maior fornecedor de gás natural para o Brasil”, disse Lula em declaração à imprensa.

Lula acrescentou que conversou com Paz sobre a possibilidade de ampliar investimentos nessa área e incrementar o volume exportado para o mercado brasileiro.

Para Lula, há décadas a Petrobras ajuda a construir na Bolívia “uma das mais importantes experiências de integração energética da América Latina”. Ainda assim, a estatal, que já foi responsável por 60% da produção de gás natural boliviano, opera hoje 25% do total produzido no país.

“O Gasoduto Brasil- -Bolívia serviu muito ao crescimento da indústria brasileira e do setor de hidrocarbonetos boliviano. Hoje, ele pode ser aproveitado para uma integração mais ampla dos mercados de gás do Cone Sul. Também poderá contribuir para abastecer a fábrica de fertilizantes que o governo boliviano considera instalar em Puerto Quijaro”, disse Lula.

O presidente Rodrigo Paz também destacou as possibilidades de parcerias em mineração, já que a Bolívia tem grandes concentrações e diversidade de minerais. “A capacidade de desenvolvimento da Bolívia é extraordinária e disso depende também a boa fé e as relações geradas com nações irmãs, como é o Brasil”, disse.

Durante a declaração à imprensa, o presidente Lula ainda lembrou que o Brasil é o segundo maior parceiro comercial da Bolívia, mas que o intercâmbio entre os dois países vem caindo nos últimos anos. Em 2013, a balança comercial chegou a US\$ 5,5 bilhões, enquanto em 2025, esse valor foi de apenas US\$ 2,6 bilhões.

Oportunidades

Para o presidente brasileiro, há disposição de empresários para investir e impulsionar parcerias.

“Há muitas oportunidades no setor de alimentos, lácteos, material genético, sementes, frutas, algodão, cana de açúcar e soja, além de aprofundar a cooperação em biotecnologia, com o apoio da Embrapa”, afirmou Lula.

Nesta terça-feira (17), o presidente Rodrigo Paz abrirá evento empresarial em São Paulo, com o objetivo de explorar oportunidades de comércio e investimentos. Cerca de 120 empresários bolivianos acompanham a comitiva.

Em setembro de 2025, mais de 100 empresas brasileiras estiveram na Expocruz em Santa Cruz de la Sierra, a maior feira multissetorial da América do Sul.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/03/2026

BRASIL EXPORT - NORTE EXPORT DEBATE IMPACTOS CLIMÁTICOS NAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA

Painel InfraESG discute efeitos de cheias e secas sobre a navegação e busca caminhos para garantir previsibilidade e segurança operacional

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Previsto para o primeiro dia, o painel abordará os impactos das mudanças climáticas sobre os rios da Amazônia, que vêm enfrentando períodos mais intensos de cheia e seca

A resiliência climática das hidrovias e os desafios para garantir a perenidade da navegação na região amazônica estarão no centro dos debates do painel InfraESG,

uma das atrações do Norte Export, nos próximos dias 19 e 20, em Manaus (AM). O fórum reúne autoridades públicas, executivos e especialistas para discutir os principais temas da infraestrutura e da logística na região Norte.

Previsto para a tarde do primeiro dia, o painel abordará os impactos das mudanças climáticas sobre os rios da Amazônia, que vêm enfrentando períodos mais intensos de cheia e seca, afetando diretamente o transporte de cargas e passageiros. A proposta é discutir caminhos para ampliar a previsibilidade operacional e a segurança da navegação em um cenário de maior instabilidade hidrológica.

O debate contará com a participação de Adalberto Tokarski, consultor e ex- -diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Dodó Carvalho, vice-presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI); Fabiano Lorenzi, CEO da Norcoast; e João Gilberto Pires Coelho, da Praticagem do Amazonas.

A pauta ambiental dialoga com outros temas da programação, que inclui discussões sobre infraestrutura de transportes, gargalos logísticos e os potenciais de geração de energia e mineração na região Norte, além do futuro da Margem Equatorial.

A abertura do evento, no dia 19, contará com o painel “Amazonas em Foco”, que apresentará um panorama do ambiente de negócios no estado, com a participação de representantes da Zona Franca de Manaus, do setor industrial, do Super Terminais e do governo estadual.

Na sequência, o debate sobre infraestrutura de transportes e gargalos de acesso reunirá representantes da Infra S.A., da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), da Hidrovias do Brasil e do Ministério de Portos e Aeroportos.

À tarde, a programação inclui discussões sobre os potenciais de geração de energia e mineração na região Norte e o futuro da Margem Equatorial, com a participação de representantes da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), do setor empresarial e do governo do Amazonas.

O evento também terá o painel InfraJur, voltado à segurança jurídica e operacional nas hidrovias, além de um encontro com a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) e o Instituto Brasil Logística (IBL).



A programação prevê ainda palestra do governador do Amazonas, Wilson Lima, e será encerrada, no primeiro dia, com uma sessão solene com autoridades, incluindo o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

No segundo dia, os participantes farão visitas a operações logísticas da região, com parada na Prates Navegação e no terminal da Super Terminais, além da visualização do encontro das águas.

PROGRAMAÇÃO NORTE EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO NORTE EXPORT 2026

19 | MARÇO | QUINTA-FEIRA
08h30 (horário de Manaus) / **9h30** (horário de Brasília) – Credenciamento e boas-vindas
09h00 (Manaus) / **10h00** (Brasília) – Amazonas em Foco | Panorama sobre o ambiente de negócios no estado. Participação: João Bosco Gomes Saraiva, Superintendente da Zona Franca de Manaus; Lúcio Flávio Moraes de Oliveira, Presidente do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (CIEAM); Marcello Di Gregório, Diretor-Geral do Super Terminais; Sandro Amazonas, Chefe do Departamento de Diversificação Econômica da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedecti)
10h30 (Manaus) / **11h30** (Brasília) – Intervalo
11h00 (Manaus) / **12h00** (Brasília) – Paineis 1: Infraestrutura de transportes e gargalos de acesso
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export
Debatedores: Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento da Infra S.A.; Jessualdo Silva, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Mariana Pescatori, Diretora de Institucional e Regulatório da Hidrovias do Brasil; Otto Burlier, Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos; Sergio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)
12h30 (Manaus) / **13h30** (Brasília) – Almoço
14h00 (Manaus) / **15h00** (Brasília) – Paineis 2: Os potenciais de geração de energia e mineração na região Norte e o futuro da Margem Equatorial
Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
Debatedores: Marcos Frederico Farias de Souza, Superintendente de Petróleo e Gás Natural da Empresa de Pesquisa Energética (EPE); Angelo Maranhão, Diretor Institucional para Navegação do Grupo ATEM; Eduardo Pazuello, Deputado Federal e Presidente da FREPPEGEN; Leonardo Cerquinho, Diretor de Desenvolvimento de Negócios do Grupo Dislub Equador; Ronney Peixoto, Secretário de Energia, Mineração e Gás do Estado do Amazonas; Thiago Lemgruber, Diretor da Hidroclean;
15h30 (Manaus) / **16h30** (Brasília) – Paineis 3 | InfraESG: Resiliência climática e perenidade das vias navegáveis

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debatedores: Adalberto Tokarski, Consultor e ex Diretor-Geral da Antaq; Dodô Carvalho, Vice-Presidente da ABAN; Fabiano Lorenzi, CEO da Norcoast; João Gilberto Pires Coelho, Praticagem do Amazonas
16h15 (Manaus) / **17h15** (Brasília) – Palestra especial do exmo. sr. Wilson Lima, Governador do Estado do Amazonas
16h45 (Manaus) / **17h45** (Brasília) – Paineis 4 | InfraJur: Segurança jurídica e operacional nas águas da região Norte
Moderação: Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Grupo Brasil Export
Debatedores: Ataíde Mendes, Sócio da Mendes & Brack Sociedade de Advogados; Benjamin Gallotti, Sócio da Gallotti Advogados; Otto Burlier, Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos; Sandra Silva, Diretora Jurídica da Cargill; Thiago Miller, Sócio da RMM Advocacia
17h30 (Manaus) / **18h30** (Brasília) – Paineis 5 | FRENLOGI/IBL: Hidrovias
Moderação: Rebeca Albuquerque, Diretora-Executiva do Instituto Brasil Logística (IBL)
Debatedores: Mariana Pescatori, Diretora de Institucional e Regulatório da Hidrovias do Brasil; Thainy Oliveira, Secretária-Executiva Adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos; Demais convidados a confirmar
18h30 (Manaus) / **19h30** (Brasília) – Sessão solene com autoridades
Encerramento por Tomé Franca, Secretário-Executivo do Ministério de Portos e Aeroportos
20h00 (Manaus) – Jantar oferecido pela Super Terminais – 30 Anos
20 | MARÇO | SEXTA-FEIRA
8h45 – Embarque no pier do Uíara Amazon para visitas técnicas
9h30 – Chegada na Prates Navegação | Visita à plataforma de lançamento de fibra ótica
11h00 – Saída da Prates Navegação
12h00 – Almoço a bordo oferecido pela Prates Navegação e visualização do encontro das águas
12h30 – Chegada ao Super Terminais e visita às instalações
13h30 – Fim das visitas

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

ENERGIA - PAÍSES ASSINAM ACORDO DE INTERCONEXÃO ELÉTRICA

Pacto prevê instalação de estação conversora de frequência no lado brasileiro

Do Estadão Conteúdo

O governo federal assinou nesta segunda-feira, 16, um acordo bilateral para interconexão elétrica com a Bolívia, visando possibilitar o intercâmbio energético especialmente durante eventuais situações de emergência que afetarem os respectivos sistemas elétricos. O ato fez parte da programação oficial da visita do presidente da Bolívia, Rodrigo Paz Pereira.

Nesse pacto, está prevista a instalação de uma estação conversora de frequência no lado brasileiro, empreendimento que permite conectar redes elétricas com frequências diferentes. Outra previsão é a construção de linhas de transmissão com capacidade aproximada de 420 megawatts (MW).

Haverá ligação entre a província de Germán Busch, no departamento de Santa Cruz, e o município brasileiro de Corumbá, no Mato Grosso do Sul (MS). O intercâmbio de energia entre os dois países vai ocorrer principalmente a partir de excedentes de geração de cada lado. Ou seja, o atendimento prioritário das demandas internas será sempre prioridade.

O documento assinado também estipula a possibilidade de trocas emergenciais em situações de contingência nos sistemas elétricos. O Brasil já tem um histórico com outros vizinhos, como a Argentina, para atendimento em situação de emergência, como secas ou inverno rigoroso. “A interconexão elétrica cria as bases para o intercâmbio de energia entre Brasil e Bolívia, ampliando a segurança energética regional”, disse o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, em nota.

Com o acordo assinado nesta segunda-feira, a coordenação técnica dos estudos e da implementação ficará a cargo do Comitê Técnico Binacional Brasil-Bolívia (CTB). Conforme o documento, cada país

será responsável por financiar, construir e operar a infraestrutura localizada em seu respectivo território.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - AMAZÔNIA: AMEAÇAS INTERNAS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br

O professor Vladimir Safatle (Universidade de São Paulo) lançou no dia 10/03 o livro “Ameaça Interna”, que elabora sobre a “psicanálise dos novos fascismos globais”. O livro traz importantes reflexões filosóficas. A partir de seu conteúdo sobre a continuidade de processos excepcionais, que levam a guerras e à normalização da barbárie com outros povos e culturas, trago algumas de suas ideias para uma reflexão em um paralelo potencial com a Amazônia e para as imagens que fazemos sobre nós e nosso território nacional.

Como ele destaca, para alguns brasileiros, o “inferno verde” precisa ser conquistado, transformado, explorado e modificado. Esta visão destruidora, mais do que integradora e saqueadora, longe de cooperativa, representam muito do que segue sendo falado nos debates nacionais sobre a Amazônia. Ele esclarece que parte da tradição brasileira é que quem estiver mais próximo da natureza amazônica deve ser transformado ou destruído.

A indiferença e a falta de solidariedade social com quem vive na Amazônia fazem o progresso parecer uma ideia de apagamento das pessoas. A dinâmica das capitais e dos centros de poder é muito mais evidente nas periferias dos sistemas sociais. Nesta forma, a potencial adesão ao progresso significaria uma mudança de um modo de vida e não uma integração das vidas.

A exploração dos minerais ou do petróleo amazônico passaria, portanto, pelo ato de ignorar as regiões. A segregação das sociedades locais para a implantação de projetos de desenvolvimento leva para a extração de riquezas e subordinação ao modo de vida da metrópole, como se este fosse o ideal amazônico: uma nova Bacia de Campos para o petróleo ou um novo interior de Minas Gerais para os minérios. Não há uma expectativa de um modo diferente de vida ou de produção. Há até mesmo um ideal agroextrativista ou agroindustrial intensivo, onde plantações de café, cana de açúcar ou soja adentrem o território amazônico.

A crise do clima, a crise ambiental ou a crise do desmatamento não surgem como crises a serem combatidas, mas crises permanentes com as quais deveríamos conviver e aceitar. Os debates públicos não causam indignação ou vontade de proteção da floresta. A destruição dos espaços de indígenas não é percebida como um problema – quando muito se aponta o sofrimento dos povos com a falta de recursos pela perspectiva urbana e não pela perspectiva própria daqueles povos.

Poderemos ter, em breve, as ameaças estrangeiras na Amazônia. Todavia, parafraseando o professor Safatle, as ameaças e práticas constantes de que temos que nos defender são, inicialmente, as ações internas de destruição de costumes e a falta de aceitação social dos nossos modos de vida, e no paralelo potencial que destaco, nossos modos de vida amazônicos. Está aí um dos maiores desafios: integrar a Amazônia ao Brasil pelo que ela é e não pelo que ela pode ser, ao mudar seus modos de vida.

Augusto Cesar escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

PARA ALGUNS BRASILEIROS, O “INFERNO VERDE” PRECISA SER CONQUISTADO, TRANSFORMADO, EXPLORADO E MODIFICADO. ESTA VISÃO DESTRUIDORA, MAIS DO QUE INTEGRADORA E SAQUEADORA, LONGE DE COOPERATIVA, REPRESENTAM MUITO DO QUE SEGUE SENDO FALADO NOS DEBATES NACIONAIS SOBRE A AMAZÔNIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

FINANÇAS - MERCADO PREVÊ CORTE DE 0,25% NA TAXA SELIC

Nesta quarta-feira, o Banco Central vai anunciar qual será a taxa básica de juros. Atualmente, está em 15% ao ano

Do Estadão Conteúdo



É a primeira vez desde dezembro/25 que a expectativa de redução dos juros pelo Banco Central fica abaixo de 0,50 pontos percentuais

Os economistas do mercado financeiro passaram a esperar que o Banco Central diminua a taxa Selic em apenas 0,25 ponto porcentual (pp), para 14,75% ao ano, nesta quarta-feira, 18, quando terminará a reunião de dois dias do Comitê de Política Monetária (Copom).

É a primeira vez desde o início de dezembro de 2025 que a mediana do Sistema Expectativas de Mercado, que embasa o relatório Focus, deixa de indicar um corte de 0,50 ponto.

Na sua última decisão, de 28 de janeiro, o Copom manteve a taxa básica de juros em 15%, mas indicou que iria “iniciar a flexibilização da política monetária em sua próxima reunião”. A maioria do mercado financeiro já esperava uma redução inicial de 0,50 ponto, considerando o nível elevado dos juros reais brasileiros.

Mas o ataque de Estados Unidos e Israel contra o Irã no início deste mês fez os preços do petróleo dispararem no mercado internacional, com o barril do tipo Brent cotado acima de US\$ 100 nesta segunda-feira.

Há o receio de que a alta da commodity seja duradoura, com pressões sobre a inflação.

Já a mediana do para a Selic no fim de 2026 subiu de 12,13% para 12,25%. Considerando só as 105 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, a mediana também subiu de 12,13% para 12,25%.

A projeção para o fim de 2027 continuou em 10,50%, pela 57ª semana seguida. Considerando só as 100 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, a mediana também manteve-se em 10,50%.

A mediana para a Selic no fim de 2028 permaneceu em 10,00%, pela 8ª semana consecutiva. Para 2029, a mediana permaneceu em 9,50%, pela 20ª semana seguida.

IPCA

A mediana do relatório Focus para o IPCA de 2026 subiu de 3,91% para 4,10%. A taxa está 0,40 ponto porcentual abaixo do teto da meta, de 4,50%. Há um mês, era de 3,95%. Considerando apenas as 118 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, a medida aumentou de 3,92% para 4,12%.

A projeção para o IPCA de 2027 ficou estável em 3,80%. Há um mês era de 3,80%. Considerando apenas as 113 estimativas atualizadas nos últimos cinco dias úteis, a medida passou de 3,81% para 3,80%.

O IPCA encerrou 2025 com alta acumulada de 4,26%, conforme divulgou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O resultado ficou abaixo da última mediana do Focus, que previa que alta de 4,31%, e da estimativa do Banco Central para o período, de alta de 4,4%.

Conforme trajetória divulgada no comunicado da reunião de janeiro do Comitê de Política Monetária (Copom), o BC prevê que o IPCA irá encerrar 2026 com alta de 3,4% e espera que a inflação em 12 meses chegue a 3,2% no horizonte relevante, atualmente localizado no terceiro trimestre de 2027.

A partir de 2025, a meta de inflação passou a ser contínua, com base no IPCA acumulado em 12 meses. O centro é de 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos. Se a inflação ficar fora desse intervalo por seis meses consecutivos, considera-se que o BC perdeu o alvo.

As projeções para o IPCA de 2028 e 2029 ficaram estáveis em 3,50%, pela 19ª e 28ª semanas consecutivas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

FINANÇAS - RECEITA ENCURTA PRAZO PARA ENTREGAR DECLARAÇÃO DO IRPF 2026

Janela para envios de declarações do imposto de renda será de 23 de março a 29 de maio

Da Agência Brasil

Os 44 milhões de contribuintes obrigados a apresentar a Declaração de Ajuste Anual do Imposto sobre a Renda da Pessoa Física neste ano (IRPF 2026) terão um prazo menor do que o habitual para enviar a declaração à Receita Federal. A entrega do documento começará mais tarde neste ano, às 8h de 23 de março, e o prazo se encerrará às 23h59m59s de 29 de maio.

As datas estão na instrução normativa publicada nesta segunda-feira (16) no Diário Oficial da União. Tradicionalmente, o prazo de entrega começa em 15 de março, ou no primeiro dia útil posterior, e vai até o último dia útil de maio.

Em 2026, os contribuintes terão pouco mais de dois meses para prestar contas ao Fisco, contra o prazo habitual de dois meses e meio.

Devem entregar a declaração os contribuintes que, em 2025, receberam rendimentos tributáveis acima de R\$ 35.584, como salários, aposentadorias, pensões ou aluguéis.

Também entram na obrigatoriedade pessoas que tiveram rendimentos isentos ou tributados na fonte acima de R\$ 200 mil, obtiveram ganho de capital na venda de bens, realizaram operações relevantes em bolsa ou possuíam bens e direitos acima de R\$ 800 mil em 31 de dezembro de 2025.

Produtores rurais com receita bruta superior a R\$ 177.920 e contribuintes que passaram a residir no Brasil em 2025 também precisam declarar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

FINANÇAS - IBOVESPA INICIA SEMANA EM ALTA DE 1,25%

No mês, o índice ainda recua 4,72%, moderando o ganho do ano a 11,64%

Do Estadão Conteúdo



O desempenho positivo na sessão da B3 refletiu a relativa moderação da tensão geopolítica

O Ibovespa iniciou a semana em recuperação, buscando retornar ao nível psicológico dos 180 mil pontos, sem conseguir sustentá-lo no ajuste de fechamento. O desempenho positivo na sessão refletiu a relativa moderação da tensão geopolítica com efeito, também, para os preços do petróleo, em especial a referência americana (WTI), cujo barril cedeu 5% nesta segunda-feira, 16.

Na B3, o principal índice subiu 1,25%, aos 179.875,44 pontos, entre



mínima de 177.656,24, correspondente ao nível de abertura, e máxima de 181.254,85 pontos.

Mais fraco do que a média recente, o giro ficou em R\$ 22,7 bilhões, em sessão na qual diversas instituições financeiras trouxeram revisões na expectativa para o Comitê de Política Monetária (Copom) de quarta-feira, com chance de um corte menor, de 0,25 ponto porcentual, ou mesmo de manutenção da taxa de juros em 15% ao ano, ante a incerteza global.

No mês, o Ibovespa ainda recua 4,72%, moderando o ganho do ano a 11,64%, que estava em 17,17% no fechamento de fevereiro, antes da deflagração da guerra ao Irã.

Na B3, a recuperação nesta segunda-feira foi bem distribuída pelas ações de primeira linha, em especial as de commodities, como Vale (ON +0,69%) e Petrobras (ON +1,50%, PN +2,04%), e do setor financeiro (Itaú PN +1,42%, Santander Unit +0,79%), com Bradesco (ON estável; PN +0,05%) perdendo fôlego no encerramento. A relativa redução da percepção de risco em relação ao conflito no Oriente Médio trouxe distensão não apenas aos preços do petróleo, mas também ao câmbio. O dólar à vista fechou em baixa de 1,63%, a R\$ 5,2298.

“Depois de três sessões seguidas de alta, o Brent recuou (-2 84%) com alguns petroleiros conseguindo cruzar o Estreito de Ormuz no fim de semana, o que ajudou a diminuir a preocupação quanto a um choque energético mais severo justamente às vésperas de semana decisiva para os juros”, diz Marcos Praça, diretor de análise da ZERO Markets Brasil.

NY

Em Nova York, os principais índices de ações mostraram ganhos de até 1,22% (Nasdaq) no encerramento, em semana de deliberação sobre juros não apenas no Brasil, mas também nos Estados Unidos. Na B3, destaque no fechamento para CSN (+5,42%), Magazine Luiza (+5,35%) e Embraer do Ibovespa, Porto Seguro (-4,00%), RD Saúde (-0,93%) e Ultrapar (-0,69%).

No noticiário externo, o diretor executivo da Agência Internacional de Energia (AIE), Fatih Birol, afirmou nesta segunda-feira que os países-membros poderão liberar mais petróleo no mercado futuramente “conforme e se necessário”, após já terem concordado com a maior liberação de reservas de todos os tempos. De acordo com Birol, restarão mais de 1,4 bilhão de barris nas reservas de emergência dos membros.

“O grande foco ainda é o petróleo. Ao longo dos dias anteriores, o preço subiu e caiu com força, conforme surgiam notícias sobre possível trégua ou, ao contrário, sobre novos riscos na região. O receio do mercado é simples: energia mais cara pode pressionar a inflação global e dificultar a queda dos juros. O que acaba pesando sobre as Bolsas e fortalecendo o dólar em vários momentos, como visto na semana passada”, diz Bruna Sene, analista de renda variável da Rico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM BAIXA DE 1,63% COM REDUÇÃO DA AVERSÃO AO RISCO

Divisa terminou o dia cotada a R\$ 5,2298, após avanço de 3% nos dois pregões anteriores

Do Estadão Conteúdo

Alinhado ao comportamento da moeda norte-americana no exterior, o dólar mergulhou no mercado local nesta abertura de semana e fechou a segunda-feira, 16, abaixo da linha de R\$ 5,25.

A queda dos preços do petróleo, na expectativa de aumento do fluxo de embarcações pelo Estreito de Ormuz, abriu espaço para recuperação de ativos de risco. O real figurou no grupo das três divisas emergentes que mais avançaram em relação ao dólar.

Operadores lembram que na última sexta-feira, diante temores de uma escalada da guerra no Oriente Médio no fim de semana, investidores optaram por aumento das posições cambiais defensivas. Sem agravamento do conflito, houve nesta segunda um desmonte das operações de hedge, abrindo espaço para uma recuperação mais forte do real.

Com mínima de R\$5,2524 à tarde, em sintonia como o exterior, o dólar à vista terminou o dia em baixa de 1,63%, a R\$5,2298, após avanço de 3% nos últimos dois pregões, quando superou R\$5,30 e atingiu o maior valor de fechamento desde 21 de janeiro. Apesar do recuo nesta segunda, a moeda acumula valorização de 1 87% em março, depois de queda de 2,16% em fevereiro. No ano, as perdas são de 4,72%.

“Estamos vendo um alívio na percepção de risco lá fora, com o petróleo, que é o principal ‘driver’ do mercado atualmente, voltando a cair.”, afirma o analista Gabriel Mollo, analista da Daycoval Corretora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - COMUNICAÇÃO ÁGIL: ENTREGAR, OUVIR, AJUSTAR



CLARA LAFACE

Consultora de imagem
corporativa e escritora

opinioao@portalbenews.com.br

Em cenários de transformação contínua, o êxito de uma mudança organizacional depende tanto das decisões estratégicas quanto da forma como elas são comunicadas e assimiladas pelas equipes. Práticas unilaterais e estáticas — avisos únicos por e-mail ou uma única reunião geral — deixam lacunas. O desafio dos líderes é transformar diretrizes em adoção orgânica, preservando o ritmo do trabalho e minimizando a tensão típica das transições.

Enviar um comunicado e considerar a tarefa concluída é um erro comum. Para quem recebe a notícia, a mudança começa ali: sem um fluxo contínuo de esclarecimento e escuta, a responsabilidade por ouvir e ajustar sai da agenda, abrindo espaço para boatos, interpretações pessimistas e ruídos que comprometem a execução e corroem a confiança na liderança.

Além disso, equipes têm limites reais — biológicos e emocionais — para absorver mudanças. Quando iniciativas se acumulam sem coordenação comunicacional, a capacidade de resposta diminui, resultando em cansaço, desengajamento e atrasos na implementação. Por isso, o formato da comunicação deve acompanhar o ritmo humano de processamento da informação, não apenas o calendário dos projetos.

Tratar a comunicação como um ciclo iterativo — informar, ouvir, ajustar e comunicar novamente — torna o processo mais eficaz. Em vez de planejamentos semestrais, cada ciclo deve durar poucas semanas, permitindo incorporar feedbacks em tempo útil e manter alinhamento com as necessidades operacionais. Esse método exige disciplina: cada etapa precisa ter objetivos claros, canais de escuta definidos e um compromisso público de resposta.

Para estruturar esses ciclos de forma consistente, alguns passos são essenciais:

- Mapear interlocutores e expectativas: identifique os grupos impactados e as principais dúvidas ou resistências. Valide suposições com amostras representativas de diferentes níveis hierárquicos para captar nuances na recepção da mensagem.
- Entregar uma atualização mínima viável: comunique o essencial desde o início — propósito da mudança, implicações e incertezas conhecidas. Transparência sobre o que ainda está em definição gera mais credibilidade do que o silêncio.
- Abrir canais de escuta diversificados: combine reuniões pequenas presenciais ou virtuais, fóruns moderados, formulários curtos e sessões assíncronas. Diversidade de canais amplia participação e evita que apenas os mais vocais definam a narrativa.



- Catalogar e priorizar o feedback: registre e classifique as contribuições por frequência e impacto operacional para identificar ações prioritárias.
- Tomar decisões visíveis e explicadas: comunique claramente ajustes realizados em resposta ao retorno e, quando mudanças não forem possíveis, explique honestamente os motivos. Fechar o ciclo demonstra que as contribuições foram levadas a sério.
- Repetir no ritmo adequado: estabeleça a frequência dos ciclos conforme a complexidade e a urgência da mudança, mantendo a cadência até que a nova realidade estabilize.

Um fluxo bem implementado reduz suposições e boatos — grandes vilões da produtividade em tempos de mudança — e aumenta a taxa de adoção: colaboradores deixam de ser espectadores e passam a sentir-se parte do processo. Ciclos curtos atuam como um sistema de alerta antecipado, permitindo corrigir falhas operacionais antes que virem barreiras significativas e elevando a qualidade da informação que alcança a liderança. Em vez de depender apenas de relatórios formais, gestores recebem sinais concretos e atuais sobre como a mudança é vivida na base.

Ouvir de verdade requer postura de vulnerabilidade e atenção plena. Não basta coletar dados; é preciso reconhecer impactos emocionais e práticos, responder com ações tangíveis e demonstrar preocupação pelo bem-estar das pessoas. Ajustar prazos quando a capacidade está comprometida, oferecer apoio operacional e explicar trade-offs com transparência são atitudes que fortalecem a resiliência organizacional e reduzem custos reativos.

A adoção desse modelo enfrenta barreiras: cultura de controle da mensagem, medo de líderes em admitir incertezas e falta de ferramentas para rastrear o retorno. Superá-las exige treinamento de gestores para a escuta estruturada, definição de métricas comunicacionais (por exemplo, volume de dúvidas não resolvidas e tempo médio até resposta pública) e a institucionalização do diálogo como indicador de desempenho. Pilotos em projetos de média complexidade ajudam a validar e ajustar o formato antes de escalar.

Esta abordagem é especialmente indicada para mudanças que alteram modos de trabalho, responsabilidades, estruturas ou comportamentos. Para iniciativas de baixo impacto operacional, atualizações tradicionais podem ser suficientes. A intensidade dos ciclos deve variar conforme a fase da mudança: mais frequentes no início, com diluição progressiva à medida que a adoção avança.

O sucesso de qualquer transformação depende de como as pessoas a vivenciam no cotidiano. Para a liderança, o desafio é dedicar tempo, energia e recursos reais para ouvir, ajustar e fechar o ciclo. Essa disciplina transforma anúncios em mudanças efetivas e duradouras.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

OUVIR DE VERDADE REQUER POSTURA DE VULNERABILIDADE E ATENÇÃO PLENA. NÃO BASTA COLETAR DADOS; É PRECISO RECONHECER IMPACTOS EMOCIONAIS E PRÁTICOS, RESPONDER COM AÇÕES TANGÍVEIS E DEMONSTRAR PREOCUPAÇÃO PELO BEM-ESTAR DAS PESSOAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/03/2026

JUSTIÇA - TRIBUNAIS DEVEM RESISTIR À TENTAÇÃO DE FAZER TUDO, DIZ FACHIN

Presidente do STF afirmou que é preciso reconhecer que o judiciário “não tem o monopólio da sabedoria política”

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, afirmou que as decisões que concentram poder no Judiciário podem ser “tão prejudiciais à democracia quanto o problema que pretendem resolver”. O ministro discursou na manhã desta segunda-feira, 16, em aula magna no Centro Universitário de Brasília (Ceub).

“Os tribunais devem resistir à tentação de fazer tudo, pois decisões que concentram poder no Judiciário para combater a concentração de poder no Executivo podem, a longo prazo, ser tão prejudiciais à democracia quanto o problema que pretendem resolver”, disse o ministro.



Fachin disse ainda que a Corte acumulou, nos últimos anos, uma “razoável expansão de sua atuação”

Fachin disse ainda que a Corte acumulou, nos últimos anos, uma “razoável expansão de sua atuação” e defendeu que é preciso “humildade institucional” para reconhecer que os tribunais “não têm o monopólio da sabedoria política”.

De acordo com o presidente do STF, a expansão da atuação da Corte se deu por vários motivos: porque essa foi uma escolha do próprio legislador constituinte, porque o Tribunal foi “impulsionado ao centro de alguns debates” por outros atores e porque “assumiu ativamente essa posição, com seus ônus e suas virtudes”.

“A autocontenção não é fraqueza. É respeito à separação de Poderes que, em última análise, é ela própria uma exigência constitucional. Não temos o voto. Temos o argumento da lei, e acima dela, o argumento da Constituição. E exatamente por isso não podemos jamais abrir mão de fundamentar nossas escolhas, de justificar nossas decisões, de forma lúcida, sensível e racional”, sustentou.

Para o presidente do Supremo, o desafio do juiz constitucional é “saber ser forte o suficiente para não precisar fazer tudo”. “Quando os tribunais se tornam protagonistas de escolhas que deveriam ser debatidas e feitas no Parlamento e no Executivo, produz-se um efeito perverso: a sociedade passa a litigar o que deveria resolver de forma republicana. É um processo que expõe as Cortes de maneira, por vezes, desnecessária, e que também corrói a confiança na Justiça”, afirmou.

Autocontenção

O presidente do STF defende a autocontenção do Judiciário. Em entrevista ao Estadão em janeiro, disse: “Ou nos autolimitamos, ou poderá haver limitação de um Poder externo. Não creio que o resultado seja bom, haja vista o que aconteceu na Polônia e no México”.

Desde que assumiu o comando da Corte, Fachin expõe a necessidade de criação de um código de conduta para tribunais superiores, sobretudo após o envolvimento de ministros do Supremo no caso Master. As normas, contudo, têm resistência dos pares.

Ainda segundo Fachin, a “Constituição não é um cardápio de argumentos disponíveis para qualquer tese que se queira defender”. “Ninguém tem uma Constituição para chamar de sua. Ela é um projeto coletivo - e se todos e todas entenderem que têm o dever de zelar por ela, ela não perecerá”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

JUSTIÇA - DINO ACABA COM A APOSENTADORIA COMPULSÓRIA COMO PUNIÇÃO A JUÍZES

Decisão é monocrática e deverá ainda ser analisada pelo plenário do STF

Da Agência Brasil

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu em liminar assinada nesta segunda-feira (16) acabar com a aposentadoria compulsória como punição a magistrados condenados administrativamente por irregularidades no exercício do cargo.

“Não existe mais aposentadoria compulsória como ‘punição’ a magistrados, em face da Emenda Constitucional 103 (Reforma da Previdência). Infrações graves de magistrados devem ser punidas com a perda do cargo”, propôs o ministro como tese de julgamento”.

A decisão é monocrática e deverá ainda ser analisada pelo próprio Supremo, que decidirá se a mantém ou não. Ainda não há data nem prazo para que isso ocorra.

Dino tomou a decisão em uma ação aberta por um magistrado que foi punido com a aposentadoria compulsória pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ). Entre as irregularidades estavam a liberação de bens bloqueados sem parecer do Ministério Público e demora deliberada em processos para beneficiar policiais militares milicianos.

A aposentadoria compulsória do magistrado havia sido confirmada pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ). Dino determinou que o órgão julga novamente o processo e, caso decida pela punição máxima, oficie o TJRJ para que desligue o juiz de seus quadros.

Dino justificou sua decisão aplicando as regras da Reforma da Previdência de 2019, que extinguiu qualquer outro critério de aposentadoria de servidores que não levasse em consideração apenas a idade ou o tempo de contribuição.

Com isso, o ministro concluiu que a previsão de aposentadoria de juízes como forma de punição se tornou inconstitucional, tendo que ser substituída pela perda de cargo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

JUSTIÇA - LULINHA ADMITE AO STF VIAGEM BANCADA PELO CARECA DO INSS

Defesa do filho do presidente, porém, negou ter feito negócios e disse que ele nem sabia da atuação do empresário no INSS

Do Estadão Conteúdo



É a primeira vez que defesa de Lulinha apresenta formalmente explicações ao ministro André Mendonça sobre sua relação com o empresário

A defesa de Fábio Luís Lula da Silva, filho mais velho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, admitiu ao Supremo Tribunal Federal (STF), pela primeira vez, que ele teve uma viagem a Portugal bancada pelo empresário Antônio Camilo Antunes o Careca do INSS, preso sob suspeita de liderar um esquema de desvios em aposentadorias. Ele negou, porém, ter firmado qualquer negócio ou recebido valores do empresário.

A confissão de Lulinha havia sido antecipada pelo Estadão, mas é a primeira vez que sua defesa apresenta formalmente explicações ao ministro André Mendonça sobre sua relação com o empresário. A petição foi apresentada depois das notícias da quebra do sigilo bancário do empresário e diante do receio de que ele seja alvo de novas medidas da Polícia Federal.

Lulinha diz que foi apresentado ao Careca do INSS por meio de sua amiga Roberta Luchsinger em 2024 “como um bem-sucedido empresário do mercado farmacêutico”. Lulinha afirma que não tinha conhecimento, na ocasião, da atuação dele junto ao INSS.



“Era com esse ANTÔNIO CAMILO, suposto empresário de sucesso da área farmacêutica e parceiro comercial de sua amiga, que o peticionário teve relação esporádica e de natureza social. FÁBIO LUÍS jamais firmou qualquer tipo de relação comercial com ANTÔNIO CAMILO, tampouco tinha conhecimento sobre fraudes no INSS ou outras ilegalidades”, afirmou a defesa ao STF.

Na petição, Lulinha diz que teve interesse quando o Careca do INSS lhe contou sobre um projeto comercial de produção de canabidiol medicinal, porque tem uma sobrinha que faz tratamento médico com a substância e enfrentou dificuldades com a qualidade e disponibilidade dos medicamentos.

“Nessa mesma conversa, ANTÔNIO CAMILO contou que iria a Portugal para conhecer a produção dos medicamentos e convidou o peticionário a acompanhá-lo sem qualquer compromisso. O convite foi aceito e ANTÔNIO CAMILO levou FÁBIO à Portugal em novembro de 2024, arcando com os custos da viagem. FÁBIO LUÍS acompanhou a visita a possíveis fornecedores e propriedades e essa foi toda a extensão da relação do peticionário com o projeto. Ele não participou de negociações, não investiu trabalho ou valores e tampouco recebeu convite para associação, participação ou compra de cotas”, diz a petição. Dados de celular bloqueados

O ministro André Mendonça determinou nesta segunda- -feira a retirada imediata do conteúdo extraído do celular do dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, da sala cofre da CPI do INSS. De acordo com o magistrado, o material contém “aspectos da vida privada de investigados”.

“A Polícia Federal deverá, em colaboração interinstitucional com a Presidência da CPMI-INSS, retirar todos os equipamentos que estão armazenados no referido local para realizar uma nova e detida separação dos dados existentes, de maneira a que eventual conteúdo que diga respeito exclusivamente à vida privada do citado investigado não seja compartilhado com a referida Comissão Parlamentar”, diz a decisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

JUSTIÇA - BOLSONARO TEM MELHORA DA INFECÇÃO E DEIXA A UTI, DIZ MICHELLE

Boletim já indicava recuperação da função renal e melhora dos marcadores inflamatórios

Do Estadão Conteúdo

O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) deixou a Unidade de Terapia Intensiva (UTI) na tarde desta segunda- -feira, 16, segundo publicação de sua esposa Michelle Bolsonaro (PL). Em seu perfil no Instagram, a ex-primeira-dama afirmou que Bolsonaro “apresentou melhora dos marcadores da infecção” e foi transferido para a unidade semi-intensiva.

“Seguimos confiantes de que ele vai vencer mais esse momento. Obrigada por todo carinho e pelas orações”, diz Michelle. Conforme boletim médico divulgado pelo hospital DF Star mais cedo, o ex-presidente permanece internado, mas estava demonstrando “recuperação da função renal e melhora parcial dos marcadores inflamatórios”, com o uso de antibióticos.

O ex-presidente foi internado na manhã de sexta-feira, 13. Segundo os médicos, os exames confirmaram “broncopneumonia bacteriana bilateral de provável origem aspirativa”, ou seja, uma infecção bacteriana nos dois pulmões, causada pela entrada de líquido do estômago ou da boca nas vias respiratórias.

Ele foi atendido na prisão pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) por volta das 8h. Em nota enviada ao Estadão, o Samu informou que o ex- -presidente apresentava “caso clínico sugestivo de pneumonia queixando-se de falta de ar”. Ele chegou ao hospital DF Star por volta das 9h, em uma operação do Samu em conjunto com o Corpo de Bombeiros e com apoio da Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

INTERNACIONAL - LÍDERES EUROPEUS REAGEM À PRESSÃO DE TRUMP

Países não aprovam um movimento militar do bloco para liberar o Estreito de Ormuz, rota marítima bloqueada pelo Irã

Do Estadão Conteúdo



Assim como a maioria dos líderes europeus, o primeiro-ministro britânico, Keir Starmer, disse que busca “um plano coletivo viável” em envolver a Otan

Líderes europeus reagiram ao apelo do presidente Donald Trump para formar uma coalizão internacional destinada a garantir a segurança do Estreito de Ormuz, rota estratégica para o transporte mundial de petróleo e atualmente bloqueada pelo Irã. No sábado, 14, Trump afirmou que pretendia reunir países como China, França, Japão, Coreia do Sul e Reino Unido para proteger a passagem.

“É lógico que aqueles que se beneficiam dessa rota ajudem a garantir que nada de ruim aconteça lá”, declarou Trump ao Financial Times. O republicano advertiu que a ausência de resposta ou uma recusa ao pedido seria “muito ruim para o futuro da Otan” e ameaçou adiar uma cúpula com o presidente chinês, Xi Jinping, caso Pequim não colabore na reabertura do estreito.

O Reino Unido afirmou que trabalha com aliados em um plano para restabelecer a navegação, mas “não se deixará arrastar para uma guerra mais ampla”, afirmou o primeiro-ministro Keir Starmer. Segundo ele, o país busca “um plano coletivo viável” e a operação não seria conduzida pela Otan. Londres avalia, por exemplo, o uso de drones de detecção de minas já posicionados na região, o que poderia não envolver o envio de navios de guerra britânicos.

A Alemanha também rejeitou a ideia de uma mobilização da Aliança Atlântica. Segundo o porta-voz do governo, Stefan Kornelius, a guerra entre Israel, Estados Unidos e Irã não está relacionada à Otan. “A Otan é uma aliança para a defesa do território” de seus membros e, na situação atual, “não existe mandato para mobilizar a Otan”, afirmou Kornelius, em coletiva de imprensa.

O ministro da Defesa alemão, Boris Pistorius, disse que o país não oferecerá “nenhuma participação militar”, embora possa “garantir, por via diplomática, a segurança do tráfego pelo Estreito de Ormuz”. “Esta guerra começou sem qualquer consulta prévia”, enfatizou.

Na Itália, o chanceler Antonio Tajani manifestou apoio ao reforço de missões navais da União Europeia no Mar Vermelho, mas considerou improvável estender essas operações ao Estreito de Ormuz. “Não creio que essas missões possam ser ampliadas para incluir o Estreito de Ormuz, especialmente porque se trata de missões de combate à pirataria e de defesa”, afirmou Tajani.

Diplomacia

Em Bruxelas, a chefe da diplomacia europeia, Kaja Kallas, disse que o bloco discute possíveis medidas para manter a rota aberta, mas vários ministros pediram tempo antes de alterar o mandato da missão naval Aspides.

“Temos interesse em manter aberto o Estreito de Ormuz e, por isso, estamos discutindo o que podemos fazer a esse respeito do lado europeu”, disse Kallas, antes do início da reunião em Bruxelas nesta segunda-feira, 16.

Outros países também se mostraram reticentes, como o Japão. O ministro da Defesa, Shinjiro Koizumi, afirmou ao Parlamento que o país não considera ordenar uma missão desse tipo “na atual situação do Irã”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

INTERNACIONAL - EUA ESPERAM PELA FRANÇA E PRESIDENTE JÁ TEM LISTA DE “PAÍSES QUE DECEPCIONARAM”

O presidente americano, Donald Trump, pontuou nesta segunda-feira, 16, em coletiva de imprensa no Centro Trump Kennedy, que acredita que os EUA terão acesso “muito em breve” ao Estreito de Ormuz. “Com o tempo, há outras coisas que você pode fazer”, disse ele sobre o estreito, acrescentando que “ainda temos alguns mísseis sobrando”.

O presidente americano comentou sobre as outras nações a quem pediu ajuda. “Muitos países já falaram que estão a caminho com ajuda; alguns países estão entusiasmados a ajudar, outros não”.

Além dos membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), Trump reiterou a necessidade de ajuda da China e do Japão em Ormuz. De acordo com ele, não se sabe ao certo se foram lançadas minas na região.

Trump também afirmou que o secretário de Estado americano, Marco Rubio, anunciará em breve os países que já se comprometeram a ajudar os EUA a reabrir o Estreito de Ormuz.

Questionado por um repórter se a França vai colaborar, o presidente respondeu: “acho que o presidente da França, Emmanuel Macron, vai ajudar. Vou te dizer quais são os países que me decepcionaram”.

O mandatário voltou a dizer que, quando a guerra acabar, os preços do petróleo e a inflação “cairão rapidamente”.

Segundo o republicano, os EUA continuaram a atacar “com força total” Teerã nos últimos dias, citando que houve redução de 95% nas investidas com drones do Irã e ataques a mais de 7.000 alvos. Washington atacou três instalações de fabricação de mísseis e drones na região. “O equipamento antiaéreo do Irã está dizimado”, acrescentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

INTERNACIONAL - AVIÃO DE KHAMENEI É DESTRUÍDO; LÍDER DO IRÃ PODE ESTAR MORTO

Enquanto Israel diz ter atacado o alvo em aeroporto de Teerã, EUA dizem que o aiatolá pode ter morrido em ataque de sexta-feira

Do Estadão Conteúdo



Donald Trump afirmou que não há informações claras sobre o estado de saúde do novo líder supremo do Irã, mas disse que ele pode estar morto

Israel afirmou nesta segunda-feira, 16, que destruiu o avião do ex-líder supremo do Irã Ali Khamenei no Aeroporto Mehrabad, em Teerã, durante a madrugada. A Força Aérea Israelense

alegrou que a aeronave foi utilizada por Khamenei para “para promover aquisições militares e gerenciar as relações com países aliados por meio de voos domésticos e internacionais”, segundo informações do The Times of Israel.



O IDF informou que a destruição do “ativo estratégico” seria um ataque contra as “capacidades de coordenação” do país iraniano com outros grupos aliados, e sua “construção de poder militar e as capacidades de recuperação do regime”.

O aeroporto de Mehrabad, que opera principal mente voos domésticos, já havia sido alvo de ataques israelenses e dos Estados Unidos no início do mês. “Atacam a área ao redor do aeroporto Mehrabad”, localizado a oeste da capital iraniana, informou a agência de notícias Mehr.

Cerca de 16 aeronaves foram destruídas no ataque, de acordo com as Forças de Defesa de Israel (IDF). Segundo os militares, os aviões eram utilizados pela Força Quds, braço externo da Guarda Revolucionária Islâmica, para financiar e abastecer grupos aliados, como o Hezbollah no Líbano.

Vivo ou morto

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou que não há informações claras sobre o estado de saúde do novo líder supremo do Irã, Mojtaba Khamenei, e sugeriu a possibilidade de que ele esteja morto.

Segundo Trump, há relatos divergentes sobre a condição do líder iraniano. “Muita gente está dizendo que ele está gravemente desfigurado. Dizem que ele perdeu uma perna e ficou muito ferido. Outras pessoas dizem que ele está morto. Ninguém está dizendo que ele está 100% saudável”, afirmou.

O presidente acrescentou que a ausência pública de Mojtaba Khamenei é incomum. “Não sabemos se ele está morto ou não. Vou dizer o seguinte: ninguém o viu, o que é incomum”, disse Trump, ao comparar o silêncio atual com a frequência com que o antigo líder se manifestava.

Desfigurado?

A incerteza sobre o paradeiro do líder iraniano ocorre após o secretário de Defesa dos EUA, Pete Hegseth, declarar na sexta-feira, 13, que Mojtaba estaria ferido e possivelmente desfigurado. Ele não apresentou provas nem deu detalhes adicionais, embora autoridades iranianas já tenham confirmado que o novo líder sofreu ferimentos.

Mojtaba Khamenei foi anunciado como novo líder supremo do Irã após a morte do pai, Ali Khamenei, em um atentado no início do conflito de Estados Unidos e Israel contra o país, em 28 de fevereiro. Desde então, o filho de Ali Khamenei permanece escondido e não fez aparições públicas.

Na quinta-feira, 12, uma declaração escrita atribuída ao líder foi lida por um jornalista da emissora estatal iraniana. No texto, ele ordenou que o Estreito de Ormuz permaneça fechado, prometeu vingar os mortos e afirmou estar disposto a continuar a guerra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026

INTERNACIONAL - CAMPO DE GÁS NATURAL PEGA FOGO NOS EUA APÓS ATAQUE DE DRONE

Foi a segunda ofensiva a uma unidade de petróleo e derivados nos Emirados Árabes

Do Estadão Conteúdo

Um grande campo de gás natural de Shah pegou fogo nos Emirados Árabes Unidos, após um ataque de drone. Não foram registrados feridos até o momento e equipes de Abu Dhabi estão respondendo ao incêndio, trabalhando para contê-lo, conforme relatos do escritório de mídia do país.

Em publicação no X, o escritório informou que as operações do campo de Shah ficarão suspensas enquanto os danos são avaliados.

Shah é um campo de gás altamente sulfúrico, administrado por uma joint venture entre a Abu Dhabi National Oil Co. e a Occidental Petroleum, segundo a Bloomberg.

É a segunda ofensiva a uma unidade de petróleo e derivados nos Emirados Árabes nesta segunda-feira, 16, depois que um ataque de drone atingiu a zona industrial petrolífera de Fujaira.

Em outras partes do Oriente Médio, o Ministério de Defesa do Kuwait disse que os seus sistemas de defesa aérea estavam respondendo a ataques de drones e mísseis, afirmando que explosões poderiam ser ouvidas durante a operação para interceptá-los.

O Ministério de Defesa do Catar também revelou ter interceptado todos os drones lançados contra o país, sem dizer quantos, e 13 mísseis, com um dos projéteis caindo em uma área não habitada. O Ministério das Relações Exteriores catariano pediu ao Irã que interrompa os ataques contra países do Golfo que não participaram dos ataques contra o regime persa.

No Iraque, o hotel Rasheed na Área Verde de Bagdá foi atingido por um drone na parte superior. A ofensiva deixou danos, mas nenhuma morte ou ferido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

AUTORES DE AÇÃO ACUSAM GOVERNO E BRB DE USAR DOIS RECURSOS SIMULTÂNEOS PARA DERRUBAR LIMINAR

Por Ana Carolina Diniz

Sede do BRB em Brasília: situação do banco controlado pelo governo do DF piorou por ligação com Master — Foto: Cristiano Mariz/O Globo



Os autores da ação popular que suspendeu a lei que autoriza o uso de imóveis para socorrer o BRB apresentaram manifestação no Tribunal de Justiça do Distrito Federal “denunciando” a estratégia do governo e do banco de interpor dois recursos simultâneos e independentes para tentar cassar a liminar da 2ª Vara da Fazenda Pública do DF. Tanto o BRB como a Procuradoria do Estado entraram com recursos.

Segundo eles, o governo impetrou uma suspensão de liminar perante o desembargador Roberval Belinati, presidente em exercício do tribunal. E o banco, um agravo de instrumento sob relatoria da desembargadora Carmen Bitencourt. Pedem a reunião das ações para evitar decisões contraditórias sobre a mesma questão.

Os autores são o deputado federal Rodrigo Rollemberg, o presidente da ABDI Ricardo Cappelli, o ex-governador Cristovam Buarque, o presidente do PSB-DF Rodrigo Dias e a deputada distrital Dayse Amarílio.

Na manifestação, os autores contestam o argumento de que a liminar estaria causando grave dano econômico ao banco. Na manifestação, os autores salientam que a queda de mais de 50% das ações do BRB nos últimos seis meses é resultado da própria gestão da instituição, e não da decisão judicial, e que os papéis do banco permaneceram estáveis no pregão mais recente. Os autores afirmam que a

Procuradoria do DF não apresentou documentos técnicos e financeiros suficientes para sustentar seus argumentos, deixando de cumprir o ônus probatório necessário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2026

VISITA DO PRESIDENTE DA BOLÍVIA: PETROBRAS PEDE MUDANÇA DE MARCO REGULATÓRIO PARA VOLTAR A INVESTIR NO PAÍS

Segundo fontes em La Paz e Brasília, o governo do presidente boliviano, Rodrigo Paz, disse que já está trabalhando numa nova Lei de Hidrocarbonetos

Por Janaína Figueiredo — Buenos Aires



Novo presidente da Bolívia, Rodrigo Paz, toma posse na Assembleia Nacional, em La Paz — Foto: Luis Gandarillas/AFP

Como estava previsto e foi dito publicamente pelos dois chefes de Estado, os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Rodrigo Paz, da Bolívia, conversaram sobre vários temas envolvendo a cooperação e investimentos na área energética no encontro realizado segunda-feira, em Brasília. Um dos que mais interessava aos bolivianos era a retomada dos investimentos da Petrobras no país, suspensos desde 2006.

Participou da conversa a presidente da estatal, Magda Chambriard. A resposta do Brasil, confirmaram fontes em La Paz e Brasília, foi clara: a Petrobras tem enorme interesse em voltar a investir na Bolívia, mas antes é necessário que o país modifique seu marco regulatório. Essa foi praticamente a única condição colocada pelo lado brasileiro.

Paz informou a Lula que seu governo já está trabalhando numa nova Lei de Hidrocarbonetos. O processo pode demorar algum tempo, mas o importante, desacataram as fontes bolivianas, é que os dois lados demonstraram interesse.

Quando se encontraram no Panamá, no final de janeiro, Lula e Paz iniciaram a conversa sobre a volta dos investimentos da Petrobras à Bolívia. Naquela primeira conversa, revelou o presidente boliviano, o brasileiro disse que muitas vezes tentou destravar o conflito com os governos do Movimento ao Socialismo (Mas), mas a resposta era sempre “a pachamama não quer”. Agora, disse Paz a Lula, “a pachamama mudou de opinião”.

A Petrobras suspendeu seus investimentos na Bolívia em março de 2006, durante o governo de Evo Morales (2006-2019), após a nacionalização dos hidrocarbonetos (Decreto Supremo 28701, de 1º de maio de 2006). Morales exigiu 82% de participação estatal nos contratos, congelou ativos da Petrobras e ameaçou intervir na Petrobras Bolívia. Houve negociações, pagamento de indenização à estatal, mas os investimentos foram reduzidos drasticamente e hoje estão suspensos.

A Lei dos Hidrocarbonetos que Paz pretende mudar é uma das heranças pesadas deixadas pelo governo do MAS. Ela é vista como um enorme obstáculo para a atração de investimentos no país, não apenas da Petrobras, mas do mundo inteiro.

Agora a bola está com a Bolívia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2026

INVESTIMENTO DE R\$ 850 MILHÕES EM TERMINAL PORTUÁRIO E ESTALEIRO NO LITORAL NORTE DO RIO SERÁ RETOMADO

Complexo Logístico Farol/Barra do Furado terá terminal portuário e estaleiro para reciclagem de embarcações. 'Pedra fundamental' do empreendimento será lançada na semana que vem

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Projeto do Complexo Logístico Farol/Barra do Furado, no litoral norte do Rio — Foto: Divulgação/BR Offshore

Um projeto de R\$ 850 milhões para a construção de terminal portuário e estaleiro, com foco nas atividades em alto-mar do setor de petróleo e gás, na divisa de Quissamã com Campos, litoral norte do Rio, será retomado, com início das obras este ano, informou a BR Offshore, empresa criada para tocar o empreendimento. A “pedra fundamental” do empreendimento será lançada na semana que vem.

O projeto do Complexo Logístico Farol/Barra do Furado tem 15 anos. Foi anunciado no fim de 2011, com perspectiva de início das obras em 2012 e uma parte da infraestrutura a cargo das prefeituras locais, com recursos estaduais e federais.

As obras públicas foram iniciadas em 2012 e, depois, abandonadas, já no contexto da recessão de 2014 a 2016 e do baque na indústria petrolífera causado pela Operação Lava-Jato.

A retomada

Agora, o projeto será retomado com a entrada do Banco Fator. A meta é começar a operar entre 2027 e 2028, com foco na demanda futura por desmantelamento e reciclagem de embarcações e por serviços de apoio às futuras usinas eólicas de geração de eletricidade em alto-mar, afirmou o presidente da BR Offshore, Ricardo Vianna.

A holding de investimentos foi criada em 2011 por Vianna e Paulo Salles — ambos sócios da Aggrego Consultores, do ex-ministro Alcides Tápias, que comandou a pasta de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior no segundo governo Fernando Henrique Cardoso —, em sociedade com os empresários Carlos Eduardo Veiga e Benjamin Sodré Neto.

A Fator Empreendimentos e Participações, holding de investimentos do banco, entrará com uma participação minoritária. O Fator também liderará “um pool de bancos”, que está “montando a estruturação financeira do projeto”, disse Vianna.

A ideia é financiar o máximo possível dos R\$ 850 milhões a serem investidos e uma das possibilidades é emitir CRIs, títulos atrelados ao desenvolvimento imobiliário da área. Vianna disse não temer o atual nível elevado dos juros no país:

— Obviamente, a situação macroeconômica é desafiante neste momento, mas, se olharmos para esses segmentos, as perspectivas são bastante favoráveis. O conflito no Oriente Médio tende a favorecer a exploração de petróleo e gás e o descomissionamento de embarcações no Brasil, uma vez que fica clara a estabilidade política que a América do Sul tem.

Ajustes no projeto

O principal ajuste feito no projeto de 15 anos atrás foi o foco na reciclagem de embarcações. No desenho original, o estaleiro seria dedicado ao reparo e manutenção de embarcações de apoio às atividades em alto-mar.

Guerra: Ataque dos EUA a polo petrolífero do Irã eleva tensão e ameaça oferta global de petróleo. Agora, a área de 1 milhão de metros quadrados — na entrada do Canal da Flecha, construído na década de 1940 para conectar a Lagoa Feia ao mar — terá um estaleiro dedicado ao

desmantelamento de embarcações e uma base de apoio às atividades offshore, que poderá atender também às futuras usinas eólicas no mar. O estaleiro de manutenção foi deixado de lado.

Ainda assim, parte da infraestrutura construída nas obras públicas iniciadas em 2012 poderá ser aproveitada, disse Vianna. Um exemplo é um “pier para o transpasse de areia”, que chegou a ser construído, e “poderá ser utilizado futuramente”, segundo o executivo.



Obras do pier para o transpasse de areia, 13 anos atrás, na entrada do Canal das Flechas, entre Quissamã e Campos: estrutura poderá ser aproveitada na retomada do projeto — Foto: Fabio Rossi/12-3-2013

Demanda em alta por reciclagem de navios

A demanda pelo desmantelamento de embarcações, incluindo as plataformas flutuantes usadas no Brasil, com correta destinação do aço empregado nos equipamentos, é recente e crescente. Segundo a BR Offshore, estima-se que, em 2035, cerca de 3,7 mil embarcações deverão ser

recicladas, o dobro do esperado este ano, o que exigirá até US\$ 9,9 bilhões em investimentos.

Um estudo de 2020 da consultoria internacional Wood Mackenzie apontava que, apenas com as plataformas offshore, o desmantelamento de embarcações deveria movimentar de US\$ 14,5 bilhões a US\$ 16 bilhões até 2029. Naquele ano, o estudo contabilizava 102 plataformas a serem aposentadas até o fim da década.

— A gente prevê a construção de um cais com até 900 metros lineares, que é um cais bastante grande, para receber os FPSOs (as plataformas instaladas em navios, como as usadas pela Petrobras) que serão reciclados — disse Vianna, acrescentando que ainda é preciso aprovar no Congresso leis específicas para um marco regulatório da reciclagem de embarcações no Brasil, até mesmo para dar condições de os estaleiros nacionais prestarem serviços para o exterior.

O projeto prevê ainda a conclusão das obras de infraestrutura, como a dragagem da entrada do Canal das Flechas, o que poderá beneficiar também outras atividades econômicas na região, como a pesca. Uma vez em operação, o complexo logístico deverá gerar 800 empregos diretos e de 3,2 mil indiretos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2026

POR QUE POUCO FOI FEITO PARA EVITAR O PROBLEMA DO PETRÓLEO NO ESTREITO DE ORMUZ; ENTENDA

Estreita passagem que liga o Golfo Pérsico ao resto do mundo é ao mesmo tempo vital, pois serve como a única saída para petróleo e gás natural, e extremamente vulnerável a ataques

Por The New York Times



Navios petroleiros na região do Estreito de Ormuz — Foto: Giuseppe Cacace/AFP

De todos os riscos que o sistema energético global enfrenta há muito tempo, nenhum era maior ou mais conhecido do que o possível fechamento do Estreito de Ormuz. A estreita passagem que liga o Golfo Pérsico ao resto do mundo é ao mesmo tempo vital — pois serve como a única saída para enormes quantidades de petróleo e gás natural — e extremamente vulnerável a ataques.

Mas, apesar de ser amplamente reconhecido como um possível ponto de estrangulamento, o estreito continua sendo a única forma de exportar a maior parte da energia produzida na região. Isso ficou evidente ao se entrar na terceira semana da guerra no Oriente Médio, quando o quase fechamento da via marítima fez os preços do petróleo dispararem para acima de US\$ 100 por barril pela primeira vez em quase quatro anos.

A razão de não existir uma alternativa real se deve a uma combinação de geografia, tensões políticas e competição econômica entre as potências petrolíferas da região. Houve esforços para contornar o estreito, principalmente pela Arábia Saudita e pelos Emirados Árabes Unidos. Mas os oleodutos nesses países conseguem transportar apenas uma pequena fração da energia produzida no Golfo Pérsico.

Para muitos outros países produtores de energia da região, a única maneira de evitar o estreito seria construir um oleoduto atravessando um país vizinho — um empreendimento caro e politicamente delicado. Tome-se o caso do Catar, um dos maiores exportadores de gás natural do mundo.

Sua única fronteira terrestre é com a Arábia Saudita — um país que rompeu relações diplomáticas e fechou essa fronteira durante uma disputa regional resolvida há cinco anos. Além disso, qualquer oleoduto também estaria vulnerável a ataques iranianos.

— Não há nada que seja totalmente seguro aqui — disse John Browne, ex-diretor executivo da gigante petrolífera BP, que já se chamou Anglo-Iranian Oil Company. — No fim das contas, alguém com más intenções pode fazer todo tipo de coisa contra a infraestrutura de petróleo e gás.

Alguns analistas de petróleo também presumiam que, se chegasse o momento, os Estados Unidos — que têm grande interesse em manter os mercados de energia estáveis — usariam seu poder militar para manter o estreito navegável.

— Sempre existiu o cenário de pesadelo, mas parecia ser um cenário pouco provável — disse Daniel Yergin, historiador de energia vencedor do Prêmio Pulitzer e vice-presidente da empresa de pesquisa S&P Global. — A diversificação ou a segurança vinha do fato de que os consumidores estariam ali para proteger o petróleo.

Mas, neste caso, os Estados Unidos, agindo junto com Israel, iniciaram o conflito ao atacar o Irã em 28 de fevereiro. Embora o presidente Donald Trump tenha sugerido a possibilidade de fornecer escolta naval dos EUA para navios-tanque de petróleo e gás, ele ainda não levou essa ideia adiante.

Navios atacados no Estreito de Ormuz



*Ataque anunciado pela Guarda Revolucionária do Irã, ainda sem confirmação oficial

Fonte: marinetraffic.com

Com o Irã atacando navios e refinarias, os embarques de petróleo pelo Estreito de Ormuz caíram para menos de 10% dos níveis anteriores à guerra, segundo a Agência Internacional de Energia (IEA). E o Catar, potência exportadora de gás da região, não tem gás liquefeito natural para embarque desde os primeiros dias do conflito.

Segundo a AIE, que administra estoques dos 32 membros da OCDE, a guerra no Oriente Médio está criando a maior interrupção de fornecimento na história do mercado global de petróleo, que superaria as ocorridas na década de 1970.

Navios atacados no Estreito de Ormuz — Foto: Editoria de Arte/O Globo



Como resultado, petróleo, gás natural e outras commodities ficaram retidos. Alguns países estão colocando mais combustível em tanques de armazenamento, mas esses já estão ficando sem espaço.

Isso está forçando os países a reduzirem a produção. Em pouco mais de uma semana, a produção de petróleo caiu coletivamente em vários milhões de barris por dia no Iraque, no Kuwait, nos Emirados Árabes Unidos e na Arábia Saudita, segundo estimativas da empresa de pesquisa Rystad Energy.

Ao todo, países de toda a região reduziram a produção em pelo menos 10 milhões de barris de petróleo por dia até terça-feira — cerca de 10% da oferta global — de acordo com a AIE. As empresas também estão transformando muito menos petróleo em combustíveis como gasolina, diesel e querosene de aviação, à medida que fecham refinarias ou as operam em níveis mais baixos.

— Não importa a que preço o petróleo chegue. Se você não pode vender nenhum petróleo, é melhor deixá-lo no subsolo — afirmou Shwan Ibrahim Taha, presidente do banco iraquiano Rabee Securities.

Os seis países ricos em combustíveis fósseis do Golfo — Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Catar, Omã e Bahrein — pertencem a uma união frouxa chamada Conselho de Cooperação do Golfo, mas a cooperação frequentemente é limitada.

Os líderes falam há mais de uma década em construir um sistema ferroviário unificado de passageiros e cargas, com pouco resultado. Construir um sistema compartilhado para exportação de energia seria substancialmente mais delicado e dificilmente superaria os obstáculos políticos e econômicos.

Nos últimos anos, a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos, os dois países mais poderosos da região, frequentemente estiveram em desacordo, adotando políticas petrolíferas diferentes e apoiando lados distintos em conflitos armados na região, inclusive no Iêmen, um país pobre e devastado pela guerra que tem uma longa fronteira com a Arábia Saudita e fica na entrada do Mar Vermelho.

Mais de um quarto do petróleo que normalmente é exportado pelo Estreito de Ormuz, seja na forma de petróleo bruto ou de combustíveis como diesel, ainda consegue sair da região, estimou a IEA. Isso ocorre porque os Emirados Árabes Unidos construíram um curto oleoduto de Abu Dhabi até Fujairah, que começou a operar em 2012, contornando o Estreito de Ormuz — embora o Irã tenha atacado instalações nas duas extremidades.

A maior alternativa é o oleoduto da Arábia Saudita até o Mar Vermelho, inaugurado na década de 1980 durante o que ficou conhecido como as “guerras dos petroleiros” entre Irã e Iraque. O oleoduto pode transportar até 7 milhões de barris de petróleo por dia.

Mas, como dois milhões de barris são destinados a refinarias dentro do próprio reino, apenas cerca de cinco milhões de barris por dia de capacidade ficam disponíveis para o petróleo que, de outra forma, seria enviado pelo estreito, disse na semana passada Amin H. Nasser, diretor-executivo da Saudi Aramco:

—Assim que o Estreito de Ormuz começou a se fechar, aumentamos imediatamente a produção pelo oleoduto Leste-Oeste.

Nasser também alertou separadamente que os mercados globais de petróleo enfrentariam “consequências catastróficas” sem acesso ao estreito.

O Irã também conseguiu mover parte de seu petróleo pelo estreito em navios-tanque, o que tem frustrado autoridades dos Emirados Árabes Unidos.

— Como eles podem vender enquanto nós somos impedidos de vender? — perguntou Nadim Koteich, comentarista emiradense de origem libanesa próximo ao governo dos Emirados.

O resultado final é que “alguém está pagando a conta” das interrupções causadas pela guerra, “e esse alguém somos nós” — mesmo depois de os Emirados terem investido em planos de contingência, como seu oleoduto, acrescentou.

Na noite de sexta-feira, Donald Trump disse que os Estados Unidos haviam atacado instalações militares na ilha de Kharg, principal centro de exportação de petróleo do Irã, mas haviam poupado a infraestrutura petrolífera da ilha “por razões de decência”.

Mesmo que a guerra termine com um Irã severamente enfraquecido, insurgentes poderiam surgir para atacar navios que passam pelo estreito, colocando em risco a vida de marinheiros e embarcações valiosas, além de suas cargas.

A milícia Houthi do Iêmen, apoiada pelo Irã, fez exatamente isso no Mar Vermelho nos últimos anos. Com custos relativamente baixos, o grupo conseguiu perturbar significativamente o transporte marítimo global por essa passagem em direção ao Mar Mediterrâneo através do Canal de Suez.

A forma como os países responderão ao “cenário de pesadelo” de um quase fechamento do Estreito de Ormuz, como descreveu Yergin — incluindo a decisão de construir mais oleodutos — dependerá em parte de quanto tempo a via marítima permanecerá intransitável. Mesmo depois que voltar a ser seguro navegar pelo estreito, provavelmente levará semanas ou meses para que a produção de petróleo retorne aos níveis anteriores à guerra, segundo a Agência Internacional de Energia.

— O que as pessoas vinham alertando finalmente aconteceu — disse Majid Jafar, diretor-executivo da Crescent Petroleum, produtora de petróleo e gás com sede nos Emirados Árabes Unidos. — Agora teremos que ver como o mundo se ajusta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2026

DEPUTADA COMPROU APARTAMENTO DE R\$ 4 MILHÕES E CARRO DE LUXO COM DINHEIRO DESVIADO DO INSS, DIZ MENDONÇA

Gorete Pereira (MDB-CE) terá que usar tornozeleira eletrônica e nega irregularidades

Por Pepita Ortega e Eduardo Gonçalves



Ministro André Mendonça durante sessão plenária no STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal, apontou que há provas de que a deputada Gorete Pereira (MDB-CE) adquiriu um apartamento de mais de R\$ 4 milhões em nome de uma empresa de fachada e um veículo de luxo de mais de R\$ 400 mil com dinheiro desviado de aposentados e pensionistas do INSS. Em nota, a parlamentar afirmou que não “praticou qualquer ato ilícito”.

Ainda de acordo com o ministro, os investigadores encontraram planilhas que continham o nome da parlamentar ao lado de “valores expressivos” que lhe seriam pagos como propina. “Há inúmeros indícios no sentido de sua participação nos crimes perpetrados contra o INSS mediante descontos indevidos nos benefícios previdenciários pagos por referida autarquia”, registrou Mendonça em sua decisão.

Segundo Mendonça, a deputada tinha frequente contato com servidores, inclusive com o ex-presidente do INSS, Stefanutto, para credenciar junto à autarquia entidades que a própria parlamentar controlava.

O ministro apontou ainda “indícios robustos” de que a parlamentar recebia, em sua própria conta bancária, “vultosas quantias de recursos ilícitos de empresas de fachada administradas por ela e por seus familiares”. Tais empresas, por sua vez, recebiam os recursos desviados dos beneficiários do INSS.

A Polícia Federal chegou a pedir a prisão da deputada na mais recente fase da operação Sem Desconto, aberta nesta manhã. O Ministério Público Federal concordou com a medida, mas ela acabou negada por André Mendonça.

No caso em questão, apesar da “gravidade” dos fatos imputados à parlamentar, o ministro entendeu que era possível não determinar a prisão, mas impor outras medidas, como o uso de tornozeleira eletrônica, para que a deputada “não oculte bens, não promova dilapidação patrimonial, não obstrua ou atrapalhe as investigações e não continue na prática de gravíssimos ilícitos apurados pela Polícia Federal”.

Leia o posicionamento da deputada

"A deputada federal Gorete Pereira reitera que não praticou qualquer ato ilícito e que as informações divulgadas não refletem a realidade dos fatos. Sua trajetória pública de mais de 40 anos sempre foi pautada pela integridade. A parlamentar informa que sua defesa já analisa o teor da decisão. O advogado Dr. Waldir Xavier se manifestará oportunamente após análise detalhada do caso. Confiante no devido processo legal, a deputada reafirma seu compromisso com a legalidade e a transparência".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - APLAUSOS AO FIM DE FÉRIAS ETERNAS PARA JUÍZES CORRUPTOS, MAS A CRISE DO STF CONTINUA

Dino pôs o dedo em mais uma ferida, depois de emendas parlamentares abusivas, supersalários e penduricalhos ilegais nos três Poderes e nas esferas federal, estadual e municipal

Por Eliane Cantanhêde

Pode não ser assim, mas a impressão é que só no Brasil acontecem coisas inaceitáveis, e à luz do dia, tais como desembargador corrupto ser “punido” com aposentadoria remunerada, filhas de militares serem sustentadas pelo Estado pelo resto da vida, os Poderes rasgarem a Constituição com salários acima do teto e o Legislativo se lambuzar com emendas que chegaram a R\$ 31 bilhões em 2025.



O ministro do STF Flávio Dino acerta ao vetar que desembargadores corruptos e assediadores, portanto, criminosos, sejam “condenados” a uma aposentadoria gorda e vitalícia (como férias eternas), paga com o meu, o seu, o nosso suado dinheirinho. Punição ou prêmio? Ninguém precisa ir ao dicionário, mas beneficia centenas, há décadas, como se fosse normal.

Flávio Dino, ministro do STF, decidiu que corregedorias não podem aplicar aposentadoria compulsória como punição máxima para juízes

Agora mesmo, um ministro do STJ corre “o risco” de antecipar sua aposentadoria remunerada depois de denunciado pela filha de um amigo e por uma ex-funcionária do gabinete por assédio grosseiro e



indigno. E o tal desembargador que inocentou um adulto que estuprava uma criança de 12 anos de idade? E as múltiplas acusações de venda de sentenças?

Dino, portanto, pôs o dedo em mais uma ferida, depois de emendas parlamentares abusivas, supersalários e penduricalhos ilegais nos três Poderes e nas esferas federal, estadual e municipal. As emendas não só retiram o controle orçamentário do Executivo, como dão margem a desvios e roubos pelo País afora. E os penduricalhos rasgam a Constituição, que cabe ao Supremo defender e impor, e custam caro à sociedade.

Dito isso, a última decisão de Dino deixa dúvidas. Como mestrando, segundo o repórter Wesley Galzo, ele defendeu o privilégio dos juízes em sua dissertação final. Já como senador, apresentou projeto para acabar com o “prêmio” – logo, além de mudar de opinião, sabe muito bem que essa, por mais justa e necessária, é uma questão do Legislativo, não do Judiciário.

A maior dúvida, porém, é se a intenção foi abafar a crise do Supremo e a busca e apreensão determinada por Alexandre de Moraes na casa de um jornalista que mostrou um fato: o de que Dino e sua família usam carro oficial do TJE no Maranhão. Pode-se questionar se esse uso é legal ou não, grave ou não, mas nada justifica a virulência contra um profissional que agiu dentro das regras. E se a moda pega?

O ministro Edson Fachin voltou a defender, nesta segunda-feira, moralidade, humildade e autocontenção como virtudes no Judiciário. Impossível discordar, mas, como presidente do STF, Fachin também preside o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), responsável, por exemplo, pela moralidade. Que tal passar das palavras aos atos?

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2026

OPINIÃO - QUEM INVADIU QUEM NA AMAZÔNIA?

Os povos indígenas e tradicionais não têm sido ouvidos sobre a nova colonização agroindustrial de seus territórios, que ocorre há anos de forma desenfreada e violenta

Por Bruna Rocha

Povos indígenas do Baixo, Médio e Alto Tapajós – como Arapium, Borari, Kumaruara e Munduruku –, junto com os Panará e Kayapó, vindos de Mato Grosso, realizaram uma histórica ocupação das instalações da trader estadunidense Cargill por 33 dias entre janeiro e fevereiro. Essa ação teve o objetivo de revogar o Decreto 12.600, assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que incorporava mais de 3 mil quilômetros dos Rios Tapajós, Madeira e Tocantins ao Programa Nacional de Desestatização e a dragagem do Rio Tapajós, sem qualquer estudo de impacto ambiental.

O Rio Tapajós já vem sendo utilizado para escoamento de grãos sem ter havido a realização de Consulta Livre, Prévia e Informada, conforme exige a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho que o Brasil assina. Para viabilizar essas operações, a paisagem nas proximidades da cidade de Itaituba (PA) já foi transfigurada, levando comunidades indígenas e locais a se tornarem refugiadas em seus próprios territórios.

As barcas industriais, cada uma com capacidade para cerca de 3 mil toneladas de grãos (podendo haver comboios com até 15 barcas), tomaram conta das margens do Médio Rio Tapajós. De acordo com o Estatístico Aquaviário, em 2025, em apenas quatro portos localizados em Miritituba, distrito de Itaituba, foram escoadas 15,5 mil toneladas de carga, composta majoritariamente por grãos. Para intensificar ainda mais esse trânsito, foi proposta a dragagem do rio, a despeito de o leito do Rio Tapajós armazenar altas quantidades de mercúrio, metal pesado tóxico que pode ser liberado na escavação. Segundo a ONG Terra de Direitos, até 2023 já havia 41 portos previstos, em construção ou em operação nos municípios paraenses de Santarém, Itaituba e Rurópolis. Essas atividades têm levado à escassez alimentar local em razão da redução do pescado, fonte de sustento indispensável.



Aqueles que defendem mais tolerância em relação a atividades econômicas na região costumam argumentar que o País precisa se desenvolver e empresas como a Cargill são importantes para a economia. No entanto, segundo uma nota técnica divulgada em 2024 pelo Instituto Serrapilheira, as chuvas originadas em terras indígenas da Amazônia contribuem para 57% da renda agropecuária do Brasil, e a degradação ambiental pode comprometer a economia nacional de forma significativa. Afinal, quem sustenta quem?

Pesquisas da Universidade Federal do Oeste do Pará realizadas pelos arqueólogos Myrtle Shock e Max da Silva Félix evidenciam a partir de vestígios orgânicos carbonizados escavados no sítio arqueológico Porto, em Santarém (PA), que uma série de plantas alimentícias (como cacau e castanha-do-Brasil), além de plantas tecnológicas como a seringueira (sendo essa última um dos insumos fundamentais da Revolução Industrial), eram manejadas ali por povos indígenas.

Junto com o sítio arqueológico Aldeia, o sítio Porto é testemunho da cidade mais antiga do Brasil, que floresceu há mil anos. Olhando hoje para o local, é difícil imaginar. Parte importante desse sítio foi destruída pela construção do terminal portuário da Cargill, cujas atividades estimulam a monocultura de soja e milho na Amazônia e no Cerrado.

As águas do Tapajós são intimamente conectadas aos modos de vida e às identidades coletivas dos povos que habitam suas margens. O leito do rio guarda vestígios arqueológicos que documentam a longa presença indígena da Amazônia que sabemos datar de pelo menos 13 mil anos. Muitos desses lugares, como é o caso de onde a Cargill se encontra hoje instalada, são sagrados para esses povos (e note-se que as instalações da empresa não foram vandalizadas, conforme fartamente exposto nas redes sociais por integrantes do movimento). Para a Organização das Nações Unidas (ONU), a destruição e o ataque a símbolos, bens e lugares relacionados à identidade religiosa e ao patrimônio cultural de grupos minoritários criam um ambiente propício ao genocídio. Os povos indígenas e tradicionais não têm sido ouvidos sobre essa nova colonização agroindustrial de seus territórios, que ocorre há anos de forma desenfreada e violenta.

Afinal, quem pratica o vandalismo? Quem invadiu quem? O Estado Democrático de Direito não pode valer apenas para alguns. Refrear o avanço das monoculturas ajuda a proteger a todos nós, aos nossos filhos e netos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/03/2026

NAVIO HISTÓRICO QUE AFUNDOU PARCIALMENTE EM SANTOS SERÁ IÇADO; MARINHA INVESTIGARÁ CAUSAS

Furto de fiação teria causado inundação do navio Professor W. Besnard, que levou a primeira expedição brasileira à Antártida

Por José Maria Tomazela

A Marinha do Brasil abriu um inquérito administrativo para apurar as causas do afundamento parcial do navio oceanográfico Professor W. Bernard, ocorrido na noite de sexta-feira, 13, em Santos, no litoral de São Paulo. Um furto de um cabo de energia contribuiu para o sinistro, segundo o Instituto do Mar (Imar), responsável pela embarcação. O corte na energia interrompeu o funcionamento de uma bomba de sucção e encheu o casco do navio de água. Com isso, segundo o instituto, a embarcação adernou, ficando apoiada no fundo do estuário.

A prefeitura de Santos informou que não é parte dos acordos envolvendo o navio e não foi notificada sobre o furto da fiação. Já a Autoridade Portuária de Santos (APS) diz que o navio será içado e levado para um estaleiro, a fim de que seja restaurado com apoio de empresas parceiras.

O W. Besnard, que realizou a primeira expedição brasileira à Antártida, foi doado pela prefeitura de Ilhabela ao Imar e estava ancorado no cais do Valongo, em Santos, à espera de ser restaurado. Com o afundamento parcial, metade da embarcação ficou sob a água do mar. Uma equipe de emergência

realizou o reforço da amarração da embarcação e instalou um cerco de contenção ambiental para evitar impactos ao entorno.

Conforme o Imar, o furto da fiação ocorreu antes do Carnaval. O ponto de energia havia sido cedido pela prefeitura, já que a vedação do navio, fora de operação desde 2008, estava comprometida.



Embarcação ficou parcialmente submersa no cais do Valongo após entrada de água no casco. Foto: APS/Divulgação

A prefeitura de Santos diz que, a pedido do Instituto do Mar, colaborou com o fornecimento de energia exclusivamente para os serviços de recuperação do navio, em reconhecimento à sua importância histórica, sempre que solicitado. No entanto, não houve qualquer notificação da entidade à administração sobre furto da fiação.

Apesar disso, o município se dispôs a religar a transmissão, mas suspendeu porque o navio será retirado do local.

A prefeitura afirma que o Parque Valongo conta com câmeras de monitoramento e patrulhamento da Guarda Portuária e da Guarda Civil Municipal, sendo a segurança da embarcação de responsabilidade do Instituto do Mar.

Em vídeo publicado na página oficial da Autoridade Aeroportuária de Santos, o presidente Anderson Pomini, diz que vai içar o barco e levá-lo a um estaleiro para, com apoio das empresas parceiras do porto e a comunidade marítima, fazer sua recuperação. Se isso não for possível, parte do navio será preservada e instalada no Valongo.

Marinha

A Marinha informou, por meio da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), que ao tomar conhecimento do adernamento do navio Professor W. Besnard, no Cais do Valongo, duas equipes de militares peritos da CPSP foram prontamente acionadas e estiveram no local pela água e por terra. Foi constatado que o navio se encontrava assentado ao leito e permanecia amarrado ao cais, não oferecendo risco iminente à navegação.

Um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) foi instaurado para apurar as causas e possíveis responsáveis pelo ocorrido. Não foram observadas vítimas ou poluição hídrica.

Expedição histórica à Antártida

O navio foi projetado no Brasil, mas a construção se deu na Noruega, em 1966. O nome da embarcação homenageia o primeiro diretor do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (USP), Wladimir Besnard. O navio participou da primeira expedição brasileira à Antártida, em 1982. Nas décadas seguintes, realizou outras cinco expedições à Antártida e centenas de outras missões científicas, tendo navegado mais de três mil dias.

Em 2008, o navio teve baixa operacional e foi cedido pela USP para a prefeitura de Ilhabela, que pretendia afundá-lo para criar um recife artificial. Cinco anos depois, a Justiça impediu o afundamento e o navio foi doado para o Imar, para que fosse restaurado. O projeto não avançou por falta de apoio financeiro. O barco acabou sendo atracado no cais do Parque Valongo como atração turística.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/03/2026

OSC BUSCA MAIS OPORTUNIDADES DE TRABALHO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO PORTO DE SANTOS

Maior complexo portuário da América Latina e um dos maiores do mundo tem muitas demandas específicas e exige formações direcionadas. "O IN Movimento Inclusivo tem atuado desde 2023 para identificar desafios e estratégias que superem barreiras. Percebemos um capacitismo estrutural, fruto de uma construção histórica. Queremos encontrar a pessoa certa, com as características certas para o cargo certo, na equipe certa. Esse é o grande desafio", diz o advogado César Lavoura Romão, que lidera a iniciativa. Episódio 230 da coluna Vencer Limites no Jornal Eldorado (Rádio Eldorado FM 107,3).

Por Luiz Alexandre Souza Ventura



Foto: Rádio Eldorado / Estadão.

O Porto de Santos é o maior complexo portuário da América Latina e responde por quase 33% das trocas comerciais brasileiras. No ano passado, conforme dados da Autoridade Portuária, teve o melhor resultado de sua história em movimentação de cargas, atingindo 186,4 milhões de toneladas.

Gera aproximadamente 33 mil empregos na Baixada Santista, mas não há nenhuma informação sobre quantas pessoas com deficiência atuam profissionalmente no

setor. Em ação na região desde 2023, o IN Movimento Inclusivo, que promove projetos de cultura, educação inclusiva e empregabilidade da população com deficiência, quer ampliar essas oportunidades.

Além de promover seminários e reunir autoridades, a OSC (Organização da Sociedade Civil sem fins lucrativos e apartidária) vai lançar uma incubadora de projetos, que já tem endereço físico na região central da cidade.

Em entrevista exclusiva ao blog Vencer Limites (Estadão) e à coluna Vencer Limites no Jornal Eldorado (Rádio Eldorado), o advogado César Lavoura Romão, que lidera o IN Movimento Inclusivo, explica a iniciativa.



IN Movimento Inclusivo promove projetos de cultura, educação inclusiva e empregabilidade da população com deficiência. Foto: Divulgação.

blog Vencer Limites - Quando esse trabalho começou?

César Lavoura Romão (IN Movimento Inclusivo) - O IN Movimento Inclusivo tem atuado desde o segundo semestre de 2023 com uma aproximação com a Autoridade Portuária de Santos e as empresas portuárias e a Unisantos (Universidade Católica de Santos) para compreender a realidade sobre a acessibilidade e a inclusão, identificando os desafios, as barreiras e buscando promover estratégias, iniciativas que visem superar essas barreiras e alcançar

os nossos objetivos.

Já realizamos alguns treinamentos, foram três cafés sensoriais, tivemos duas edições do 'Seminário de Neurodiversidade', a terceira prevista para 10 de abril de 2026. Nesta edição do terceiro seminário, nós vamos lançar mais uma iniciativa, que é a Incubadora. Essa proposta pretende reunir projetos que atuem com acessibilidade, dentro do programa Viver Sem Limites nos seus diversos desdobramentos, aproveitem essa política pública e tragam ideias, iniciativas, projetos, sejam realizados por pessoas físicas, pessoas jurídicas, com ou sem fins lucrativos.



Queremos compreender o que pode ser feito, quais ideias estão no ambiente universitário, estão com os empreendedores, para fazer uma articulação de incremento, trazendo know-how intelectual dos nossos instrutores, buscando parcerias, incentivo também, buscando um aporte financeiro para colocar em prática essas ideias, essas inspirações, intenções.

Por isso, estamos preparando esse edital com alguns requisitos visando reunir esses projetos. Durante o seminário do dia 10 de abril, nós vamos ter um espaço, já está na programação das 14 horas, ter um espaço para projetos, uma apresentação. Dedicaremos uns 10 minutos para os projetos apresentarem a uma banca e vamos atuar para que os projetos selecionados, classificados, possam virar realidade.

blog Vencer Limites - Quais são as principais as barreiras, o que vai ser difícil de quebrar?

César Lavoura Romão (IN Movimento Inclusivo) - Nesse período de atuação em Santos, percebemos um capacitismo estrutural, fruto de uma construção histórica, porém, a cidade demonstra-se bem empenhada. Todos os setores, público e privado, no nosso entendimento, têm a intenção de ampliar os indicadores de acessibilidade. Por isso que o desenvolvimento de projetos, a busca por iniciativas que visem atuar nos diversos segmentos, pode contribuir para alcançar esse objetivo.

Temos atuado na educação superior, articulando os universitários a pensar e criar soluções, aprimorando o conhecimento deles, para que quando cheguem ao mercado de trabalho já estejam mais preparados. E também temos pensado na inclusão profissional, ajudando empresas a ampliar a contratação.

Claro, sabemos que em relação ao trabalho portuário especificamente, existe toda uma discussão. Por isso diante do novo marco regulatório, a nova Lei de Portos, fizemos uma nota apresentando ao poder legislativo opções, sugestões de alteração no projeto de lei para permitir e ampliar a acessibilidade e inclusão. Essa nota técnica já foi entregue na Câmara dos Deputados e estamos acompanhando, mas considerando o status quo, a situação atual, nós iniciamos um diálogo com a Escola do Porto, Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (CENEP), para capacitação, e também estamos dentro da Unisantos com vários projetos que visam articular a atuação. E a Associação Comercial de Santos, que reúne empresas portuárias, tem nos acolhido, tem nos apoiado nas iniciativas para a gente avançar com os projetos de acessibilidade e inclusão profissional.

blog Vencer Limites - O Porto de Santos tem muitas funções específicas que exigem formação e experiência. Quais seriam as posições, cargos a serem ocupados por pessoas com deficiência? Há trabalhos impossíveis para a pessoa com deficiência?

César Lavoura Romão (IN Movimento Inclusivo) - Estamos mapeando, mas tivemos, por exemplo, um retorno muito positivo sobre o operador de empilhadeira com deficiência auditiva, profissionais que conseguem desenvolver toda a sua atividade, que trabalham com protetor auricular. Então, a deficiência é uma mera característica nesta atividade, nesta função. É um exemplo, dentre outros que estamos reunindo, mas mostram que é possível ter a inclusão, independentemente da deficiência.

Queremos mapear e encontrar a pessoa certa, com as características certas para o cargo certo, na equipe certa. Esse é o grande desafio. E o que a gente tem proposto e criar um ambiente favorável a uma cultura inclusiva, que permita uma avaliação porque hoje sabemos que uma boa parte das empresas, uma boa parte dos gestores, sequer permite um pensamento diferente, uma estratégia inovadora. E o que nós estamos propondo é repensar, rever conceitos, paradigmas para ampliar uma visão.

Tudo isso não se resolve do dia para a noite, mas temos tido exemplos que podem nos ajudar a demonstrar que estamos num caminho possível, viável.

blog Vencer Limites - Tem gente com deficiência interessada em trabalhar no Porto, nessa função, por exemplo, do operador de empilhadeira, gente que gostaria de atuar e não consegue, casos reais?

César Lavoura Romão (IN Movimento Inclusivo) - Temos conhecimento de pessoas trabalhando. Sabemos que, de maneira geral, existe um grande potencial. Não tenho nenhum caso para relatar, de

alguma pessoa específica que diga 'quero trabalhar e sinto que o Porto está fechado, não encontro oportunidade', mas acreditamos que, com o oferecimento de cursos e apresentação de projetos que ampliem a acessibilidade, naturalmente esse público-alvo vai aparecer e nós vamos conseguir ampliar essa inclusão profissional.

A inspiração para tudo isso - porque a gente sabe dos desafios do trabalho portuário, das especificidades, das atividades envolvidas, mas existe um trabalho muito bem feito, que é um paradigma para nós - é o trabalho da inclusão de trabalhadores com deficiência na construção pesada, que tem grandes desafios na sua atividade, no seu segmento.



Porto de Santos teve movimento recorde de 186,4 milhões de toneladas de cargas em 2025. Foto: Divulgação / Autoridade Portuária de Santos.

Seminário - O '3º Seminário de Neurodiversidade - Políticas Públicas: Acessibilidade e Inclusão no Porto de Santos' será feito no dia 10 de abril de 2026, das 8h30 às 18h, no Auditório da Universidade Católica de Santos, na Avenida Conselheiro Nébias, nº 300.

A finalidade é promover o debate qualificado acerca das políticas públicas voltadas à acessibilidade,

inclusão e a efetivação dos direitos das pessoas com deficiência e neurodivergentes, reunindo especialistas, gestores públicos, profissionais da área, acadêmicos, representantes da sociedade civil.

Informações e inscrições na página in.ong.br/invite.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 17/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

TCU APONTA RISCO DE DESCASAMENTO FINANCEIRO E MANTÉM SUSPENSÃO ANÁLISE DA CONCESSÃO DA FERROGRÃO

Área técnica do Tribunal concluiu que o projeto ainda carece de maturidade decisória e apresenta riscos institucionais, jurídicos e financeiros elevados que desaconselham o prosseguimento da análise de mérito

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



— Foto: Divulgação/ANTT

O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu nesta terça-feira (17) manter a suspensão temporária da análise do projeto de concessão da Ferrogrão, ferrovia de 976 quilômetros que visa escoar produção agrícola pelo Arco Norte. A decisão foi assinada pelo ministro-substituto Marcos Bemquerer Costa, que assumiu o caso após a saída de Aroldo Cedraz.

Os estudos técnicos atualizados e as minutas de edital e contrato da Ferrogrão foram aprovados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em dezembro e encaminhados ao TCU.



O projeto prevê a concessão do trecho entre Sinop, no Mato Grosso, e Mirituba, no Pará.

Contudo, após análise preliminar dos documentos, a área técnica do TCU concluiu que o projeto ainda carece de maturidade decisória e apresenta riscos institucionais, jurídicos e financeiros elevados que desaconselham o prosseguimento da análise de mérito.

A avaliação do ministro, em linha com os técnicos, é de que as mudanças feitas nos estudos do projeto não são meros ajustes pontuais, mas modificações estruturais no núcleo do projeto.

A modelagem proposta introduziu um aporte público de cerca de R\$ 3,5 bilhões, parcialmente originadas em recursos de "investimento cruzado" provenientes de outorgas de outras ferrovias. Contudo, o TCU aponta que há lacunas críticas na definição do enquadramento jurídico desse aporte.

Além disso, a área técnica apontou dúvidas quanto à certeza da disponibilização suficiente e tempestiva dos recursos necessários ao desenvolvimento do projeto da Ferrogrão.

Ocorre que o Ministério dos Transportes e a ANTT projetam receber, a título de investimento cruzado, recursos da ordem de R\$ 2,25 bilhões, ao passo que projetam demandas financeiras vinculadas àquele investimento (cruzado) da ordem de R\$ 3,66 bilhões, apontando para uma projeção de "insuficiência de valores".

O TCU vê um potencial "descasamento temporal" entre os fluxos financeiros previstos nas concessões que servirão de fonte de recursos e os cronogramas financeiros exigidos pelos contratos destinatários.

Considerando esses aspectos, o ministro indica que os estudos apresentados não reúnem, no momento, elementos suficientes para o regular prosseguimentos da análise pela área técnica.

"O exercício do controle externo por este Tribunal pressupõe que o projeto submetido tenha atingido grau de maturidade compatível com sua complexidade, evitando que incertezas que deveriam ser resolvidas no planejamento sejam transferidas para etapas irreversíveis da contratação", afirmou o ministro.

O sobrestamento do processo, segundo a decisão, será mantido até que a ANTT e o Ministério dos Transportes promovam a realização de nova audiência pública dos estudos atualizados e demonstre que as modificações estruturais identificadas foram objeto de participação social adequada.

Ainda, obtenham a Licença Prévia do empreendimento. Alternativamente, no caso de optarem pela manutenção da antecipação da licitação, apresentem motivação técnica específica.

O governo e a agência também terão que indicar de forma expressa o enquadramento jurídico adotado para a modelagem do projeto, bem como detalhar no edital e na minuta do contrato como se dará o aporte público, e demonstrarem, de forma consolidada, a origem dos recursos considerados na modelagem, incluindo os provenientes de outros contratos de concessão.

O TCU também determinou que o Ministério e a ANTT devem esclarecer, quando houver possibilidade de utilização de recursos públicos, os impactos fiscais da modelagem proposta e como esses impactos se compatibilizam com as regras fiscais aplicáveis.

Em seu despacho, o ministro ressalta ainda que não pretende discutir a decisão política de licitar o empreendimento e reconhece a importância do projeto, posto como estratégico para a infraestrutura brasileira.

Qualificada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), a Ferrogrão possui importância socioeconômica estratégica ao consolidar um novo corredor de exportação pelo chamado "Arco Norte", aponta o ministro.

O empreendimento visa atender à expansão da fronteira agrícola brasileira, oferecendo uma alternativa logística eficiente para o escoamento da produção de milho e soja do Mato Grosso, que hoje depende majoritariamente de portos nas regiões Sul e Sudeste, a mais de 2 mil quilômetros de distância, reduzindo custos de frete, aliviando a sobrecarga na rodovia BR-163.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/03/2026

REGULAÇÃO E MODELO DE CONCORRÊNCIA SÃO PILARES AO AVALIAR PRIVATIZAÇÃO DA COPASA, DIZ SABESP

Oferta subsequente de ações ("follow-on") da estatal mineira envolverá cerca de 45% do capital, e a tentativa é de atrair um investidor de referência

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa) — Foto: Divulgação/Copasa

A questão regulatória e o modelo de concorrência são os pilares na análise da Sabesp para entrar na privatização da Copasa (Companhia de Saneamento de Minas Gerais), afirmou o presidente da empresa, Carlos Piani, em teleconferência com analistas, na manhã desta terça-feira (17). A empresa mineira trabalha para lançar oferta subsequente de ações ("follow-on") e precificar a

operação que marcará sua privatização ainda no fim de março. Oferta envolverá cerca de 45% do capital, e a tentativa é de atrair um investidor de referência.

"Pensando em crescimento inorgânico, pensamos em nos concentrar mais em negócios de maior porte basicamente, então acho que posso falar pelos acionistas que algo de tamanho menor seria irrelevante. O tamanho do 'deal' [operação da Copasa] faz sentido. Estamos interessados nessa oportunidade", afirmou o executivo.

"Acredito que haja dois pilares principais para a tomada de decisão interna e junto ao conselho. Primeiro, como a questão regulatória foi definida, para além do preço, e o edital do processo de construção. Em termos regulatórios, esses dois itens são válidos para Copasa. A questão regulatória tem sido difícil para a Copasa, e acho que a gente tem estado atrás nesse processo", afirmou.

Piani também citou a expectativa em torno da renovação do contrato da estatal com a capital Belo Horizonte, que deverá pautar os demais contratos, conforme o diretor financeiro da Sabesp, Daniel Szlak, havia afirmado ao Valor em entrevista.

"Outro pilar é como o processo de concorrência vai acontecer, se vai beneficiar o mercado de forma mais estratégica ou 'players' estratégicos. Isso pode impactar o interesse", disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

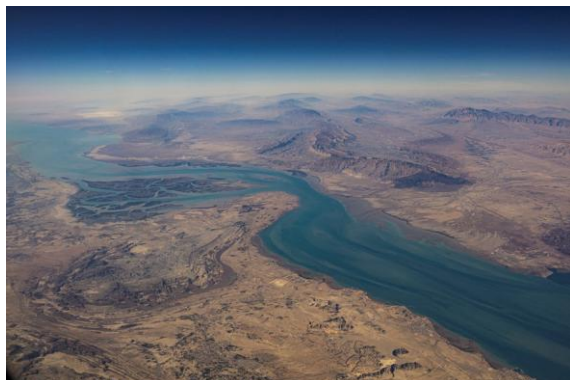
Data: 17/03/2026

CHEFE DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL AFIRMA QUE ESCOLTAS NAVAIS NÃO GARANTEM SEGURANÇA NO ORMUZ

O início da guerra entre EUA e Israel contra o Irã praticamente fechou o estreito, por onde normalmente passa cerca de um quinto do comércio mundial de petróleo

Por Valor — São Paulo

O chefe da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) afirmou que as escoltas navais no Estreito de Ormuz não garantem "100%" a segurança dos navios que tentam atravessar essa via marítima crucial.



O secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez, disse ao jornal Financial Times (FT) que a assistência militar “não é uma solução de longo prazo ou sustentável” para reabrir o estreito.

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

“Reduz o risco, mas o risco ainda existe. Navios mercantes e marinheiros podem ser afetados”, afirmou o oficial panamenho ao jornal.

O início da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã praticamente fechou o estreito, por onde normalmente passa cerca de um quinto do comércio mundial de petróleo. O Irã já atacou ao menos 18 embarcações na região do Golfo desde o início das hostilidades, e seu novo líder supremo, o aiatolá Mojtaba Khamenei, declarou o estreito “fechado” à navegação.

O estrangulamento do fornecimento global de petróleo elevou o preço do Brent, referência internacional do petróleo, para acima de US\$ 100 por barril, gerando temores de choques econômicos globais.

Apesar de o presidente dos EUA, Donald Trump, ter prometido fornecer escoltas navais a embarcações comerciais para restabelecer o fluxo de petróleo, nenhuma proteção foi efetivamente oferecida até o momento.

Trump, em entrevista ao FT na segunda-feira, ameaçou um “futuro muito ruim” para a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), caso aliados europeus não se juntem ao esforço dos EUA.

Ele também disse que adiaria uma cúpula prometida com a China se Pequim não prestasse assistência, argumentando que Europa e China dependem muito mais do petróleo do Golfo do que os EUA.

Dominguez afirmou que parte do problema está na geografia do estreito. Ele tem 33 km de largura em seu ponto mais estreito, mas a largura combinada das rotas marítimas profundas em cada direção é de apenas duas milhas náuticas (cerca de 4 km).

O Estreito de Ormuz é delimitado, do lado iraniano, por montanhas, o que favorece possíveis atacantes, que podem atingir navios de posições elevadas com pouco aviso.

“Somos danos colaterais de um conflito cujas causas não têm nada a ver com o transporte marítimo”, disse Dominguez.

O chefe da IMO também afirmou que a agência da ONU, responsável por definir regras para o transporte marítimo internacional, está seriamente preocupada com navios presos no Golfo, que podem ficar sem alimentos e suprimentos para suas tripulações.

A IMO solicitou às empresas de navegação que reúnam informações sobre os suprimentos a bordo para identificar as embarcações que mais precisam de ajuda.

“A situação é preocupante, principalmente porque os navios não conseguem operar livremente no Estreito de Ormuz ou na região do Golfo. O acesso aos portos também é limitado, já que instalações portuárias estão sendo alvo de ataques. Em algum momento, os suprimentos começarão a escassear, como alimentos, água e combustível para que os navios continuem operando.”

A IMO realizará um conselho extraordinário na quarta e quinta-feira para discutir os riscos operacionais para armadores no Golfo e pedir a redução da escalada do conflito.

Entre 2 e 14 de março, apenas 47 navios de carga e petroleiros atravessaram o estreito, segundo a UK Maritime Trade Operations. Vários pertencem ao bilionário armador George Prokopiou, dois dos quais estão envolvidos no transporte de petróleo para a Índia.

Dominguez pediu que gestores de navios “não naveguem, não coloquem marinheiros em risco e não exponham embarcações a perigo. Precisamos reduzir a escalada da situação antes que armadores ou operadores assumam esse risco”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DIQUES FLUTUANTES DO GRAND BAHAMA SHIPYARD RECEBEM REVESTIMENTO DA NIPPON PAINT MARINE

Da Redação Indústria naval 17/03/2026 - 16:41



A Nippon Paint Marine, empresa especializada em revestimentos marítimos, informou nesta terça-feira (17) que aplicou seu revestimento em dois novos diques flutuantes do estaleiro Grand Bahama Shipyard, a East End e a Lucayan, considerados as duas maiores do mundo no segmento. De acordo com a empresa de revestimentos, as estruturas têm área total combinada de aproximadamente 1,2 milhão de metros quadrados (m²), equivalentes ao tamanho oficial de 168 campos de futebol.

Cada uma das docas tem capacidade de elevação de 120.000 toneladas, e a maior delas tem 413 metros de comprimento e 85,11 metros de largura. As duas, construídas no estaleiro CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding, na China, são equipadas com sistema automático de controle que permite operações automatizadas de flutuação e abaixamento.

Segundo a Nippon Paint Marine, o revestimento epóxi autoindicador NOA 60 HS que foi usado oferece proteção anticorrosiva de longa duração e é ideal para estruturas operadas em ambientes marítimos agressivos. Além disso, de acordo com empresa, a tecnologia autoindicadora da NOA auxilia os aplicadores, inspetores, o estaleiro e os proprietários para garantir que o produto seja aplicado na espessura correta, especialmente em bordas e cantos, onde ela é essencial para o alto desempenho a longo prazo.

A companhia informou ainda que foi usado também em algumas partes das duas docas um revestimento para convés, formulado com resina epóxi antiderrapante combinada com agregado de alumina de alta resistência, indicado para garantir proteção de longa duração e segura para conveses e espaços expostos a intempéries. Segundo a Nippon Paint Marine, o produto apresenta resistência a danos por impacto, bem como à água do mar e a produtos químicos, além de ser certificado para baixa propagação de chamas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2026

VLÍ AMPLIA VOLUMES TRANSPORTADOS EM FERROVIAS E PORTOS, COM MELHORA EM INDICADORES FINANCEIROS

Da Redação Portos e logística 17/03/2026 - 15:56



A VLÍ anunciou, nesta terça-feira (17), que em 2025 registrou a movimentação de 43,5 bilhões de Toneladas por Quilômetro Útil (TKU) em seus corredores ferroviários, com alta de 4% em relação a 2024, e nos portos, embarcou 43,9 milhões de toneladas, 2% a mais que no ano anterior. Além disso, informou que teve Ebitda de R\$ 5,26 bilhões, receita líquida de R\$ 9,95 bilhões e lucro líquido reportado de R\$ 1,40 bilhão, 5,3% superior ao período precedente.

De acordo com a empresa, os resultados, com aumento de 0,5% na margem Ebitda, que ficou em 52,9%, foram obtidos também graças ao refinanciamento de dívidas, que reduziram despesas financeiras. Fábio Marchiori, CEO da VLÍ, creditou os números ainda à diversificação do portfólio de clientes e das regiões geográficas atendidas.

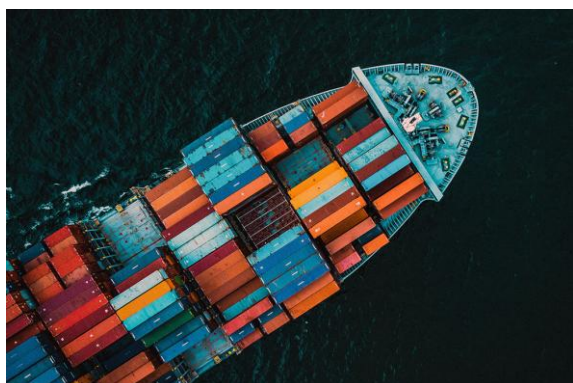
A VLÍ informou que, pelo segundo ano consecutivo, investiu em seus ativos próprios e nas concessões sob sua gestão cerca de R\$ 3,5 bilhões, equivalentes a 35% da receita líquida e 2,5 vezes o lucro líquido reportado no ano. Marchiori explicou que as escolhas feitas são orientadas pela busca de sustentabilidade e da manutenção da credibilidade no longo prazo. “Modernizar a infraestrutura, buscando eficiência e segurança, é condição essencial para que o Brasil possa manter posição de destaque no cenário do comércio internacional”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2026

ALTA NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E DOS FRETES NÃO IMPEDIRÁ TRANSPORTE DE CONTÊINERES, AVALIA XENETA

Da Redação Navegação 17/03/2026 - 16:15



O analista-chefe da Xeneta, Peter Sand, prevê que, mesmo com aumento dos preços de combustíveis e a impossibilidade de navegar pelo Golfo Pérsico por causa da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã e do fechamento do Estreito de Hormuz e dos ataques a embarcações mercantes, o transporte de contêineres será mantido em níveis próximos aos de antes do início do conflito, em 28 de fevereiro. A avaliação da plataforma, especializada em cotações de fretes internacionais do transporte marítimo, é que no momento os confrontos causam impactos nas cadeias de suprimentos, mas as empresas de navegação já estão

buscando rotas alternativas.

Sand explicou que, como companhias suspenderam os serviços para alguns destinos no Golfo Pérsico, os proprietários de cargas estão sendo forçados a buscar soluções logísticas alternativas. De acordo com o analista, mesmo com as interrupções em algumas rotas, as cadeias de suprimentos não param. “Algumas simplesmente não podem se desconectar. Precisam que suas cargas continuem em movimento”, disse ele.

Diante dessas restrições, alguns fluxos de carga estão sendo redirecionados para portos alternativos, como, por exemplo, o de Nhava Sheva, na Índia, que está sendo usado como ponto temporário de armazenamento e transbordo para aproximar a carga do Golfo Pérsico. Mas, segundo Sand, essa



estratégia está criando gargalos significativos. "O congestionamento está aumentando e é prejudicial para as cadeias de suprimentos, já que as companhias de navegação e os proprietários de cargas tentam identificar a opção menos prejudicial".

O congestionamento em Nhava Sheva disparou de 15% antes da crise para quase 55% e continua a aumentar. O aumento do congestionamento também está sendo relatado em centros do Sudeste Asiático, como Port Kelang e Tanjung Pelepas, na Malásia. Nesse cenário, as operadoras estão adotando diferentes estratégias para manter o fluxo de carga. Segundo Sand, as companhias de navegação encontrarão soluções para manter os serviços durante esse evento imprevisível, mas isso terá um custo para os proprietários da carga.

Entre as alternativas citadas estão novos esquemas de logística híbrida. Um exemplo é o serviço iniciado pela CMA CGM, que descarrega contêineres em Khor Fakkan, antes do Estreito de Ormuz, e depois os transporta por trem ou caminhão para mercados no Golfo Pérsico. A medida tenta contornar operações portuárias que foram suspensas.

O analista Lars Jensen, também da Xeneta, informou que o último comunicado operacional da Maersk mostra que as operações no Bahrein e em Salalah, no Omã, estão paralisadas. Além disso, a ONE pede que seus clientes devolvam os contêineres vazios em Sohar, no Omã, ou Jeddah, na Arábia Saudita, e impõe sobretaxas de 2.250 dólares por TEU e 2.750 por FEU a quem não o fizer.

Jensen informou que a crise está impactando o mercado de combustíveis marítimos e que a diferença de preço entre o óleo combustível com teor muito baixo de enxofre e o convencional aumentou significativamente. "Antes da guerra, o diferencial permanecia estável em torno de 100 dólares por tonelada. Agora, subiu para 228 dólares", explicou.

Na avaliação do analista, essa mudança beneficia navios equipados com depuradores de gases de escape, que podem usar combustível mais barato. Segundo Jensen, 42% da frota de porta-contêineres está equipada com depuradores de gases de escape, o que, na situação atual, diz ele, lhes confere vantagem em termos de custos.

O especialista ressaltou que o aumento nos preços do combustível marítimo não vai necessariamente paralisar o transporte. Usando a Maersk como exemplo, Jensen informou que em 2025 a empresa gastou 6,3 bilhões de dólares em combustível para transportar 12,9 milhões de FEUs, o que equivale a cerca de 488 dólares por contêiner e que, se o preço, devido ao fechamento do Estreito de Ormuz, dobrasse por um ano, obrigaria as transportadoras a aumentar em 488 dólares por FEU as taxas de frete, o que as levaria a níveis semelhantes aos cobrados em 2024.

Ele lembrou que, apesar dos preços altos cobrados pelos fretes naquele ano, as cadeias de suprimentos funcionaram razoavelmente bem. "O aumento nos preços do combustível marítimo encarece os serviços, mas não é prejudicial à cadeia logística global", disse.

Jensen explicou ainda que já há dados que mostram que o conflito começa a se refletir nas taxas de frete marítimo. Segundo o especialista, as taxas spot de Xangai para Dubai aumentaram dos 1.327 dólares por TEU cobrados há duas semanas para 3.220 por TEU atualmente. Além disso, são observados efeitos indiretos em outras rotas. "Estamos vendo um efeito de contágio em outras rotas marítimas, com aumentos entre 11% e 16% nas taxas de frete entre a Ásia e a Europa e entre a Ásia e os Estados Unidos.

A Xeneta observa no mercado movimentos de embarcadores que pagam mais para garantir espaço nos navios e o transporte de suas cargas. "Alguns proprietários de carga estão fechando, para rotas da China para o norte da Europa e o Mediterrâneo, contratos com tarifas de 4.000 dólares a 5.000 dólares por FEU, aproximadamente 50% acima da média do mercado", explicou Peter Sand.

Apesar disso, o Índice Mundial de Contêineres da plataforma Drewry (WCI) registrou variação menor, de 8%, para 2.123 por FEU, puxada principalmente por aumentos nas rotas entre a Ásia e a Europa.

De acordo com a empresa, as tarifas entre Xangai e Roterdã subiram 19%, para 2.443 dólares por FEU, enquanto na rota Xangai-Gênova aumentaram 10%, para 3.120 dólares por FEU.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/03/2026

DECISÃO NO STF ANULA ACÓRDÃO DO TCU E VALIDA COBRANÇA DO SSE

Por Danilo Oliveira Portos e logística 16/03/2026 - 18:05



Ministros da 2ª Turma acataram argumento da Abratec de que Corte de Contas ultrapassou esfera regulatória de competência da Antaq

O Supremo Tribunal Federal anulou, recentemente, o acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU), validando a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também chamado de THC-2). Por unanimidade, os ministros da 2ª Turma do STF acataram pedido apresentado pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec). Os ministros acompanharam o voto do relator, ministro Dias Toffoli,

que reconheceu que o TCU avançou sobre competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) ao tratar da cobrança do SSE, realizada pelos terminais de contêineres na gestão e disponibilização das cargas importadas.

Em seu voto, o ministro relator destacou que a Antaq tratou da matéria ao longo de processos técnicos e consultas públicas conduzidos no âmbito da regulação do setor portuário. Em sua decisão, Dias Toffoli concluiu que o TCU extrapolou suas atribuições ao substituir a agência reguladora em uma escolha regulatória, ressaltando que cabe ao tribunal exercer controle sobre a administração pública, mas não substituir decisões técnicas tomadas por órgãos reguladores especializados. A decisão de Toffoli foi acompanhada pelos ministros Gilmar Mendes, André Mendonça, Nunes Marques e Luiz Fux.

A Abratec considera que a decisão do STF é relevante para as operações portuárias realizadas nos terminais de contêineres, representando avanço importante para a previsibilidade regulatória e para a segurança jurídica das operações logísticas nos portos, reafirmando um princípio fundamental para setores regulados de que a definição de regras técnicas deve permanecer na esfera das agências reguladoras.

“Ao reconhecer que a Antaq é a autoridade competente para disciplinar o tema, o STF preserva a segurança jurídica e a previsibilidade necessárias para a operação e os investimentos nos terminais de contêineres brasileiros”, comentou em nota o presidente executivo da Abratec, Caio Morel.

A Abratec considera que o STF legitima tanto a competência da Antaq sobre a regulação desse tema, quanto a legalidade da cobrança do SSE, ao ratificar a razoabilidade e legitimidade do posicionamento da agência adotado desde 2011 e reiterado em três ocasiões pela diretoria colegiada da autarquia. Morel acrescentou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) exerce de forma qualificada a análise concorrencial, em consonância com a agência, contribuindo para o equilíbrio e a adequada dinâmica competitiva na cadeia logística portuária.

Para o advogado Osvaldo Agripino, a decisão é importante no sentido de encerrar a discussão sobre a legalidade da cobrança do SSE/THC-2, na medida em que reforça o poder das agências reguladoras diante de abusos do controle por parte do TCU e permite que a Antaq prossiga na regulação da modicidade da cobrança para evitar os abusos, dando segurança jurídica aos terminais e aos usuários. “Essa metodologia para identificar abusividade estava em discussão na Antaq e foi interrompida com a decisão do TCU. Agora deverá ser retomada”, disse Agripino, que é sócio do escritório Agripino, Minati, Müller Zaniz e Santos, à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2026

ÁREA DE 65 MIL M² NO TVV VAI AMPLIAR CAPACIDADE LOGÍSTICA NO ES, PROJETA LOG-IN

Da Redação Portos e logística 16/03/2026 - 18:17



A Log-In Logística Integrada, empresa que administra o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), no Espírito Santo, informou nesta segunda-feira (16) que conta com cerca de 65 mil metros quadrados de área adicional preparada para em operação, dependendo apenas da liberação da Receita Federal. A expectativa é de que o espaço vai ampliar a capacidade logística do estado e permitir aumento na movimentação de cargas no estado.

De acordo com a empresa, o terminal opera atualmente em área aproximada de 103 mil metros quadrados e movimentou, nos últimos 12 meses, cerca de 217 mil boxes, com pico mensal de, aproximadamente, 25 mil em períodos de maior demanda, impulsionadas principalmente pela movimentação de veículos elétricos. Com a aquisição da nova área Penedo, o terminal amplia sua extensão total em quase 65%.

Com operações que abrangem diferentes tipos de carga, o TVV atua em um modelo multipropósito, atendendo fluxos ligados a importação, exportação e distribuição nacional, incluindo contêineres, cargas gerais e veículos. Com esse perfil diversificado, o uso da infraestrutura se manteve elevada ao longo do último ano, com taxa média de ocupação das áreas operacionais de 93% e picos que chegaram a 121% já em 2026.

De acordo com o presidente da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch, a nova área terá papel importante para assegurar o aumento do fluxo logístico, destravando gargalos que, não apenas o estado, mas todo o Brasil tem enfrentado nos últimos anos. Ele explicou que o TVV é um terminal multipropósito que atende diferentes cadeias logísticas e tipos de carga, o que permite ao Espírito Santo manter uma operação portuária diversificada e integrada às rotas de comércio exterior.

“Nesse sentido, a nova área é fundamental para garantir a agilidade e a capacidade necessária para que o estado consiga atender às demandas do mercado”, afirma. Com a entrada da nova área em operação, o terminal estima aumento de cerca de 40% na capacidade de estocagem de contêineres e de aproximadamente 90% na área destinada a armazém de cargas. A ampliação permitiria absorver cerca de oito mil contêineres adicionais por mês, ampliando o fluxo logístico que passa pelo complexo portuário capixaba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2026

ALTA DE PREÇOS E FALTA DE COMBUSTÍVEL CONVENCIONAL FARÁ ARMADORES AMPLIAREM INVESTIMENTOS EM NAVIOS COM OUTRAS OPÇÕES, PROJETA RYSTAD

Da Redação Navegação 16/03/2026 - 17:33



Em 26 de fevereiro, o óleo diesel convencional marítimo estava cotado em Singapura em torno de 700 dólares por tonelada. Em 15 de março, o preço havia disparado para mais de 1.900 dólares por tonelada, ultrapassando os preços do combustível marítimo de biometanol e elevando o custo total efetivo muito além dele, informou nessa segunda-feira (16) a Rystad Energy, plataforma especializada em cotações internacionais de combustíveis marítimos.

Segundo a consultoria, citando dados da sua calculadora de custos de combustível marítimo, a crise de Hormuz proporcionou um teste de estresse em tempo real

do que significa uma interrupção no fornecimento de combustível convencional em grande escala. O resultado, em princípio, é que o biometanol, que era considerado o combustível mais caro, é agora o com preços mais competitivos

A Rystad avalia que a alta dos preços provavelmente diminuirá e que é improvável que um único mês de volatilidade provoque mudanças imediatas nos investimentos em frotas. Mas alega que uma mudança estrutural pode se provar mais duradoura.

Operadores asiáticos, que obtêm cerca de 70% do seu petróleo bruto através do Estreito de Ormuz, já experimentaram na prática o risco de concentração do fornecimento de combustível. Isso deixou de ser uma mera hipótese abstrata de modelagem.

De acordo com a plataforma, a situação se torna particularmente relevante para a Ásia, porque a China detém a maior capacidade de produção de metanol renovável do mundo, o que significa que o fornecimento regional e doméstico de biometanol está se tornando uma opção real para os armadores asiáticos, sem depender dos mesmos gargalos geopolíticos.

A empresa lembra que durante anos a transição energética marítima foi enquadrada em torno de uma única restrição: insuficiência de suprimento de combustível verde. Mas, agora, a crise de Ormuz introduz o outro lado da equação: a disponibilidade de combustível convencional também não está totalmente garantida. E conclui que a diversificação de combustíveis já não é apenas uma estratégia de descarbonização.

Na avaliação da Rystad, está se tornando uma estratégia central de segurança energética para os armadores. A leitura é que, embora não seja provável que o aumento dos preços por si só desencadeie mudanças estruturais nas encomendas de novas construções, vai antecipar decisões sobre navios com duplo combustível já em preparação e reformular as estratégias de contratação de fornecimento de combustível.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2026

CLARKSONS VÊ TENDÊNCIA DE EXPANSÃO DO SETOR O&G E NO APOIO OFFSHORE DO BRASIL, APESAR DOS DESAFIOS

Por Danilo Oliveira Offshore 16/03/2026 - 15:29



Para consultoria, panorama global do setor de petróleo e gás encoraja investimentos em E&P até 2030 e, no momento, não oferece perspectivas de impactos mais fortes à indústria local no curto prazo

A Clarksons enxerga uma tendência de crescimento do mercado de apoio marítimo e da indústria de petróleo e gás no Brasil. Apesar da complexa e instável situação geopolítica internacional e à perspectiva de alta demanda mundial por embarcações, nos próximos anos, a expectativa geral para as atividades ligadas ao setor em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) é considerada

positiva pela consultoria. A avaliação da Clarksons é que o panorama do setor de petróleo encoraja os investimentos em exploração e produção (E&P).

Olhando especificamente para o mercado brasileiro de barcos de apoio, não há perspectiva de um impacto considerável no curto prazo. Segundo a Clarksons, há possibilidade de alguns barcos de apoio deixarem o mercado do Oriente Médio, caso o conflito se prolongue, porém as especificações da frota que opera na região, de forma geral, não competem com o mercado brasileiro. Teria mais influência, por exemplo, nos mercados do Oceano Índico, Ásia e Pacífico.



Numa perspectiva até 2030, haverá crescimento da produção offshore na próxima década. O crescimento maior deve ocorrer na América do Sul e no Oriente Médio. “Claro que ali está cercado de questões geopolíticas, mas no longo prazo tudo tende a se normalizar e esperamos crescimento considerável da produção no Oriente Médio. Nos outros mercados, a tendência é todos eles se manterem razoavelmente estáveis ou até ter um considerável declínio”, analisou o diretor da Clarksons, Jens Behrendt, que participou do seminário OSV promovido pela DNV Maritime, na última semana, no Rio de Janeiro (RJ).

A Clarksons acredita que o preço da commodity, de forma geral, vai perdurar num patamar elevado por mais tempo do que estava sendo estimado no início do conflito, com interrupções significativas na cadeia e shutdown nos inventários, aumentando a pressão sobre os preços da commodity. A porcentagem imediatamente afetada na oferta global hoje está na casa de 20%, considerado sem precedentes comparando com as outras crises. Na última segunda-feira (9), a variação do preço do barril oscilou em US\$ 30 ao longo do dia, o que também não havia ocorrido em outras crises no setor.

O diretor da Clarksons comparou que o histórico das últimas crises mostra que elas trouxeram impacto imediato no preço do petróleo. Ele entende que, quando se tem um aumento tão vertiginoso no preço do petróleo nesses momentos de crise, a tendência é ter uma desaceleração da demanda nos anos seguintes. Um dos riscos identificados é que a capacidade ociosa disponível para substituir esse declínio abrupto da produção é extremamente limitada.

“Conversando com players do mercado, temos impressão que muitos deles não estão levando tão a sério as consequências possíveis desse conflito, acreditando nas palavras de Donald Trump que será resolvido rapidamente, que não haverá grandes impactos”, contou Behrendt.

Ele ressaltou que, pelo lado positivo, existe um estoque global maior de petróleo do que em outras crises do setor. Por outro lado, a capacidade de armazenagem do Oriente Médio é vista como extremamente limitada, conforme percebido já alguns dias após o fechamento do Estreito de Ormuz.

Na última quarta-feira (11), países membros da Agência Internacional de Energia (AIE) decidiram liberar 400 milhões de barris de petróleo no mercado global. Os EUA também anunciaram a suspensão temporária das restrições impostas à comercialização do petróleo produzido pela Rússia. As medidas visam frear a cotação da commodity, que ultrapassou o patamar de US\$ 100 por barril.

Com o shutdown de diversos campos de petróleo na região, os analistas da Clarksons estimam uma baixa de, pelo menos, 6 milhões de barris por dia, considerando apenas os cálculos fechados desde o início do conflito. A leitura é que essa redução é maior do que a produção do Brasil e tem impacto imediato na produção global, principalmente se o fechamento do estreito perdurar por mais tempo, podendo chegar a 10 milhões de barris.

“Rebatendo o argumento de que a guerra não vai durar muito, fizemos análise e estimamos que só o que foi parado até hoje, para fazer o ramp up das produções, seria no mínimo dois meses, considerando que a guerra acabasse hoje. Esses 10 milhões de barris durante dois meses são algo que vai colocar pressão em cima dos preços globais da commodity”, comentou Behrendt.

Segurança energética

A Clarksons percebe, desde a Guerra da Ucrânia, uma maior preocupação com segurança energética, o que vem levando os países a adotarem medidas para garantir seus abastecimentos. Os efeitos de taxações e restrições envolvendo combustíveis, por exemplo, trazem efeitos imediatos.

“Nessa equação, se o preço da commodity estiver mais alto, vai aumentar a geração de caixa das operadoras. Temos a visão de que há necessidade global de diversificar as fontes de fornecimento. No médio e longo prazo, se tem que encorajar principalmente as operadoras a investir mais em E&P (exploração e produção)”, apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2026

COM US\$ 12 BILHÕES EXPORTADOS, AGRONEGÓCIO BRASILEIRO REGISTRA MAIOR RECEITA PARA FEVEREIRO

Da Redação Economia 16/03/2026 - 15:38



O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) anunciou que o agronegócio brasileiro exportou 12,05 bilhões de dólares em fevereiro de 2026, atingindo o melhor resultado da série histórica para o mês e representando 45,8% de todas as exportações do país no período. Na comparação com fevereiro de 2025, houve crescimento de 7,4%

A China continuou como principal destino das exportações do agronegócio brasileiro, com 3,6 bilhões de dólares e participação de 30,5% no total exportado, seguida pela União Europeia, com 1,8 bilhão de dólares e 15,2%, e os Estados Unidos, com 802,9 milhões de dólares e 7%. Segundo o Mapa, o mês registrou expansão das exportações para o Vietnã, que chegaram a 372,6 milhões de dólares, com alta de 22,9% em relação a fevereiro de 2025, e para a Índia, de 357,3 milhões de dólares e crescimento de 171,1%.

Foram registradas altas de vendas do agronegócio também, entre outros países, para Turquia, com receita de 312 milhões de dólares e elevação de 12,7%, Egito, com 212,6 milhões de dólares e mais 20,7%, México, com 205 milhões e 19,7%, Tailândia, com 201 milhões e 33,1%, Reino Unido, com 194,6 milhões e 61,2% e Filipinas, com 161,2 milhões e 80%. Entre os principais setores exportadores, destacaram-se em fevereiro o complexo soja, com 3,78 bilhões de dólares, com alta de 16,4% em relação ao mesmo mês de 2025 e 31,4% do total vendido para o exterior, proteínas animais, com 2,7 bilhões, de dólares, 22,5% do total e crescimento de 22,5%, produtos florestais, com 1,27 bilhão de dólares, 10,5% de participação e recuo de 1%, e café, com 1,12 bilhão de dólares, 9,3% da receita e queda de 0,2%.

O Ministério informou, no entanto, que, apesar do avanço nas vendas externas, o preço médio internacional caiu de 1,5%, seguindo a tendência observada em índices globais de alimentos, divulgados pelo Banco Mundial e pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO). Em fevereiro de 2026, as importações de produtos agropecuários pelo Brasil somaram 1,5 bilhão de dólares, com queda de 9,1% em relação ao mesmo mês de 2025. Com isso, o saldo da balança comercial do agronegócio teve superávit de 10,5 bilhões de dólares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2026

ANTAQ ATUALIZA AGENDA PLURIANUAL DE ESTUDOS 2025-2028

Da Redação Portos e logística 16/03/2026 - 15:39



A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou que validou, em reunião de sua diretoria em 12 de março, alterações e atualizações em sua Agenda Plurianual de Estudos referente ao período de 2025 a 2028. A entidade explicou que a Agenda tem como objetivo organizar os estudos prioritários que desenvolve ao longo de cada quadriênio para ampliar a base de conhecimento sobre o setor aquaviário.

A Antaq informou também que o instrumento contribui para reduzir assimetrias de informação entre ela e os agentes regulados e para garantir a qualidade técnica e



a previsibilidade das decisões regulatórias. A Agenda faz parte das atividades da Gerência Especial de Estudos (GEE) e da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH), responsáveis pela condução dos projetos da Agência.

Segundo a agência, todos os estudos previstos para 2025 foram iniciados, 25% deles foram concluídos e dois previstos para 2026 foram antecipados. O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, disse que esses trabalhos são fundamentais para a regulação do setor. "Os estudos que integram a Agenda fornecem evidências técnicas e confiáveis para que a Agência possa aperfeiçoar sua atuação", afirmou.

Entre os ajustes feitos, informou a entidade, está a correção da designação de projetos relacionados à atualização das Vias Economicamente Navegadas, com adequação dos anos-base usados como referência para os levantamentos técnicos. Além disso, para evitar duplicidade de iniciativas, foi retirado da Agenda Plurianual o projeto Selo Verde da Navegação, porque o tema passou a ser tratado no âmbito da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária da Antaq.

Outra mudança foi o remanejamento de estudos ao longo do ciclo de 2025 a 2028, com reposicionamento de projetos com escopo mais amplo para anos posteriores, para possibilitar que sejam feitos estudos preparatórios que contribuam com subsídios metodológicos e técnicos para sua execução. Houve ainda adequações no cronograma de outros, para alinhá-los à Agenda Regulatória da Antaq e garantir que os resultados sejam usados na elaboração e aprimoramento de normas para o setor, e ajustes de acordo com a capacidade operacional da equipe técnica e redistribuição de estudos pelos anos da Agenda em busca de mais eficiência nas análises.

De acordo com a Antaq, há em execução nove estudos da Agenda, incluindo . análises sobre condições de acessos terrestres e aquaviários aos portos organizados, levantamentos de custos da operação portuária nacional e pesquisas de satisfação dos usuários dos serviços de cabotagem, travessia e portos. O cronograma prevê ainda trabalhos para o aperfeiçoamento da regulação econômica, como a metodologia de cálculo do índice de produtividade para revisões tarifárias, além da caracterização dos serviços de abastecimento de combustível para navios (bunkering).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

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

Fonte : InforMS

Data: 17/03/2026