

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 047/2026
Data: 19/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEVE APOORTE BARRADO PELO TCU APÓS IMPASSE NO CONTRATO	4
PRESIDENTE DO TCU REFORÇA IMPORTÂNCIA DE MELHORAR PLANEJAMENTO E SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR PORTUÁRIO.....	5
SUDESTE LIDERA CABOTAGEM E MOVIMENTA 155,7 MILHÕES DE TONELADAS NO BRASIL	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
ANTAQ APRESENTARÁ, EM WEBINAR, ESTUDO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS DE USO PRIVADO	7
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	8
FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 6 BILHÕES EM PROJETOS PARA O SETOR NAVAL	8
SILVIO COSTA FILHO AUTORIZA INÍCIO IMEDIATO DAS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE ARAGUARI (MG).....	10
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DO LANÇAMENTO DA NOVA SEDE DA POLÍCIA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS..	11
MPOR INAUGURA OBRAS NO CAMPO DE MARTE E ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAR MOBILIDADE AÉREA AVANÇADA.....	11
PORTOS E TERMINAIS DO SUDESTE MOVIMENTAM 56,5 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO	12
CONTRATO DA VALE NO PORTO DO ITAQUI (MA) É PRORROGADO POR MAIS 20 ANOS	13
COMISSÃO DA CÂMARA OUVI SECRETÁRIO NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO SOBRE AGENDA DE CONCESSÕES.....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
CNH DO BRASIL: MAIS DE MEIO MILHÃO DE BRASILEIROS EMITIRAM A HABILITAÇÃO PELO MODELO DIGITAL	16
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E ANTT ANUNCIAM MEDIDAS PARA REFORÇAR FISCALIZAÇÃO DO FRETE RODOVIÁRIO E PUNIÇÃO MAIS RIGOROSA A INFRATORES REINCIDENTES	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ, O TCU E A FISCALIZAÇÃO DE RECURSOS.....	18
INSIGHT – PLANEJAMENTO - FERROGRÃO NUMA CAMISA DE 7 (OU 11) VARAS.....	19
POLÍTICA - CPI DO CRIME VAI INVESTIGAR BENEFICIÁRIOS DO MASTER	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
<i>Banco Master: inquérito prorrogado</i>	<i>23</i>
<i>Sem verificação de idade</i>	<i>23</i>
<i>A corrigir</i>	<i>24</i>
<i>“Desinformação”</i>	<i>24</i>
<i>Soberania nacional.....</i>	<i>24</i>
POLÍTICA - LÍDERES DO GOVERNO COBRAM ESTADOS PARA EVITAR GREVE	24
POLÍTICA - PRESIDENTE DA CÂMARA PEDE UNIÃO: “QUEREMOS QUE A ESTABILIDADE SEJA MANTIDA”.....	25
TRANSPORTES - PORTOS - TCU SUSPENDE RECURSOS FEDERAIS PARA PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	26
TRANSPORTES – PORTOS - MINISTRO PARTICIPA DE INÍCIO DAS OBRAS DE NOVA SEDE DA PF EM SANTOS	27
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO – OPINIÃO – DIREITO - INSTABILIDADE NO ESTREITO DE ORMUZ E SEUS REFLEXOS JURÍDICOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	27
TRANSPORTES - FERROVIAS - TCU MANTÉM SUSPENSÃO DA FERROGRÃO E APONTA DÉFICIT DE R\$ 1,4 BI	29
LOGÍSTICA - OPINIÃO – GESTÃO - A URGÊNCIA DE OLHAR PARA A RETROÁREA PORTUÁRIA	30
TRANSPORTES – AVIAÇÃO – AEROPORTO DE GUARULHOS INAUGURA ÁREA EXCLUSIVA PARA CARROS POR APLICATIVO.	31
TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO PREVÊ BARRAR EMPRESAS QUE DESCUMPRIREM PISO DO FRETE.....	31
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DESCOBRE POÇO DE GÁS NA COLÔMBIA	33
PETRÓLEO E GÁS - FUP ATRIBUI ALTA DO DIESEL A AUMENTOS ABUSIVOS	34
PETRÓLEO E GÁS - MINISTRO DIZ QUE NÃO HAVERÁ “UM SEGUNDO DE TRÉGUA” NA FISCALIZAÇÃO	35
ENERGIA - GOVERNO CONTRATA 18,9 MIL MW/ANO EM LEILÃO DE CAPACIDADE.....	35
ENERGIA – OPINIÃO - BIOMETANO E SEGURANÇA ENERGÉTICA: O BRASIL DIANTE DE UMA OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA	36
MINERAÇÃO - GOIÁS FIRMA ACORDO COM EUA PARA COOPERAÇÃO EM MINERAIS CRÍTICOS	38
MINERAÇÃO - OURO CAI MAIS DE 2% E VOLTA A FICAR ABAIXO DE US\$ 5 MIL	40
BRASIL EXPORT - ENERGIA, MINERAÇÃO E MARGEM EQUATORIAL EM DEBATE NO FÓRUM NORTE EXPORT.....	39
FINANÇAS - APÓS DOIS ANOS, BANCO CENTRAL REDUZ JUROS BÁSICOS	41
FINANÇAS - DESACELERAÇÃO DA ATIVIDADE PERMITIU CORTE DA SELIC, DIZ COPOM	42
FINANÇAS - CORTE DA SELIC É CORRETO, MAS INSUFICIENTE, AVALIA CNI.....	43
FINANÇAS - DÓLAR SOBE PARA R\$ 5,25 COM FED NO RADAR; IBOVESPA RECUA 0,43%	44
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O PORTA-VOZ NO VAZIO DA INFORMAÇÃO.....	44
JUSTIÇA - DEPUTADOS PEDEM PRISÃO DOMICILIAR PARA BOLSONARO	46



JUSTIÇA - EX-PRESIDENTE TEM “MELHORA IMPORTANTE”, MAS SEM PREVISÃO DE DEIXAR A UTI.....	46
JUSTIÇA - ESPECIALISTA DIZ QUE DOMICILIAR POR QUESTÃO DE SAÚDE É POSSÍVEL, MAS SÓ ATÉ MELHORAR	47
JUSTIÇA - CARMEN LÚCIA RELATA AMEAÇA DE MORTE	47
JUSTIÇA - MENDONÇA PRORROGA INQUÉRITO SOBRE BANCO MASTER	48
JUSTIÇA - JUSTIÇA LIBERA USO DE IMÓVEIS PÚBLICOS PARA GARANTIR EMPRÉSTIMO AO BRB.....	49
INTERNACIONAL - INTELIGÊNCIA DOS EUA DIZ QUE IRÃ PERMANECE INTACTO	49
INTERNACIONAL - PRÉDIO DESABA APÓS SER ATINGIDO POR MÍSSEIS ISRAELENSES EM BEIRUTE	50

JORNAL O GLOBO – RJ..... 51

LULA CONFIRMA DARIO DURIGAN NO MINISTÉRIO DA FAZENDA	51
MERCADANTE SOBRE A RAÍZEN: RESPONSABILIDADE PELA SOLUÇÃO É DOS ACIONISTAS, COSAN E SHELL	52
JUROS ALTOS PODEM REDUZIR DEPRECIAÇÃO DO REAL EM CASO DE CONTINUIDADE DA GUERRA NO IRÃ, AVALIA ITAÚ UNIBANCO	53
ESCALA 6X1: ‘CAMINHOS DO BRASIL’ DEBATE MUDANÇA NA JORNADA DE TRABALHO. VEJA COMO FOI.....	54
PETRÓLEO E GÁS DISPARAM COM ESCALADA DE ATAQUES A INSTALAÇÕES NO GOLFO; BOLSAS CAEM	56
GOVERNO FEDERAL PROPÕE A ESTADOS ZERAR ICMS SOBRE IMPORTAÇÃO DE DIESEL E COMPENSAR 50% DAS PERDAS	58
GENIAL AVANÇA EM ENERGIA SOLAR COM SUA MAIOR USINA NO RIO	60
TABELA DO FRETE: ENTENDA COMO O GOVERNO IRÁ APERTAR A FISCALIZAÇÃO	61
SELIC EM 14,75% AO ANO E GUERRA NO IRÃ: O QUE FAZER COM O DINHEIRO?	62

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 64

PARA LIBERAR US\$ 1,5 BI À CSN, BANCOS COBRAM VENDA DE DIVISÃO DE CIMENTOS	64
LULA DIZ QUE ESPERAVA CORTE DE 0,50 PONTO NOS JUROS, MAS QUE BC BAIXOU SÓ 0,25 ‘POR CAUSA DA GUERRA’	65
CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO PODE DESACELERAR AVANÇO DO COMÉRCIO MUNDIAL EM 2026, DIZ OMC	66
DIESEL: ABATER ICMS DE R\$ 1,17 POR LITRO É INSUFICIENTE COM DEFASAGEM DE R\$ 2,41, DIZ ENTIDADE.....	67
TARCÍSIO ARTICULA REUNIÃO COM STF SOBRE AÇÃO CONTRA PRIVATIZAÇÃO DA SABESP	68

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 69

DISTRIBUIDORAS PEDEM INTERFERÊNCIA DO GOVERNO PARA QUE PETROBRAS RETOME LEILÕES DE COMBUSTÍVEIS	69
SETOR AÉREO TEM REAJUSTE DE QUASE 50% NO COMBUSTÍVEL PELA PETROBRAS NA PRÓXIMA SEMANA.....	70
SHELL E EXXON TÊM INSTALAÇÕES ATINGIDAS POR ATAQUES DO IRÃ NO ORIENTE MÉDIO.....	71
ESCOLTA EM ORMUZ E TROPAS TERRESTRES: EUA AVALIAM REFORÇOS NO ORIENTE MÉDIO EM MEIO A GUERRA COM O IRÃ72	
PORTO SAUDITA DE YANBU INTERROMPE CARREGAMENTOS DE PETRÓLEO, DIZEM FONTES.....	74
PEDIDOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NA CHINA SE RECUPERAM APÓS TURBULÊNCIA COM TARIFAS DOS EUA	74

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 76

CONSELHO DA IMO CONDENA ATAQUES A NAVIOS E COBRA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDAR NAVEGAÇÃO CIVIL E MARÍTIMOS	76
PLANTA DE BENEFICIAMENTO DE MINÉRIO DA ARCELORMITTAL TERÁ ESCOAMENTO VIA PORTO SUDESTE.....	77
ENEVA E DIAMANTE VENCEM LEILÃO PARA NOVA TÉRMICA A GÁS EM PECÉM	77
ABIOVE ESTIMA PROCESSAMENTO DE 61,5 MILHÕES/T DE SOJA EM 2026	78
ARTIGO - A CONFIANÇA NA ELABORAÇÃO DO PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL NO SETOR PORTUÁRIO	78
CONSULTORIA ALERTA PARA RISCO DE ESCASSEZ DE CAPACIDADE DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE NO MUNDO	80
NOVO SERVIÇO FERROVIÁRIO LIGA PORTO DE GOTEMBURGO A HELSINGBORG	81
ARRENDAMENTO DE TERMINAL DA VALE EM ITAQUI É PRORROGADO POR 20 ANOS	82
PORTOS E TERMINAIS DO SUDESTE MOVIMENTARAM 56,5 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO DE 2026	82
EXPORTAÇÕES DE SOJA E DE CARNES SÃO DESTAQUES NA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS PARANAENSES NO 1º BIMESTRE	83

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 84

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	84
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEVE APOORTE BARRADO PELO TCU APÓS IMPASSE NO CONTRATO

Decisão exige ajustes jurídicos e comprovação de gestão antes de liberar R\$ 2,6 bilhões
Da A Tribuna.com.br e Estadão Conteúdo 19 de março de 2026



O túnel imerso Santos-Guarujá terá 870 metros de estrutura submersa no canal do Porto de Santos; início da operação está previsto para 2031 (Alexsander Ferraz/AT)

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou nesta quarta-feira (18) que a Autoridade Portuária de Santos (APS) não poderá realizar qualquer aporte de recursos federais no âmbito da Parceria Público-Privada (PPP) do túnel imerso Santos-Guarujá até que seja apresentada melhoria na governança da gestão dos recursos. A decisão foi unânime.

Os recursos federais envolvidos estão na casa de R\$ 2,6 bilhões. A Corte de Contas quer a comprovação da regularidade da governança do aporte federal ao projeto. Também deverá ser apresentado no prazo de 30 dias o instrumento jurídico formalizando essa questão, que deverá ser assinado pelas partes envolvidas (Estado de São Paulo e APS, no mínimo), segundo o acórdão.

“É um caso único no Brasil de uma parceria público-privada interfederativa e que, infelizmente, por alguma dessas razões que nós não alcançamos, tem faltado uma governança mais apropriada. Estou pedindo neste caso que julgamos que qualquer aporte federal, e nós estamos falando de R\$ 2,6 bilhões, só seja feito depois que os instrumentos jurídicos correspondentes estejam adequadamente subscritos”, comenta o relator do processo, ministro Bruno Dantas, durante sessão do TCU.

O presidente da APS, Anderson Pomini, considerou a decisão correta. “Por isso mesmo, a Autoridade Portuária de Santos já solicitou ao Governo do Estado a minuta do contrato para análise. Após essa avaliação e a definição do modelo de governança, a APS poderá assiná-lo como anuente e interveniente, já que pagará 50% do custo do túnel. São importantes ajustes formais que não prejudicam o cronograma da obra”, afirma.

Em nota, a Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo (SPI) informa “que o projeto do Túnel Santos-Guarujá segue o modelo aprovado no processo de concessão, cuja minuta foi amplamente divulgada desde a publicação do edital, em 9 de junho de 2025, e que embasou o leilão realizado em 5 de setembro de 2025”.

A SPI acrescenta que, “por se tratar de uma iniciativa conjunta entre o Governo de São Paulo e a União, os aspectos relacionados à estrutura do projeto seguem sendo tratados de forma coordenada entre os entes envolvidos, no âmbito técnico e institucional adequado. Nesse contexto, o Estado seguirá atuando em conjunto com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para a consolidação dos instrumentos de governança e acompanhamento dos recursos federais vinculados ao projeto”.

Histórico

O impasse começou após o Governo do Estado anunciar, em 28 de janeiro, a assinatura do contrato com a concessionária TSG, sociedade de propósito específico (SPE) da empresa portuguesa Mota-

Engil, que ganhou o leilão na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) para construção do túnel. A APS e o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) não firmaram o documento.

No dia seguinte, a Autoridade Portuária contestou publicamente a validade jurídica do contrato, apontando “vício formal” (defeito na estrutura, procedimento ou forma de um ato jurídico ou administrativo, sem necessariamente alterar seu conteúdo ou mérito) e afirmando que a anuência da União seria requisito de validade e eficácia do ajuste, pois a obra será implantada em área federal e contará com recursos públicos da União.

A APS é responsável por 50% dos R\$ 5,2 bilhões de aporte público previstos na modelagem financeira da PPP - por isso, R\$ 2,6 bilhões. No entanto, segundo informou ao TCU, o contrato concentra no Estado a integralidade das competências decisórias sobre marcos contratuais e autorização de desembolsos, sem que a APS figure formalmente como interveniente-anuente.

O pagamento à empresa deve ser feito em até 60 dias após a assinatura do contrato. A entrega completa e início da operação do túnel imerso Santos-Guarujá estão previstos para 2031.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/03/2026

PRESIDENTE DO TCU REFORÇA IMPORTÂNCIA DE MELHORAR PLANEJAMENTO E SEGURANÇA JURÍDICA NO SETOR PORTUÁRIO

Vital do Rêgo aponta desafios estruturais e reforça necessidade de atuação integrada

Por Maurício Martins, enviado a Brasília 19 de março de 2026



Formado em Medicina e Direito, Vital do Rêgo foi vereador, deputado estadual e federal e senador; em 2014, assumiu como ministro do TCU (Dimmy Falcão/Especial para A Tribuna)

A atuação do Tribunal de Contas da União (TCU) deve contribuir para a segurança jurídica e para a superação dos principais gargalos do setor portuário brasileiro. É o que defende o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo Filho. Ele reforça a necessidade de melhor planejamento, execução eficiente e trabalho coordenado entre diferentes atores. Vital do Rêgo falou sobre o tema durante o Summit TCU, promovido

pelo Grupo Tribuna no último dia 10, na sede do Tribunal, em Brasília.

Ao abordar o cenário atual, o ministro destacou que o País ainda enfrenta problemas estruturais relevantes, apesar de avanços observados nos últimos anos. Ele destacou que há necessidade de melhorar os acessos terrestres e aquaviários dos portos, ampliar a infraestrutura de acostagem e movimentação e requalificar a infraestrutura obsoleta para ganhar eficiência.

“Também é preciso melhorar o desempenho das nossas companhias docas, ganhar agilidade nos processos administrativos, promover transição energética, integrar os diversos modais, incrementar a resiliência das nossas infraestruturas aos impactos das mudanças climáticas, entre outros tantos desafios”, afirmou.

Segundo ele, a resposta a esse conjunto de demandas passa necessariamente por uma atuação integrada. “Para lidar com tudo isso, precisamos cada vez mais planejar e executar melhor e atuar em conjunto. Entidades públicas, setor privado, sociedade civil organizada”.

Nesse contexto, Vital do Rêgo destacou o papel do TCU na criação de um ambiente mais estável para investimentos. “Buscamos em nossas ações promover segurança jurídica para que o setor tenha cada vez mais apetite para investir”.

O ministro também ressaltou que o Tribunal vem passando por uma transformação institucional, deixando de atuar prioritariamente de forma punitiva para assumir um perfil mais orientador. “Hoje o TCU é mais pedagógico do que sancionador”, disse. “Isso me faz muito bem, é uma convergência de todos esses interesses de brasileiros e brasileiras em que, em cima dessa pauta econômica, nós teremos um desenvolvimento acelerado do Brasil”.

Vital do Rêgo também reforçou que a atuação da Corte deve ter como foco final o cidadão. “Preconizamos que os governos devem produzir resultados e gerar valor para os cidadãos. Nesse sentido, é preciso colocar o cidadão no foco da atuação deste tribunal”.

Ele reconheceu que, no setor portuário, essa relação nem sempre é direta, mas destacou os efeitos concretos dos investimentos. “Nem sempre é fácil associar nossas ações ao impacto no cidadão. Mas, como sabemos, investimentos em infraestrutura levam ao desenvolvimento econômico e aumentam o bem-estar das pessoas”.

Vital do Rêgo acrescentou que o setor tem papel relevante na geração de empregos e renda. “O setor portuário representa um setor pujante que gera emprego e renda para a população brasileira”.

Outro ponto destacado foi a ampliação do diálogo institucional. Segundo ele, o TCU tem buscado ouvir não apenas a sociedade, mas também os agentes econômicos. “Temos procurado ouvir ainda mais as pessoas a respeito dos trabalhos que realmente precisamos fazer para resolver os desafios da população brasileira. Mas essa escuta não é interessada apenas ao cidadão destinatário das funções públicas, mas também às entidades representativas dos diversos agentes econômicos setoriais”.

O ministro reforçou que o papel do TCU vai além da fiscalização tradicional. “Significa não se ater apenas a apontar falhas ou irregularidades, mas contribuir para o desenvolvimento de soluções com base em inteligência coletiva”.

E concluiu destacando a importância estratégica dos portos para o País. “Portos mais eficientes significam um Brasil mais competitivo, mais integrado ao mundo e com mais oportunidades para a população”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/03/2026

SUDESTE LIDERA CABOTAGEM E MOVIMENTA 155,7 MILHÕES DE TONELADAS NO BRASIL

Alta de 3,18% em 2025 reforça papel estratégico da logística marítima no País
Por ATribuna.com.br 19 de março de 2026



Cabotagem avança no País, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)

Em 2025, a cabotagem (transporte marítimo entre portos dentro do País) movimentou 155,7 milhões de toneladas nos portos do Sudeste, o que representa alta de 3,18% em relação ao mesmo período de 2024, quando foram registradas 150,9 milhões de toneladas. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e foram divulgados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

A movimentação foi liderada por pelo estado de São Paulo (que tem os portos de Santos e São Sebastião), com 21,8 milhões de toneladas, seguido por Rio de Janeiro, com 9,8 milhões de toneladas, e Espírito Santo, com 9,7 milhões de toneladas.

Perfil da carga

No Sudeste, o setor de petróleo concentra a maior parte da movimentação. O óleo bruto atingiu 118,4 milhões de toneladas, seguido pelos derivados (14,1 milhões) e pelos contêineres (13,6 milhões). Também se destacaram o ferro e aço (3,4 milhões de toneladas), o minério de ferro (2,5 milhões de toneladas) e a pasta de celulose (1 milhão de toneladas), além de cargas como sal, soda cáustica, gás de petróleo e etanol combustível. Esses produtos são fundamentais para garantir o fornecimento de energia, sustentar a indústria de base e assegurar o abastecimento de bens essenciais para a população.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, o resultado é consequência de planejamento e estabilidade regulatória. “O avanço da cabotagem no Sudeste é resultado de uma política pública estruturada, que oferece previsibilidade e segurança jurídica ao setor. Com regras claras e planejamento de longo prazo, criamos condições para ampliar rotas, atrair investimentos e fortalecer a integração logística nacional”.

Com a expansão das rotas e o aumento da movimentação entre portos brasileiros, a cabotagem tem se consolidado como uma alternativa estratégica para fortalecer a integração logística do País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/03/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTARÁ, EM WEBINAR, ESTUDO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS DE USO PRIVADO

Diagnóstico traz análise sobre o início da construção e operações dos terminais, além da situação de eventuais pedidos de prorrogação apresentados pelos autorizatários



Brasília, 18/03/2026 - A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgará o Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs). O webinar foi idealizado pela Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH), e vai acontecer na próxima quinta-feira (26), às 9h30, no plenário da Agência. A iniciativa é aberta ao público e ocorre no âmbito da Agenda Plurianual de Estudos 2021–2024.

A abertura do evento - que terá transmissão pelo canal da ANTAQ - será realizada pelo diretor Alber Vasconcelos, relator do processo, e a apresentação do diagnóstico será feita pelo gerente Especial de Estudos (GEE/SEPH), Paulo Henrique Ribeiro de Perni.

O que diz o estudo

O trabalho analisou os TUPs autorizados entre 2013 e 2019 que, por diferentes razões, não iniciaram a operação no prazo inicialmente previsto no Decreto nº 8.033/2013 e conforme estabelecido nos respectivos instrumentos de outorga. Esse estudo identificou os motivos de não ter havido o início das obras ou operações portuárias pelos terminais autorizados, além de avaliar a situação de eventuais pedidos de prorrogação apresentados pelos autorizatários.

A análise apresenta um panorama estável sobre o perfil dos projetos e as cargas previstas, e também opera para que, progressivamente, o relatório final possa se destacar na modernização e eficiência, mostrando o contínuo aperfeiçoamento e atenção da ANTAQ no que diz respeito à área de segurança regulatória no setor portuário.

A partir desse levantamento, a ANTAQ poderá prever possíveis situações do setor portuário e promover soluções que, além de conciliar segurança jurídica, pois permite contextualizar aspectos regulatórios, econômicos e operacionais que impactam a maturação desses empreendimentos.

SERVIÇO

O que: Webinar de apresentação do Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado

Onde: Plenário da ANTAQ e via canal da Agência no Youtube

Quando: Às 9h30 do dia 26/03

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: 19/03/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 6 BILHÕES EM PROJETOS PARA O SETOR NAVAL

Carteira contempla construção de embarcações, infraestrutura portuária e geração de mais de 2,8 mil empregos



Ao todo, foram aprovadas 13 propostas, com potencial para gerar cerca de 2,8 mil empregos diretos e viabilizar 95 obras no setor naval. Foto: Divulgação/Wilson Sons

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), aprovou projetos que somam R\$ 6 bilhões em investimentos durante a 62ª Reunião Ordinária, realizada nesta quarta-feira (18). Ao todo, foram aprovadas 13 propostas, com potencial para gerar cerca de 2,8 mil empregos diretos e viabilizar 95 obras no setor naval.

Entre os principais projetos aprovados está o do Porto Central, no Espírito Santo, voltado à infraestrutura portuária, com investimento de R\$ 2,18 bilhões, contribuindo para ampliar a capacidade logística e fortalecer o sistema portuário nacional.



Na sequência, aparece o projeto da Petrobras, que contempla a construção de quatro embarcações para transporte de derivados de petróleo, com investimento de R\$ 2,17 bilhões, sendo um dos maiores aportes da carteira.

Outro destaque é o da GDE Transportes Ltda., que prevê a construção de 35 embarcações destinadas ao transporte de combustíveis na região Norte, com investimento de R\$ 380,3 milhões. A iniciativa reforça o papel do transporte hidroviário no abastecimento de regiões que dependem dos rios para a chegada de bens essenciais.

Os investimentos incluem ainda projetos de construção de embarcações de apoio marítimo, navegação interior e carga, além de iniciativas de manutenção, reparo, modernização e ampliação de estaleiros em diferentes estados, como Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo.

“Estamos falando de uma carteira de quase R\$ 6 bilhões que impulsiona a indústria naval, gera empregos e fortalece a infraestrutura logística em diferentes regiões do Brasil. Esses investimentos ajudam a reduzir desigualdades, melhorar o abastecimento e ampliar a integração nacional, especialmente em regiões como o Norte, onde o transporte hidroviário é essencial para a população”, afirmou o ministro Silvano Costa Filho.

Segundo o secretário executivo do MPor e presidente do CDFMM, Tomé Franca, os projetos aprovados reforçam a retomada dos investimentos no setor.

“Os projetos aprovados mostram uma atuação cada vez mais estruturada do Fundo, com foco em obras que aumentam a capacidade logística, fortalecem a navegação interior e dão mais previsibilidade aos investimentos. Isso é fundamental para gerar desenvolvimento regional e garantir que os benefícios cheguem à população”, destacou.

Política pública e desenvolvimento logístico

A carteira de projetos aprovados reúne iniciativas que vão desde a construção de embarcações até a modernização de estaleiros e a ampliação da infraestrutura portuária, contribuindo para organizar a cadeia logística e dar mais previsibilidade ao setor.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler, o conjunto de investimentos demonstra o avanço da política pública para o setor.

“Os projetos aprovados mostram um esforço estruturado para fortalecer a navegação interior e a indústria naval, com impacto direto na capacidade logística do país. Estamos avançando em uma agenda que combina eficiência, segurança e desenvolvimento regional, especialmente em áreas onde o transporte aquaviário é essencial”, destacou.

“Projetos como o do Porto Central, no Espírito Santo, mostram o avanço dos investimentos em infraestrutura portuária estratégica, com capacidade de ampliar a movimentação de cargas, atrair novos negócios e fortalecer a integração logística do país. Estamos estruturando um ambiente mais moderno e competitivo para o setor portuário brasileiro”, concluiu o secretário nacional de Portos, Alex Ávila.

Próxima reunião do CDFMM já tem data definida

A 63ª Reunião Ordinária do CDFMM será realizada em 18 de junho de 2026. As propostas de novos projetos poderão ser apresentadas até 20 de abril de 2026.

Após a aprovação, os empreendimentos terão até 450 dias para formalizar a contratação do financiamento. Esse prazo pode ser prorrogado em até 180 dias, totalizando 630 dias para sua contratação junto aos agentes financeiros.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 19/03/2026

SILVIO COSTA FILHO AUTORIZA INÍCIO IMEDIATO DAS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE ARAGUARI (MG)

Reforma do aeródromo deve ser concluída até o fim do ano e vai impulsionar economia e aviação regional



Governo Federal investe R\$ 11,5 milhões para reativar aeroporto estratégico no Triângulo Mineiro - Foto: Eduardo Oliveira

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, assinou nesta quarta-feira (18) a Ordem de Serviço que autoriza o início imediato das obras de modernização do Aeroporto de Araguari (MG), Santos Dumont. A intervenção marca a retomada operacional do aeródromo, fechado para pousos e decolagens desde 2018.

Durante a cerimônia, o ministro destacou o potencial estratégico do terminal para a aviação regional. “A ideia é transformar o Santos Dumont em um hub de serviços na região. Em breve, teremos a aviação regional ampliando a oferta de voos. Isso estimula o turismo, fortalece os negócios e movimenta a economia. Quando o avião pousa, a cidade decola”, afirmou.

As obras incluem a reconstrução da pista de pouso e decolagem, implantação de áreas de segurança nas cabeceiras (RESA), construção de áreas de giro, adequação da pista de táxi e do pátio de aeronaves, nova sinalização horizontal e melhorias no acesso aos hangares. O investimento inicial é de R\$ 11,5 milhões, com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) e do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

O prefeito de Araguari, Renato Carvalho, ressaltou o impacto da obra para o desenvolvimento regional. “O investimento do Governo Federal em infraestrutura é estratégico. O aeroporto atende não apenas Araguari, mas toda a região e o estado, fortalecendo ainda mais o agronegócio no Triângulo Mineiro”, afirmou. A expectativa, segundo ele, é concluir as obras ainda em 2026. “O prazo é de nove meses. Iniciamos agora e esperamos celebrar a inauguração até o fim do ano,” estima o prefeito.

A revitalização do aeroporto representa benefícios para os mais de 117 mil habitantes de Araguari e moradores de cidades vizinhas, ampliando a conectividade regional. A retomada das operações também deve impulsionar o turismo de negócios, a logística e o escoamento da produção agroindustrial mineira.

Detalhes da obra

O projeto prevê uma estrutura mais segura e eficiente para a operação de voos regionais. A pista principal terá 1.410 metros de comprimento por 30 metros de largura, com reforço do pavimento e implantação de áreas de segurança.

O pátio será ampliado para até cinco posições de estacionamento, incluindo capacidade para aeronaves como o Cessna Grand Caravan, comum na aviação regional. Também estão previstos uma pista de táxi de 219 metros, nova sinalização horizontal e vertical, cerca operacional e equipamentos de apoio à navegação, como biruta e farol rotativo.

Além de elevar o padrão de segurança, as melhorias vão ampliar a capacidade do terminal para atender à demanda de passageiros e cargas.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 19/03/2026



MINISTRO SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DO LANÇAMENTO DA NOVA SEDE DA POLÍCIA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS

Agenda também inclui anúncios para ampliação da infraestrutura e mobilidade na região do complexo portuário

Em Santos, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa da cerimônia de lançamento da pedra fundamental da nova sede da Polícia Federal no Porto de Santos. A obra será executada por concessionária da ferrovia que atua no porto e tem como objetivo reforçar a presença institucional e a atuação da Polícia Federal na região, especialmente no combate a ilícitos e na segurança portuária.

Na ocasião, também serão anunciados investimentos em novos berços de atracação na região da Alemoa, com o objetivo de ampliar a capacidade operacional e a eficiência logística do maior complexo portuário da América Latina.

Credenciamento

Para cobertura da visita, os veículos de comunicação deverão preencher nome e CPF dos membros da equipe de reportagem, bem como a placa dos automóveis, até as 17h de quarta-feira (18 de março), por meio do formulário: <https://forms.office.com/r/t8HYZ1a5n5>

Serviço

Evento: Lançamento da nova sede da Polícia Federal no Porto de Santos e anúncio de investimentos

Data: 19/03/2026 (quinta-feira)

Horário: 14h30

Local: Praça Almirante Gago Coutinho, bairro Estuário – Santos

Credenciamento: <https://forms.office.com/r/t8HYZ1a5n5>

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

Data: 18/03/2026

MPOR INAUGURA OBRAS NO CAMPO DE MARTE E ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAR MOBILIDADE AÉREA AVANÇADA

Ministro Silvio Costa Filho inaugura obras em São Paulo e lança consulta inédita para estruturar políticas públicas para drones e eVTOLs no Brasil

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa, na próxima quinta-feira (19), da cerimônia de inauguração das obras de modernização do Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo. Em seguida, o ministro anuncia a abertura da primeira consulta governamental sobre Mobilidade Aérea Avançada (em inglês, Advanced Air Mobility – AAM), voltada à construção de políticas públicas para o uso de drones e eVTOLs, aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical, popularmente conhecidas como “carros voadores” em diversas aplicações.

A concessionária PAX Aeroportos entrega as obras previstas na Fase 1B do contrato de concessão do Aeroporto Campo de Marte, com investimentos de cerca de R\$ 120 milhões. As melhorias têm como foco ampliar a segurança e reforçar a eficiência das operações da aviação geral. O terminal integra o Bloco Aviação Geral RJ-SP, ao lado do Aeroporto de Jacarepaguá (RJ), que teve as melhorias inauguradas na última segunda-feira (16).

Inaugurado em 1929, o Aeroporto Campo de Marte é um dos aeródromos mais antigos em operação no Brasil e desempenha papel estratégico na formação de pilotos e nas operações da aviação executiva.

Consulta pública

Na ocasião, o MPor lança a primeira Tomada de Subsídios para a construção de uma política pública voltada à Mobilidade Aérea Avançada (AAM), segmento que engloba o uso de drones e eVTOLs. A

iniciativa marca o início do processo de definição do marco legal e institucional que orientará a operação dessas tecnologias no país.

O ministério pretende ouvir empresas, especialistas e órgãos da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal para identificar lacunas no ordenamento jurídico brasileiro, mapear riscos, oportunidades e impactos, além de propor diretrizes que garantam, acima de tudo, a segurança das operações.

Credenciamento de imprensa

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar a cerimônia devem solicitar credenciamento pelo e-mail ascom@mpor.gov.br, informando nome completo, veículo de comunicação, CPF e telefone para contato.

Serviço

Evento: Inauguração das obras do do Aeroporto Campo de Marte e lançamento da tomada de subsídio sobre Mobilidade Aérea Avançada (AAM)

Data: 19 de março (quinta-feira)

Horário: 9h

Local: Aeroporto Campo de Marte – São Paulo (SP)

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

Data: 18/03/2026

PORTOS E TERMINAIS DO SUDESTE MOVIMENTAM 56,5 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO

Crescimento registrado foi de 21% em relação ao primeiro mês de 2025



Portos e terminais do Sudeste movimentam 56,5 milhões de toneladas em janeiro - Foto: Vosmar Rosa/MPor

A movimentação de cargas nos portos e terminais da região Sudeste alcançou 56.472.876 milhões de toneladas em janeiro. O volume representa crescimento de 20,84% em relação ao mesmo período de 2025, que registrou 46,7 milhões de cargas movimentadas. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

“O Sudeste segue como o principal corredor logístico do país, sustentado pela diversidade de cargas, pela integração entre portos públicos e terminais privados e por uma agenda contínua de investimentos em infraestrutura”, afirmou o ministro do MPor, Silvio Costa Filho.

O desempenho regional foi sustentado principalmente pelos graneis sólidos, que somaram 26 milhões de toneladas, com alta de 22% frente a janeiro de 2025. Os graneis líquidos alcançaram 22,2 milhões de toneladas, registrando crescimento de 41%, fortemente influenciados pela movimentação de petróleo e derivados. Já as cargas em contêineres responderam por 5,6 milhões de toneladas, enquanto a carga geral atingiu 2,7 milhões de toneladas.

Movimentação por instalações portuárias

A movimentação de cargas nos portos organizados cresceu 7% em relação a janeiro de 2025, alcançando 16,8 milhões de toneladas. Santos (SP), que tem o maior porto do Brasil, liderou a movimentação no Sudeste com 10,1 milhões de toneladas, 14% a mais do que o registrado anteriormente, o porto paulista também respondeu por 9,7% de toda a carga movimentada na região. Na sequência do ranking, aparecem Itaguaí, com 4,74 milhões de toneladas; Rio de Janeiro (RJ), com



1,07 milhões de toneladas; Vitória (ES), que movimentou 706 mil toneladas; e São Sebastião (SP), com 159,7 mil toneladas passando pelo porto.

Nos terminais autorizados, o crescimento foi de 28% com movimento de 39,7 milhões de toneladas nessas instalações. O destaque em movimentação de cargas é do Terminal de Petróleo TPET/TOIL - Açu (RJ), com 7,6 milhões de toneladas; em seguida, o de Tubarão (ES), que registrou 7,2 milhões de toneladas; já pelo Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), passaram 6 milhões de toneladas; no Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP), 5,1 milhões; e no Terminal da Ilha de Guaíba (RJ) - TIG, 2,2 milhões.

Segundo Costa Filho, a concentração dessas grandes instalações portuárias é um diferencial competitivo da região. “Estamos falando de portos que operam em alta escala, com vocações bem definidas, o que garante eficiência, previsibilidade e competitividade ao comércio exterior brasileiro”, destacou.

Principais mercadorias

O Estatístico Aquaviário da Antaq aponta petróleo e derivados (óleo bruto) como a principal mercadoria movimentada na região (32,5% do total), com 18,3 milhões de toneladas, crescimento de 46,7%, refletindo a força do setor energético do Sudeste para o Brasil já no início do ano.

O minério de ferro aparece como a segunda carga mais movimentada, alcançando 17,9 milhões de toneladas, com alta de 21,5%. Cargas em contêineres somaram 5,6 milhões de toneladas. Já os derivados de petróleo (sem óleo bruto) totalizaram 3,2 milhões de toneladas, com alta de 20,8% na comparação com janeiro de 2025, mantendo volumes relevantes na matriz de cargas regionais. O açúcar também registra movimentação expressiva no Sudeste de 1,6 milhão de tonelada e crescimento de 70%, impulsionada pelo agronegócio.

Tipos de navegação

Do total movimentado nos portos do Sudeste, 40,7 milhões de toneladas foram transportadas na navegação de longo curso; operações entre Brasil e outros países. Esse tipo de transporte registrou crescimento de 20,76% em relação a janeiro de 2025, demonstrando o fortalecimento da integração da região com os mercados internacionais neste início de ano.

Já a cabotagem, que é o transporte de cargas entre portos brasileiros, somou 12,9 milhões de toneladas no período, com alta de 23,5% na comparação com janeiro do ano passado. Essa modalidade é fundamental para a logística nacional, pois permite o deslocamento de grandes volumes de mercadorias ao longo da costa, reduzindo custos e complementando o transporte rodoviário.

Ao analisar as mercadorias que entraram e saíram do país pelos portos do Sudeste, os dados da Antaq indicam ainda que as exportações cresceram 26,25%, enquanto as importações registraram leve retração, de 1,71%, movimento que indica ajustes pontuais no volume de mercadorias.

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

Data: 18/03/2026

CONTRATO DA VALE NO PORTO DO ITAQUI (MA) É PRORROGADO POR MAIS 20 ANOS

Acordo estende arrendamento até 2043 e prevê investimentos de R\$ 221,5 milhões para modernização da infraestrutura portuária

Em Brasília, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou, nesta quarta-feira (18), da cerimônia de assinatura do termo aditivo que prorroga por mais 20 anos o contrato de arrendamento do terminal de cobre da empresa no Porto de Itaqui (MA). A medida assegura a continuidade das operações logísticas de armazenagem e exportação do concentrado de cobre produzido no Complexo Minerador de Carajás, no Pará, e prevê novos investimentos privados voltados à modernização dos ativos e ao aumento da eficiência operacional do terminal.



Prorrogado por mais 20 anos o contrato de arrendamento do terminal - Foto: Vosmar Rosa/MPor

Como contrapartida à prorrogação, a Vale fará investimentos totais de R\$ 221,5 milhões, sendo R\$ 21,5 milhões em aportes contratuais e R\$ 200 milhões voluntários até 2030. Os recursos serão aplicados em aumento da eficiência operacional, modernização de ativos e ampliação da vida útil dos equipamentos.

Durante o evento, Silvio Costa Filho destacou que o momento econômico vivido pelo país tem contribuído para ampliar a confiança de investidores e estimular novos projetos de infraestrutura. “O Brasil passa por um momento de crescimento econômico, que tem como base a segurança jurídica e um forte potencial de desenvolvimento. E isso cria um ambiente de confiança do mercado, de previsibilidade, essenciais para aportar novos investimentos, como estes que a Vale irá fazer no Maranhão”, afirmou.

“O Brasil passa por um momento de crescimento econômico, que tem como base a segurança jurídica e um forte potencial de desenvolvimento”

Silvio Costa Filho

A presidente do Porto do Itaqui, Oquerlina Costa Silva, ressaltou que a prorrogação do contrato representa um avanço importante para o desenvolvimento logístico da região. “Estamos celebrando mais uma vitória. Não só para a Vale, mas também para o Porto do Itaqui, para o Maranhão e para toda a região. Não pensamos nem planejamos individualmente, precisamos mesmo dessa parceria e que ela seja estreita e sólida. Essa extensão do contrato de arrendamento da Vale traz mais segurança jurídica para que ambas as partes possam aplicar ainda mais investimentos em seus negócios e traz garantia para a implementação de todo esse planejamento estratégico que ambas já têm no papel”, afirmou.

O termo aditivo formaliza a prorrogação ordinária do contrato de arrendamento até 2 de janeiro de 2043, conforme previsto na legislação do setor portuário e na Portaria 530, de 2019.

O vice-presidente executivo da Vale, Samir Arap Sobrinho, destacou que a companhia pretende ampliar os investimentos no terminal e continuar contribuindo para o desenvolvimento econômico da região. “Queremos não só continuar a fazer os investimentos necessários em modernização e manutenção do terminal, mas também em ampliação. Queremos ajudar o país a crescer. A Vale tem a honra de manter essa relação de respeito, de transparência, sempre com critérios objetivos, atingindo um único objetivo, que é pacificar a relação, gerar riquezas para o país e para o Maranhão”, disse.

Cadeia logística do cobre

O terminal ocupa uma área de aproximadamente 53,6 mil metros quadrados no Porto do Itaqui, em São Luís (MA), e integra a cadeia logística da Vale voltada à exportação do concentrado de cobre produzido nas minas de Sossego, em Canaã dos Carajás (PA), e Salobo, em Marabá (PA), ambas no Complexo Minerador de Carajás. As duas unidades produziram, juntas, em 2025, um total de 293 mil toneladas de cobre concentrado, um aumento de 10,5% em relação a 2024.

A estrutura inclui armazéns de concentrado de cobre, pátio ferroviário e edificações de apoio às operações portuárias. O terminal é dedicado à movimentação de carga própria da empresa, com alto valor agregado e elevada competitividade no mercado internacional.

Nos últimos 15 anos, o volume anual movimentado no terminal mais que dobrou, passando de cerca de 420 mil toneladas, em 2010, para quase 1 milhão de toneladas, em 2025.

Transição energética

A prorrogação do contrato ocorre em um momento de expansão da produção de cobre da Vale. O metal tem papel central na transição energética global, sendo usado em turbinas eólicas, painéis solares, redes elétricas inteligentes e veículos elétricos, que podem usar até quatro vezes mais cobre do que automóveis convencionais.

A estrutura logística no Porto do Itaquí também apoia o plano da companhia de ampliar sua produção global de cobre, com meta de alcançar 700 mil toneladas até 2035.

Compareceram ao evento o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, a diretora executiva da ATP, Gabriela Costa, o diretor da Antaq, Alber Furtado, representantes da Marinha do Brasil e executivos da Vale. Representando o MPor, estiveram o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, o diretor de Outorgas, Bruno Neri, e a diretora de Gestão Portuária, Ana Bomfim.

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

Data: 18/03/2026

COMISSÃO DA CÂMARA OUVI SECRETÁRIO NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO SOBRE AGENDA DE CONCESSÕES



Secretário Otto Luiz Burlier apresentou modelo de gestão das hidrovias e destacou a importância do transporte fluvial para a logística nacional

O debate abordou a agenda de concessões hidroviárias, em estudo pelo Governo Federal, e o potencial das hidrovias do Arco Norte para fortalecer a logística nacional e garantir o abastecimento da população, especialmente em regiões que dependem do transporte fluvial. Foto: Divulgação/Câmara dos Deputados

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, representou o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), nessa terça-feira (17), em audiência pública na Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara dos Deputados. O debate abordou a agenda de concessões hidroviárias, em estudo pelo Governo Federal, e o potencial das hidrovias do Arco Norte para fortalecer a logística nacional e garantir o abastecimento da população, especialmente em regiões que dependem do transporte fluvial.

Durante a apresentação, Burlier detalhou os projetos de concessão hidroviária atualmente em estudo pelo MPor. Entre os trechos analisados estão os rios Paraguai, Madeira, Tocantins e Tapajós, da rota entre Manaus e a foz do Amazonas, além da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul.

O objetivo das concessões é garantir melhores condições de navegabilidade ao longo de todo o ano, ampliando a segurança da navegação e a previsibilidade das operações logísticas. A proposta prevê uma gestão estruturada das hidrovias, com manutenção permanente dos canais e acompanhamento contínuo das condições de navegação.

Segundo o secretário, o modelo de concessão não prevê a privatização dos rios, que permanecem como bens públicos da União. "A proposta trata da concessão de serviços ligados à infraestrutura hidroviária atualmente executados pelo poder público, como dragagem de manutenção, sinalização náutica, monitoramento ambiental, levantamentos batimétricos e gestão do tráfego de embarcações", afirmou.

No formato proposto, a concessionária ficará responsável por garantir a navegabilidade da via, com serviços permanentes de manutenção, gestão da hidrovia 24 horas por dia, monitoramento ambiental, hidrografia e acompanhamento do tráfego de embarcações.

O modelo prevê ainda a proteção da chamada navegação social. A cobrança de tarifas será aplicada exclusivamente às grandes embarcações de carga, sem incidência sobre passageiros, pescadores, pequenas embarcações ou comunidades ribeirinhas que utilizam os rios para deslocamento e atividades cotidianas.

Potencial logístico e ambiental

Durante o debate, Burler destacou o potencial de expansão do transporte hidroviário no Brasil. Atualmente, cerca de 5% da matriz logística nacional utiliza o transporte fluvial, percentual considerado baixo para um país com dimensões continentais e extensa rede hidrográfica.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indicam que a movimentação hidroviária no Brasil cresceu mais de 12% entre 2024 e 2025, reforçando o potencial de expansão do setor com novos investimentos e políticas públicas.

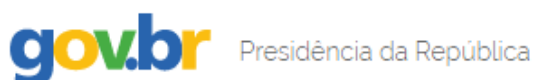
“O Brasil ainda usa pouco suas hidrovias. Precisamos não apenas otimizar as rotas que já operam hoje, mas também criar condições para viabilizar novas ligações com potencial para movimentar cargas e garantir o abastecimento da população”, afirmou o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler.

Além dos ganhos logísticos, o transporte hidroviário também apresenta vantagens ambientais relevantes. Um comboio padrão com 16 barcas pode substituir mais de 1.200 caminhões nas estradas, reduzindo custos logísticos, consumo de combustível e emissões de carbono por tonelada transportada.

A navegação ocorre sobre cursos naturais de água e não implica alterações no curso dos rios nem na qualidade da água. As intervenções associadas à manutenção da navegabilidade seguem critérios técnicos e ambientais e são planejadas para preservar a dinâmica natural dos rios e respeitar os modos de vida das populações locais, incluindo comunidades ribeirinhas e povos indígenas.

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

Data: 18/03/2026



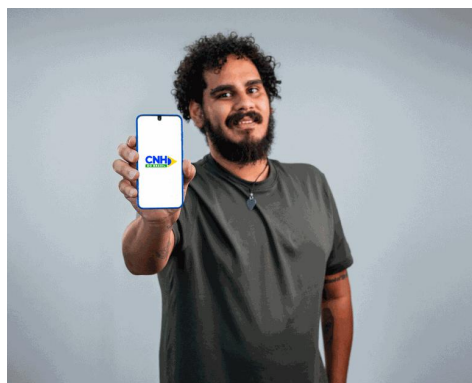
Presidência da República

Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

CNH DO BRASIL: MAIS DE MEIO MILHÃO DE BRASILEIROS EMITIRAM A HABILITAÇÃO PELO MODELO DIGITAL

Com menos custo e redução de tempo, plataforma do Ministério dos Transportes amplia o acesso para a obtenção da carteira de motorista no país



Novo modelo torna habilitação mais acessível e menos burocrática. Foto: Foto: Danilo Souza/MT

Mais de 584 mil brasileiros já emitiram a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) por meio da CNH do Brasil desde 9 de dezembro de 2025, segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O número inclui candidatos que iniciaram o processo antes do lançamento da plataforma, mas concluíram as etapas já dentro do novo modelo digital. O formato tem simplificado o acesso ao documento e reduzido o tempo de formação.

Modernização

O aumento no número de habilitações também está ligado à modernização das novas regras para formação de condutores. Com a atualização da norma do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), instrutores de trânsito passaram a atuar de forma autônoma, sem vínculo com autoescolas.

Desde o início do programa, mais de 95 mil condutores realizaram o curso prático de direção com instrutores autônomos. A CNH do Brasil simplifica etapas, amplia a autonomia do candidato e reduz custos no processo de habilitação.

O aplicativo da CNH do Brasil já reúne mais de 55 milhões de usuários ativos. Mais de 4,6 milhões de pessoas iniciaram o processo de formação pela plataforma.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 18/03/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E ANTT ANUNCIAM MEDIDAS PARA REFORÇAR FISCALIZAÇÃO DO FRETE RODOVIÁRIO E PUNIÇÃO MAIS RIGOROSA A INFRATORES REINCENTES

Ministro Renan Filho detalhou reforço no controle do piso mínimo e novas ações para proteger a renda de caminhoneiros



Governo do Brasil intensifica controle e amplia número de autuações para garantir pagamento justo aos caminhoneiros. - Michel Corvello/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, divulgou nesta quarta-feira (18) medidas para cumprimento do piso mínimo do frete e à garantia de remuneração adequada aos motoristas de cargas. A fiscalização foi ampliada em 2 mil por cento nos últimos três anos e será reforçada pela adoção de novas penalidades para os infratores contumazes. O objetivo é que o monitoramento seja feito integralmente de forma eletrônica.

“O Governo do Brasil ampliou as fiscalizações para o cumprimento da tabela do frete e autuou empresas em cerca de R\$419 milhões em multas ao longo dos últimos quatro meses, o que demonstra um alto nível de descumprimento. Havia uma média de 300 autuações mensais na gestão anterior; o número passou para seis mil em 2025 e chegou a 40 mil em janeiro de 2026”, detalhou Renan Filho.

A iniciativa vai além da aplicação de multas e da geração de passivos regulatórios. O Ministério e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) desenvolvem instrumentos legais que assegurem a cobrança e a compensação compatíveis com os custos da entrega ao motorista.

“O que o caminhoneiro busca é receber de forma justa pelo desempenho do seu trabalho. A multa, isoladamente, não resolve e também não vinha sendo suficiente para garantir o cumprimento da lei”, complementou o ministro.

Entre as novas medidas estão sanções mais severas às empresas, como o impedimento da contratação de frete em caso de tentativa de pagamento abaixo do piso mínimo ou de suspensão do registro em situações de reincidência.

“Para garantir a fiscalização eletrônica e presencial, além de medidas de suspensão e cancelamento para agentes que atuam de forma irregular, estamos elaborando um documento obrigatório para a operação. Se as informações estiverem em desacordo, a autorização não será permitida”, explicou o diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio.



Concorrência desigual

No cenário econômico nacional, a prática ainda é usada como estratégia de negócio para manter a desigualdade entre grandes contratantes e caminhoneiros. Atualmente, há duas formas de classificação: empresas com maior número de autuações e aquelas com maiores valores de multa, já que o frete, base para o cálculo da penalidade, varia conforme a distância percorrida.

“Há empresas que pagam a tabela mínima de frete para se manter em conformidade, enquanto outras pressionam o transportador, descumprem a tabela e, com isso, acabam lucrando mais e gerando concorrência desleal no mercado. Hoje, cerca de 80% cumprem a regra, enquanto 20% ainda operam em desacordo”, destacou Renan Filho.

Entre as companhias com maior número de autuações estão BRF S.A., Vibra Energia, Raízen, Ambev e Cargill. Já as que lideram em valores de multas são BRF S.A., Motz Transportes, Transagil Transportes e Unilever SPAL Indústria de Bebidas.

Fiscalização integrada

O monitoramento é feito por meio da integração eletrônica de dados com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que reúne informações sobre o trânsito de mercadorias em função das exigências fiscais nas 27 unidades federativas do país.

“O pilar para garantir o cumprimento das regras se baseia em interromper irregularidades de imediato, aplicar sanções proporcionais à gravidade e à reincidência e responsabilizar também contratantes e controladores para combater a raiz do problema”, concluiu o ministro dos Transportes.

As ações da pasta visam diminuir a instabilidade econômica e profissional diante dos custos das operações dos caminhoneiros, sobretudo frente à volatilidade do preço dos combustíveis em meio a conflitos internacionais. A metodologia e os coeficientes usados no cálculo do frete mínimo por quilômetro rodado estão previstos na Lei nº 13.703/2018.

Diálogo constante

A secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, que também é presidente do Fórum de Transportadores de Carga, disse que o piso mínimo do frete é a principal demanda dos profissionais, enquanto outras reivindicações, como os Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros e unidades de saúde nas rodovias, já estão em andamento no Ministério.

“Mantemos uma escuta ativa com a categoria. Estive reunida com lideranças de caminhoneiros, ouvindo e entendendo o que está acontecendo. Nosso objetivo é melhorar as condições de transporte. Essa reivindicação foi amplamente discutida no fórum e parte de propostas foram apresentadas pelos próprios profissionais, com potencial de gerar bons resultados”, comemorou Viviane Esse.

Outras iniciativas para melhorar as condições dos caminhoneiros nos últimos anos incluem os PPDs, com oito unidades em funcionamento em rodovias federais concedidas, nos municípios de Palhoça (SC), Itatiaia (RJ), Seropédica (RJ), Pindamonhangaba (SP), Ubaporanga (MG), Uruaçu (GO), Talismã (TO) e Novo Progresso (PA). Há previsão, conforme a ANTT, de entregas de outras 10 unidades nas estradas brasileiras ao longo de 2026.

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

Data: 18/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ, O TCU E A FISCALIZAÇÃO DE RECURSOS
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A construção do túnel submerso entre Santos (SP) e Guarujá (SP) é, sem dúvida, a obra de infraestrutura urbana e portuária mais aguardada do século no Brasil. No entanto, o recente revés

imposto pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que suspendeu o aporte federal de R\$ 2,6 bilhões, acende um alerta amarelo que não pode ser ignorado. A decisão do ministro Bruno Dantas, fundamentada na ausência de um instrumento jurídico de controle, não deve ser vista como um entrave burocrático, mas como um chamado urgente à responsabilidade institucional. É imperativo que a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Governo de São Paulo oficializem, de forma célere, o acordo formal de governança para que os recursos fluam e o cronograma da obra seja preservado.

A importância deste projeto transcende a engenharia. Estamos falando da primeira travessia submersa do País, um empreendimento de R\$ 6,8 bilhões que promete revolucionar a logística do Porto de Santos e a mobilidade de milhares de cidadãos que hoje dependem de balsas saturadas. Por se tratar de uma PPP (parceria públicoprivada) interfederativa inédita, a segurança jurídica é o alicerce que garantirá a transparência e a correta aplicação do dinheiro público. O TCU está correto: um investimento dessa magnitude exige regras de compliance, cronogramas financeiros detalhados e mecanismos rigorosos de prestação de contas subscritos por ambas as esferas de governo.

O prazo de 30 dias estabelecido pelo Tribunal deve ser atendido com prioridade. A declaração do presidente da APS, Anderson Pomini, de que a decisão é acertada e que a minuta do contrato já foi solicitada ao Estado, demonstra que há vontade política para resolver o impasse. No entanto, a burocracia não pode vencer a urgência da obra. O Estado de São Paulo, na figura de poder concedente, e a União, como financiadora de 50% do custo, precisam sentar à mesa e selar o pacto de governança que faltava. Somente com esse “casamento jurídico” formalizado, o repasse dos recursos federais terá o aval necessário para avançar sem novos sobressaltos.

O túnel Santos-Guarujá é um projeto de Estado, não de governo. Ele representa a modernização do maior complexo portuário da América Latina e a solução para um gargalo histórico que drena a eficiência da Baixada Santista. Se a meta é iniciar as obras ainda em 2026, não há espaço para vácuos de governança ou omissões contratuais. A oficialização do acordo é a chave que destravar os bilhões necessários para que os módulos de concreto comecem a ser moldados.

O Brasil e a comunidade portuária esperam que a APS e o Governo de São Paulo entreguem ao TCU um modelo de gestão exemplar, à altura da complexidade da obra. O túnel deve emergir como um símbolo de eficiência e transparência, provando que a união de esforços federais e estaduais é capaz de superar desafios jurídicos em nome do desenvolvimento nacional. Que os próximos 30 dias sejam marcados pela agilidade administrativa, garantindo que o cronograma não sofra atrasos e que a primeira escavação ocorra ainda este ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

INSIGHT – PLANEJAMENTO - FERROGRÃO NUMA CAMISA DE 7 (OU 11) VARAS



FREDERICO BUSSINGER

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

Em painéis e entrevistas, nas páginas da internet e nos discursos oficiais, segue-se (ainda) ouvindo falar que o leilão para concessão da Ferrogrão (FG, ferrovia de 933 km, entre Sinop-MT e MirititubaPA) ocorrerá neste 2026: “editais em junho e leilão em setembro”. Mas, a se julgar pelo noticiário das últimas semanas, essa parece ser uma realidade cada vez mais distante: o mais provável é que, metaforicamente, tenhamos que congelar sua medula para um transplante em décadas vindouras; ou guardar-se o óvulo da Ferrogrão para fertilização por geração futura.

O mais duro golpe veio à tona, ironicamente, na última sexta-feira, 13: tomou-se conhecimento de um despacho do ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU) Marcos Bemquerer Costa no Processo nº 025.756/2020-6, assinado no dia anterior - 24 horas após sua convocação à titularidade. Normalmente, os tribunais são criticados por morosidade, mas este caso não o confirma!

Chama atenção o fato de que o despacho adota uma forma oblíqua para seus desideratos: ao invés de “determinar” ou “recomendar” providências, como de costume nas manifestações do TCU, tecnicamente o processo está “sobrestado”. Isso até que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Ministério dos Transportes (MT) cumpram oito requisitos (se o quiserem, claro!). Como pelo caminho adotado, SMJ, tais exigências não precisam ser submetidas ao plenário da Corte de Contas, bastando a manifestação monocrática do ministro substituto (art. 157 do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União - RITCU), é “jogo jogado”. Enquanto isso, depreende-se que o processo permanece em um tipo de estado latente, similar à ADI nº 6.553, em idas e vindas no TCU desde 2020, sob relatoria do ministro Alexandre de Moraes.

No mérito, o dever de casa prescrito à ANTT e ao MT são os seguintes:

a) “promovam a realização de nova audiência pública, com ampla divulgação e disponibilização prévia dos estudos e documentos atualizados, de modo a submeter ao debate público as alterações materiais introduzidas na concepção, na modelagem econômico-financeira, na alocação de riscos e na dinâmica concorrencial do empreendimento;

b) assegurem que a participação social incida sobre a versão efetivamente consolidada do projeto que fundamentará a decisão de outorga, incorporando e respondendo de forma motivada às contribuições apresentadas;

c) demonstrem que as modificações estruturais identificadas foram objeto de participação social adequada, preservando a coerência procedimental, a legitimidade democrática e a segurança jurídica da decisão administrativa;

d) promovam a obtenção da Licença Prévia (LP) do empreendimento, como marco institucional de atesto de viabilidade ambiental e de fixação das condicionantes estruturantes, com a consequente atualização dos estudos de viabilidade e da modelagem econômico-financeira à luz das condicionantes eventualmente fixadas; ou

e) alternativamente, no caso de optarem pela manutenção da antecipação da licitação, apresentem motivação técnica específica e circunstanciada, demonstrando de forma explícita a compatibilidade das incertezas remanescentes com a irreversibilidade dos compromissos contratuais e evidenciando as medidas adotadas para mitigar impactos sobre a governança do projeto, a adequada alocação de riscos e a efetividade do controle externo exercido por esta Corte;

f) indiquem de forma expressa qual é o enquadramento jurídico adotado para a modelagem do projeto, bem como apresentem a justificativa para essa escolha à luz do ordenamento vigente;

g) detalhem, no edital e na minuta contratual, como se dará o aporte público, incluindo: (1) a quais investimentos os recursos estarão vinculados; (2) em que condições e momentos ocorrerão os repasses; e (3) como será feito o acompanhamento e controle desses valores;

h) demonstrem, de forma consolidada, a origem dos recursos considerados na modelagem, incluindo aqueles provenientes de outros contratos de concessão, bem como evidenciem: (1) se esses recursos são suficientes para cobrir as necessidades do projeto; (2) se os cronogramas de entrada e saída de recursos são compatíveis; e

i) esclareçam, quando houver possibilidade de utilização de recursos públicos, quais são os impactos fiscais da modelagem proposta e como esses impactos se compatibilizam com as regras fiscais aplicáveis”.

Ué! Esses quesitos estão pendentes? Mesmo após a revisão do projeto original, feita há cinco anos, que visava justamente fazer da FG um “modelo de sustentabilidade”? Por outro lado, seguem pendentes ainda depois da revisão de projeto, dos estudos ambientais, da modelagem feita nos últimos anos? Das audiências públicas realizadas nos municípios da região em 2023, 2024, 2025? No Senado? Na Câmara? Ou trata-se de uma exigência “fora de propósito” do TCU?



O certo é que, SMJ, enquanto as exigências do despacho não forem cumpridas, não há que se falar de obras, nem de concessão, nem mesmo de leilão da FG: a bola está com o MT e a ANTT. Haveria dois caminhos alternativos: revogar-se o despacho (providência no âmbito do TCU), ou desrespeitá-lo (no âmbito do MT, da ANTT e/ou do Programa de Parcerias de Investimentos/PPI). Para tanto seria necessário atender, no mínimo, ao (complexo) “item-e” do despacho; ou simplesmente “peitar” o TCU - será que o Governo toparia, mormente em um ano eleitoral? Difícil imaginar-se. Assim, o futuro da FG passou a ser (ainda mais) incerto!

Tempestade perfeita

Antes da notícia da sexta-feira, 13, decisões de outros órgãos contribuíram, sinergicamente, para o cenário de incertezas:

Notícia-1: No dia anterior, foi noticiado que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) determinara a revisão dos estudos ambientais da FG. De novo a mesma pergunta: as últimas revisões não atenderam? Seguem havendo pendências? E uma pergunta nova: quem bancará; quem fará tais estudos? A empresa que vem patrocinando e gerindo estudos e projetos até o momento (a Estação da Luz Participações - EDLP) seguirá nessa tarefa? Se for o Governo Federal, há orçamento previsto para tanto? O certo é que, pelo histórico, será trabalho para um, dois ou mais anos!

Notícia-2: Na antevéspera, o Governo Federal veiculou uma (positiva) notícia muito aguardada pelo setor ferroviário: “Governo e Vale caminham para acordo de R\$ 11 bi em ferrovias”. Bem menos que os R\$ 30 bilhões anteriormente previstos, é verdade, mas recursos suficientes para alavancar projetos ferroviários por meio do “Viability Gap Fund – VGF”, modelo que o MT pretende adotar para as próximas concessões: por isso o acordo merece ser efusivamente saudado.

A mesma matéria também informa que há recursos reservados para a FIOL, FICO, EF-118; mas não menciona a FG. Apesar de anteriormente ser apresentado como um projeto “greenfield”, no qual “estão previstos investimentos de R\$ 8,4 bilhões, exclusivos da iniciativa privada, sem aporte do caixa da União” (Sinop – 21/OUT/22), hoje seu capex anunciado passou a ser R\$ 25,2 bilhões (alguns falam até de R\$ 30 bi!). Assim, é praticamente um consenso: para “ficar-em-pé”, demandará (significativos) recursos governamentais (como aconteceu/vem acontecendo com a FNS, FIOL, FICO e Transnordestina). A preocupação é que, se e quando as exigências do Ibama e do TCU forem cumpridas, tais recursos já tenham sido alocados e esgotados; o que não é improvável.

Notícia-3: Semanas antes, como amplamente noticiado, um terminal no porto público de Santarém foi ocupado/invadido. Como resultante, o decreto que incluía hidrovias no Programa Nacional de Desestatização (PND) para concessão fora revogado.

Ué! Mas o que isso tem a ver com uma ferrovia? Com a FG? Diretamente, nada. Mas lembrando-se que ela usa a faixa de domínio da BR-163 em parte do seu trajeto e tem como diretriz o Rio Tapajós (uma das hidrovias no decreto) na sua parte paraense; ademais, que um dos pilares a justificar a revogação do decreto foi a necessidade de realização de “Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado – CCLPI” (art. 6º da OIT-169), imaginar-se que algo semelhante possa acontecer com a FG não é descabido; certo?

Notícia-4: Finalmente uma boa notícia! Desde 24 de fevereiro último, a ADI nº 6.553 está liberada para retomar o julgamento em plenário. Pelo andamento das sessões plenárias de outubro de 2025, uma possibilidade é a aceitação de uma compensação pela área desafetada, e liberação do processo: não liberação para obras ou mesmo leilão, mas para a continuidade/início do licenciamento ambiental. Seria alentador um encaminhamento desse tipo. Resta saber suas implicações práticas ante as recentes exigências do TCU e, principalmente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Há esperanças?

Fala-se muito na necessidade de se ter projetos de estado, não de governo; mormente quando se trata de projetos estruturantes, como o são as ferrovias, espinha dorsal de corredores de desenvolvimento. Para tanto, além dos planos, obviamente, é essencial que o projeto esteja alinhado/sustentado pelos distintos órgãos de estado, cada um na sua esfera de competência. Para além dos discursos e das declarações de intenção, não é o que se vê, na prática, no caso da Ferrogrão!

Pior: nem se vislumbram movimentos no sentido de se aproximar diferenças; de se caminhar para soluções de compromisso. A sucessão de decisões e encaminhamentos deste início de ano, até o duro golpe da sexta-feira, 13 de março, apontam justamente em sentido contrário!

É quase como se a FG tivesse levado um ippon no tatame de Brasília, numa analogia ao judô; ou, ao menos, sofrido um “nó tático”, na linguagem dos comentaristas de futebol!

As brechas são muito estreitas. E as margens de manobra, limitadas, integralmente nas mãos do Governo Federal (MT e ANTT); seja para atender às exigências do TCU, seja para rever os estudos ambientais, seja para viabilizar recursos necessários para cobrir o necessário VGF do projeto. E, principalmente, para viabilizar um ambiente jurídico-institucional de negócios que gere confiança a potenciais investidores... algo ainda mais incerto nesses tempos de conflitos armados em várias partes do Planeta; agora também no estratégico Estreito de Ormuz!

Um grande desafio; deveras. A Ferrogrão está metida numa camisa de 7 (ou 11) varas!

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

O CERTO É QUE, SMJ, ENQUANTO AS EXIGÊNCIAS DO DESPACHO NÃO FOREM CUMPRIDAS, NÃO HÁ QUE SE FALAR DE OBRAS, NEM DE CONCESSÃO, NEM MESMO DE LEILÃO DA FG: A BOLA ESTÁ COM O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)

É PRATICAMENTE UM CONSENSO: PARA “FICAR-EM-PÉ”, A FERROGRÃO DEMANDARÁ (SIGNIFICATIVOS) RECURSOS GOVERNAMENTAIS (COMO ACONTECEU/ VEM ACONTECENDO COM A FNS, FIOL, FICO E TRANSNORDESTINA)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/03/2026

POLÍTICA - CPI DO CRIME VAI INVESTIGAR BENEFICIÁRIOS DO MASTER

Comissão rejeita convocar líder do PL, Valdemar da Costa Neto, e quebrar o sigilo de Paulo Guedes, ex-ministro de Bolsonaro

Por Estadão Conteúdo



O relator da CPI do Crime Organizado, senador Alessandro Vieira (MDB-SE), quer chegar aos beneficiários finais dos fundos de investimento ligados ao Master

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Crime Organizado do Senado aprovou, nesta quarta-feira (18), requerimentos que buscam aprofundar as investigações sobre o esquema de fraudes do Banco Master, incluindo pedido de informações sobre os beneficiários finais dos fundos vinculados ao Master e à Reag Investimentos.

Por outro lado, a maioria da Comissão rejeitou, por seis votos contra dois, o pedido de quebra dos sigilos bancário e fiscal do ex-ministro da Fazenda Paulo Guedes



que vem sendo apontado por parlamentares governistas como possível facilitador da fraude do Master por meio de políticas e resoluções normativas de desregulação do mercado financeiro.

Também foi rejeitado, por seis votos contra quatro, o pedido para convocar para CPI o presidente do Partido Liberal (PL), Valdemar da Costa Neto, como testemunha. Valdemar revelou, em entrevista, que o cunhado de Daniel Vorcaro, Fabiano Zettel, doou R\$ 3 milhões para campanha de Bolsonaro, além de doações ao então candidato ao governo de São Paulo, Tarcísio de Freitas.

Por outro lado, a Comissão aprovou a convocação da ex-noiva de Vorcaro, a empresária e influenciadora Martha Graeff, que teria recebido imóvel de R\$ 450 milhões do banqueiro. Os parlamentares apontam que a medida pode configurar ocultação de patrimônio.

Também foi aprovado a convocação de dirigentes e sócios e a quebra de sigilos fiscal, bancário e telefônico da Prime Aviation, empresa ligada à Vorcaro usada para transportar aliados e parceiros em voos particulares.

A autora dos requerimentos, a senadora Soraya Thronicke (Podemos/MG), justificou que a empresa seria “peça central” na rede de companhias usadas para lavagem de dinheiro, “que cedeu a aeronave para que o deputado Nikolas Ferreira (PL-MG) realizasse campanha para Jair Bolsonaro em 2022, demonstrando a proximidade do grupo com o núcleo político investigado”.

Beneficiários

O relator da CPI do Crime Organizado, senador Alessandro Vieira (MDB-SE), apresentou requerimento para tentar chegar aos beneficiários finais dos fundos de investimento exclusivos ou restritos vinculados, geridos ou administrados pelo Master ou pela Reag Investimentos, ambos envolvidos na investigação sobre a fraude financeira bilionária.

CPI do Crime Organizado (CPICRIME) realiza reunião para ouvir dois convidados. Os depoimentos colaboram com as investigações em andamento sobre o avanço do crime organizado no país.

A finalidade da comissão é apurar a atuação, expansão e o funcionamento de organizações criminosas no território brasileiro, em especial de facções e milícias, de modo a permitir a identificação de soluções adequadas para o seu combate, especialmente por meio do aperfeiçoamento da legislação atualmente em vigor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

BANCO MASTER: INQUÉRITO PRORROGADO

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal, prorrogou nessa quarta-feira, dia 18, por mais 60 dias, o inquérito que investiga o caso do Banco Master. A decisão atende a pedido da Polícia Federal, que apontou a necessidade de aprofundar a análise de materiais apreendidos com o empresário Daniel Vorcaro. A investigação pode ter novas fases nos próximos dias, com foco em possíveis pagamentos de propina a políticos. A PF ainda analisa celulares apreendidos, enquanto a defesa de Vorcaro sinalizou a possibilidade de delação premiada, o que pode ampliar o alcance das apurações e resultar em novas medidas judiciais.

SEM VERIFICAÇÃO DE IDADE

A maioria das plataformas digitais populares entre adolescentes no Brasil não realiza verificação de idade no momento do cadastro de seus usuários. A informação é do Comitê Gestor da Internet no Brasil e do Núcleo de Informação e Coordenação do Ponto BR. O dado surge com a entrada em vigor da Lei n.º 15.211/2025, conhecida popularmente como Estatuto Digital da Criança e do Adolescente ou ECA Digital, que determinou normas para a proteção de menores de idade em ambientes digitais. Uma de suas determinações é que existam mecanismos de checagem de idade e supervisão parental desde o início do uso.

A CORRIGIR

Segundo levantamento do comitê e do núcleo, 21 dos 25 serviços analisados só verificam a idade em etapas posteriores, e muitos utilizam métodos como envio de documentos ou reconhecimento facial. A pesquisa também aponta dificuldades de acesso às regras de uso e baixa clareza nas informações, o que pode comprometer a proteção de crianças e adolescentes no ambiente digital.

“DESINFORMAÇÃO”

O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, negou nessa quarta-feira, na Câmara dos Deputados, a existência de qualquer base militar chinesa no Brasil. E classificou a informação como “desinformação”. A declaração foi feita em meio à circulação de rumores sobre uma suposta instalação de estrutura estrangeira no País.

SOBERANIA NACIONAL

Vieira afirmou que não há qualquer acordo nesse sentido e reforçou o compromisso do Brasil com a soberania nacional. O tema ganhou repercussão no debate político e diplomático, especialmente em meio às discussões sobre a presença internacional da China na América Latina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

POLÍTICA - LÍDERES DO GOVERNO COBRAM ESTADOS PARA EVITAR GREVE

Parlamentares querem que governadores façam a sua parte para controlar preço do diesel e impedir paralisação dos caminhoneiros

Do Estadão Conteúdo



O deputado Pedro Uczai (PT-SC), afirmou que o governo federal é o maior aliado dos caminhoneiros e defendeu a cobrança sobre os governadores

O líder do PT na Câmara dos Deputados, Pedro Uczai (SC), afirmou que o governo federal é o “mais aliado dos caminhoneiros” e defendeu a cobrança sobre os governadores por políticas contra a alta do preço dos combustíveis. As declarações ocorreram nesta quarta-feira, 18, em entrevista coletiva em Brasília.

O petista disse que tem visto a movimentação dos caminhoneiros na direção de uma greve e afirmou que o governo federal já fez a sua parte para amenizar o aumento dos preços. Além disso, o parlamentar culpou a gestão de Jair Bolsonaro (PL) por privatizações de refinarias e ressaltou que o governo atual rompeu com a paridade de preços internacionais, o que considera uma “sorte” para o momento que o País enfrenta.

“Os caminhoneiros devem reivindicar de quem o controle dos preços de combustíveis? O governo federal do presidente Lula fez sua parte: eliminou PIS e Cofins, aumentou a taxa de exportação para o produto ficar internamente e colocou mais 32 centavos de subsídio. Então, o que o governo tinha condição, fez”, declarou Uczai.

O líder continuou: “No que nós queremos nos somar com os caminhoneiros? Cobrar que os governadores dos Estados reduzam o ICMS e que todo mundo ajude a fiscalizar, inclusive os caminhoneiros, onde é que está tendo abuso de aumento do combustível”.

Uczai disse não descartar que a mobilização dos caminhoneiros tenha tendência bolsonarista. O deputado afirmou que há “oportunistas” contra o governo e disse que os caminhoneiros têm um “papel fundamental” no País.



“Neste momento, não há risco de falta de combustível no Brasil. Portanto, é especulação. Os caminhoneiros, se fizerem greve mirando no governo federal? Quem é o mais aliado dos caminhoneiros neste momento é o governo federal, diferente dos governadores, principalmente dos grandes Estados, que não querem reduzir o ICMS”, afirmou.

Uczai disse ainda: “Se tem caminhoneiros preocupados com o processo eleitoral, os caminhoneiros é que vão perder. Os caminhoneiros têm que ajudar a pensar a solução, buscar a solução diante da guerra”.

Senado

O senador Randolfe Rodrigues (PT-AP), líder do governo no Congresso, afirmou que o Palácio do Planalto trabalha para evitar uma nova paralisação de caminhoneiros e defendeu que a categoria direcione a mobilização para pressionar governadores a reduzirem o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). “O primeiro desejo do governo é que eles não façam greve”.

Randolfe disse que o governo está disposto a discutir mecanismos de compensação financeira aos Estados caso haja redução do ICMS, mas afirmou que falta adesão de parte dos governadores. O senador citou que o ICMS representa cerca de 35% do preço final do combustível.

“O governo se dispõe a debater sobre isso, criar algum mecanismo de compensação, caso seja necessário”, afirmou. Segundo ele, alguns Estados já deram sinais positivos, mas não há, até agora, uma sinalização ampla.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

POLÍTICA - PRESIDENTE DA CÂMARA PEDE UNIÃO: “QUEREMOS QUE A ESTABILIDADE SEJA MANTIDA”

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou que vê com preocupação o aumento do preço dos combustíveis e atribuiu a alta à guerra do Irã, mas pregou “união” e disse que a Câmara agirá com celeridade, ao comentar sobre o risco de deflagração de uma greve dos caminhoneiros. As declarações ocorreram à imprensa nesta quarta-feira, 18.

“É importante se explicar à sociedade brasileira o que está acontecendo. Essa alta dos combustíveis se dá nesse momento por um episódio internacional que não tem, digamos, a voluntariedade do Brasil nesse episódio”, declarou o parlamentar. “Nós temos uma guerra no Irã que interfere em toda a cadeia de petróleo do mundo. E isso levou, nos últimos dias, a ter um aumento rápido e muito considerável no preço do barril do petróleo, o que incide no aumento do preço dos combustíveis de forma mundial”, continuou.

Motta prosseguiu: “No Brasil não é diferente. Nós temos um modal rodoviário de logística interna. Nós temos predominantemente esse modal rodoviário, ou seja, nós dependemos dos serviços para a logística dos caminhoneiros que estão nas estradas todos os dias transportando aquilo que é importante para que o País possa funcionar”.

O presidente da Câmara também pregou união e estabilidade neste momento. “Eu penso que o momento é de união. Nós não queremos um desequilíbrio nos preços do País. Nós queremos que a estabilidade possa ser mantida. Nós não queremos que os caminhoneiros sejam prejudicados com essa alta dos preços do petróleo”, afirmou.

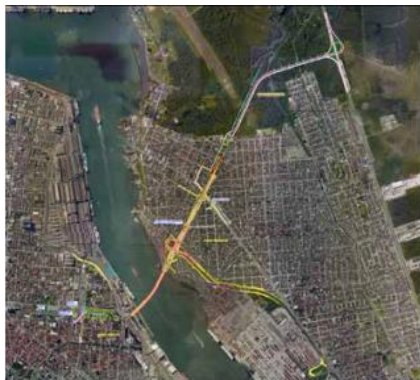
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TCU SUSPENDE RECURSOS FEDERAIS PARA PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Ministro Bruno Dantas determinou que Autoridade Portuária não realize aporte de R\$ 2,6 bilhões para a PPP do empreendimento

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



O TCU deu um prazo de 30 dias para que a Autoridade Portuária de Santos apresente, em conjunto com o Governo de São Paulo, um acordo formal de governança sobre o projeto

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou a suspensão do aporte de recursos federais da Autoridade Portuária de Santos (APS) para o projeto do túnel Santos-Guarujá. A decisão do ministro Bruno Dantas ocorre por falta de segurança jurídica do processo da PPP (parceria público-privada), que envolve o convênio entre União e Governo de São Paulo para o projeto.

Durante sessão do Tribunal na quarta-feira (18), Dantas argumentou que não existe um documento de instrumento jurídico que possa servir de controle e fiscalização dos recursos federais para o túnel.

Em razão disso, ele determinou a abstenção por parte da APS em aportar a quantia de R\$ 2,6 bilhões, que representa a parte do Governo Federal no futuro empreendimento e que seria feito até o fim deste mês, segundo a APS.

Na PPP, União e Estado vão aportar R\$ 5,2 bilhões, enquanto a Mota-Engil — empresa vencedora da licitação — complementa o R\$1,6 bi restante, contabilizando um investimento total são de R\$ 6,8 bilhões.

“É um caso único no Brasil, de uma PPP interfederativa. Infelizmente, por algumas dessas razões que não nos alcançam, tem faltado uma governança mais apropriada. Então, estou pedindo que qualquer aporte federal – e estamos falando de R\$ 2,6 bilhões – só seja feito depois que os instrumentos jurídicos correspondentes estejam adequadamente subscritos”, declarou o ministro.

O que será feito

O TCU deu um prazo de 30 dias para que a Autoridade Portuária apresente, em conjunto com o Governo de São Paulo, um acordo formal de governança sobre o projeto. O documento precisará trazer as regras definidas de acompanhamento do projeto, o cronograma financeiro e de prestação de contas. Segundo o relator, são mecanismos que visam garantir a transparência nos recursos públicos federais.

O presidente da APS, Anderson Pomini, declarou que a APS já solicitou ao Governo de São Paulo a minuta do contrato. No projeto da PPP, o Estado atua como poder concedente, ficando responsável pelas etapas de licitação, contratação e fiscalização do contrato.

“A decisão está correta. Por isso mesmo, a Autoridade Portuária de Santos já solicitou ao Governo do Estado a minuta do contrato para análise. Após essa avaliação e a definição do modelo de governança, a APS poderá assiná-lo, já que pagará 50% do custo do túnel”, afirmou.

Segundo o presidente do Porto de Santos, a suspensão por parte do TCU não deverá prejudicar o cronograma da obra, prevista para ser iniciada ainda neste ano.

Projeto

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

O projeto prevê três faixas de rolamento em cada sentido, uma delas adaptada para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de ciclovia, passagem para pedestres e galeria de serviços. A expectativa é que a obra seja concluída em seis anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - MINISTRO PARTICIPA DE INÍCIO DAS OBRAS DE NOVA SEDE DA PF EM SANTOS

Silvio Costa Filho participa de solenidade de lançamento da pedra fundamental; projeto receberá investimentos de R\$ 58 milhões

Do Estadão Conteúdo

Com presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Governo Federal e a Autoridade Portuária de Santos (APS) pro movem nesta quinta-feira (19) o lançamento da pedra fundamental que marca o início das obras da nova sede da Polícia Federal (PF) no Porto de Santos (SP). A solenidade prevê assinatura do convênio com a diretoria da corporação.

O projeto prevê a construção de um novo prédio de dez andares, que vai integrar as unidades de polícia judiciária, administrativa e o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom).

O novo empreendimento ficará localizado no bairro da Ponta da Praia, próximo a entrada do canal de acesso ao complexo marítimo, dentro da área da poligonal do porto organizado.

Segundo a PF, a localização permitirá resposta mais ágil a incidentes e operações em alto-mar, fortalecendo o combate ao tráfico de drogas, contrabando e outros crimes transnacionais.

Para o projeto, foram destinados R\$ 58 milhões em investimentos por parte da Autoridade Portuária, a partir de um repasse da Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips).

A APS incluiu o prédio dentro do seu caderno de projetos para o maior porto do país. O repasse dos recursos para a nova sede é uma antiga demanda da Polícia Federal de Santos, e visa aumentar as ações de segurança no maior porto do país, ressaltou o órgão.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, Costa Filho fará outros anúncios envolvendo obras no Porto de Santos, como o túnel Santos-Guarujá, os novos berços de atracação na Ilha Barnabé e a segunda fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO – OPINIÃO – DIREITO - INSTABILIDADE NO ESTREITO DE ORMUZ E SEUS REFLEXOS JURÍDICOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL



NATHÁLIA D'ANTONIO FERNANDES FERREIRA

Advogada associada do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas e pós-graduanda em Direito Processual Civil

opinioao@portalbenews.com.br

O Estreito de Ormuz está a milhares de quilômetros do Brasil, mas seus efeitos podem chegar rapidamente aos contratos, aos fretes e à rotina dos portos nacionais. Em um comércio internacional altamente dependente de rotas sensíveis, crises localizadas têm potencial para produzir impactos globais quase imediatos, e é justamente nesse ponto que a instabilidade geopolítica deixa de ser um dado externo para se tornar um problema também logístico, econômico e jurídico.



Situado entre Irã e Omã, o Estreito de Ormuz é um dos principais corredores marítimos globais e constitui um “gargalo” fundamental para o comércio global, especialmente para a energia. Sua eventual interrupção, em razão de conflitos na região, não representa um abalo localizado, mas um gatilho com potencial de repercussão imediata no preço do barril e em toda a cadeia logística internacional. As tensões geopolíticas, nesse contexto, extrapolam o campo político e militar e passam a pressionar diretamente a dinâmica operacional e jurídica do transporte internacional de mercadorias.

Não por acaso, empresas de navegação e grandes companhias de petróleo passaram a suspender operações na região, evidenciando que os impactos vão além do setor energético. O aumento do custo do combustível, somado à possibilidade de distribuição desigual, eleva os fretes internacionais, pressiona a cadeia logística e, em alguns casos, reduz a movimentação de cargas. Como consequência, importadores e exportadores passam a reavaliar rotas, volumes transportados e até a viabilidade econômica de determinadas operações de comércio exterior.

Os efeitos dessa instabilidade já aparecem de forma concreta: adoção de sobretaxas emergenciais, como a Emergency Fuel Surcharge (EFS) e a War Risk Surcharge (WRS); redirecionamento de rotas, com aumento do transit time; dificuldades no reposicionamento de contêineres vazios; e reflexos em toda a cadeia logística, incluindo congestionamentos portuários, restrições operacionais e desafios no cumprimento de janelas contratuais.

No âmbito securitário, armadores e operadores logísticos frequentemente enfrentam alta nos prêmios de seguro marítimo, sobretudo aqueles relacionados ao risco de guerra. Em alguns casos, seguradoras restringem ou suspendem coberturas para embarques em áreas consideradas de alto risco, e o resultado é direto: as operações se tornam mais caras, o que ajuda a justificar a imposição de sobretaxas e custos adicionais para viabilizar o transporte.

Também se intensifica a adoção de planos de contingência por parte dos armadores, que incluem desde a suspensão de reservas para países diretamente afetados até a oferta de soluções alternativas, como armazenamento temporário das cargas, alteração do destino ou retorno da carga à origem. Embora necessárias à mitigação de riscos, essas medidas não são neutras: implicam custos adicionais, exigem readequações operacionais relevantes e aumentam a complexidade da execução dos contratos de transporte.

Sob a perspectiva jurídica, tais medidas encontram respaldo nas cláusulas previstas no conhecimento de embarque (Bill of Lading – BL), que formaliza o contrato de transporte marítimo. Em geral, esses instrumentos autorizam o transportador a adotar medidas excepcionais em situações de risco, inclusive desvio de rota e alteração de itinerário, sem que isso configure inadimplemento contratual, especialmente em hipóteses caracterizadas como força maior.

É justamente nesse ponto em que ganha relevo a aplicação do instituto da força maior diante de eventos imprevisíveis e inevitáveis, como conflitos armados e fechamento de rotas estratégicas, capazes de impactar diretamente a execução contratual. Nessas hipóteses, admite-se a flexibilização das obrigações assumidas, e o desvio de rota, quando motivado por razões de segurança e mitigação de riscos, não deve ser interpretado como descumprimento contratual, mas como medida legítima voltada à proteção da carga, da tripulação e da embarcação.

No Brasil, porém, esses efeitos deixam de ser apenas contratuais ou econômicos e passam a alcançar a própria rotina portuária. Ainda que determinados fluxos possam sofrer retração, a elevação dos fretes, os desvios de rota, o aumento do transit time e as dificuldades no reposicionamento de contêineres tendem a produzir reflexos concretos na infraestrutura portuária nacional, pressionando a armazenagem, a previsibilidade das escalas, o giro de equipamentos e o cumprimento de janelas operacionais.

A crise no Estreito de Ormuz mostra que a vulnerabilidade do transporte marítimo internacional não termina no alto-mar. Seus efeitos chegam aos contratos, aos custos, às rotas e, no caso brasileiro, à própria operação portuária. Em um cenário de fluxos mais instáveis e menos previsíveis, o que está em jogo não é apenas a eficiência logística, mas a capacidade de reação da infraestrutura nacional

diante de choques geopolíticos que, embora distantes, já não podem ser tratados como problemas externos.

Nathália D'Antonio Fernandes Ferreira e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

NO ÂMBITO SECURITÁRIO, ARMADORES E OPERADORES LOGÍSTICOS FREQUENTEMENTE ENFRENTAM ALTA NOS PRÊMIOS DE SEGURO MARÍTIMO, SOBRETUDO AQUELES RELACIONADOS AO RISCO DE GUERRA. EM ALGUNS CASOS, SEGURADORAS RESTRINGEM OU SUSPENDEM COBERTURAS PARA EMBARQUES EM ÁREAS CONSIDERADAS DE ALTO RISCO, E O RESULTADO É DIRETO: AS OPERAÇÕES SE TORNAM MAIS CARAS, O QUE AJUDA A JUSTIFICAR A IMPOSIÇÃO DE SOBRETAXAS E CUSTOS ADICIONAIS PARA VIABILIZAR O TRANSPORTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - TCU MANTÉM SUSPENSÃO DA FERROGRÃO E APONTA DÉFICIT DE R\$ 1,4 BI

Tribunal aponta déficit de R\$ 1,4 bilhão na modelagem financeira questiona riscos socioambientais da ferrovia amazônica

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



A modelagem prevê aporte público de R\$ 3,66 bilhões. Mas o Ministério dos Transportes e a ANTT estimam receber R\$ 2,25 bilhões, o que deixa um buraco de R\$ 1,4 bilhão

O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu manter paralisada a concessão da Ferrogrão, ferrovia de 976 quilômetros que deve conectar Sinop, em Mato Grosso, ao Porto de Itaituba, no Pará. A decisão bloqueia qualquer avanço no processo de concessão até que o poder público resolva as pendências que motivaram a suspensão.

O caso tramita no TCU desde 2020. O ministro- substituto Marcos Bemquerer Costa, que assumiu a relatoria após a aposentadoria de Aroldo Cedraz, acolheu integralmente o parecer da unidade técnica da corte, que concluiu não haver maturidade suficiente para o projeto avançar.

O principal problema identificado é financeiro. A modelagem prevê aporte público de R\$ 3,66 bilhões. O Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no entanto, estimam receber R\$ 2,25 bilhões por essa via, o que deixa um buraco de R\$ 1,4 bilhão sem cobertura. Além disso, há o problema do descasamento temporal: os recursos não estariam disponíveis nos momentos em que seriam necessários.

O tribunal também verificou que a minuta contratual não deixa claro o enquadramento jurídico do aporte nem define com precisão os direitos e obrigações de cada parte, falha considerada incompatível com as exigências legais vigentes.

Entre as versões do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental apresentadas à corte, o TCU detectou mudanças que considera estruturais. O custo socioambiental saltou de R\$ 42 milhões para R\$ 799 milhões, a demanda projetada cresceu até 30% e o custo de capital subiu para 13,74%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

LOGÍSTICA - OPINIÃO – GESTÃO - A URGÊNCIA DE OLHAR PARA A RETROÁREA PORTUÁRIA



BAYARD UMBUZEIRO NETO
CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos bate sucessivos recordes de movimentação, ano a ano. Comemoramos cada marca histórica alcançada, mas esse crescimento nos traz perguntas essenciais: Até que ponto podemos ir e qual estrutura devemos ter para que essa carga não sobrecarregue a cidade?

Conforme a atividade portuária cresce, o porto precisa de mais espaço, não só no cais. Em respostas à essa demanda, recebemos, com cautela, a boa notícia que os limites da poligonal foram revistos e ampliados. Somente na parte terrestre o crescimento será de 56%, passando dos atuais 9,3 milhões de metros quadrados para 14,5 milhões de metros quadrados.

O movimento indica que o foco da estratégia portuária vai além do cais até as áreas de retaguarda, colocando a retroárea no centro do debate sobre o futuro econômico e urbano da Baixada Santista.

As estruturas que ficam no espaço seco, usadas para receber cargas antes do embarque ou logo após o desembarque, funcionam como o “pulmão” que permite ao cais respirar. Com mais cargas chegando e saindo é preciso liberar o terminal de atracação o mais rápido possível para dar lugar ao próximo navio.

A ampliação da área poligonal do Porto de Santos traz impactos diretos para empresas de logística e para os moradores da cidade. Novas áreas abrem caminhos para novas empresas, gerando mais empregos, renda e economia. A logística urbana pode ser melhor organizada, com novos fluxos para caminhões e menor impacto no viário municipal.

A atividade portuária responde por cerca de 38 mil empregos diretos em Santos, o equivalente a um em cada cinco postos de trabalho na Cidade. Além disso, é responsável por cerca de 30% da arrecadação dos tributos municipais. Porém, não podemos precisar o quanto destes números representam as empresas que atuam com o Porto, mas fora dele.

Apesar da relevância, não existe um censo completo de quantas empresas são, quanto geram em salários, impostos municipais ou impacto social, áreas ocupadas e outros dados sobre as empresas de transportes rodoviários, terminais REDEX, terminais de vazios e os demais que operam no entorno urbano - o chamado complexo retroportuário.

Estimativas do setor sugerem centenas de CNPJs, mas a ausência de uma base de dados robusta dificulta o planejamento de políticas públicas e infraestrutura.

Uma coisa é certa: os sucessivos recordes de movimentação nos fazem concluir que o retroporto é de grande importância para o Porto e não existe porto eficiente sem um retroporto forte e estruturado.

É urgente pensar de maneira estratégica para o setor. Que não olhemos apenas para o mar, mas também para a terra.

Bayard Umbuzeiro Neto escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

UMA COISA É CERTA: OS SUCESSIVOS RECORDES DE MOVIMENTAÇÃO (DO PORTO DE SANTOS) NOS FAZEM CONCLUIR QUE O RETROPORTO É DE GRANDE IMPORTÂNCIA PARA O PORTO E NÃO EXISTE PORTO EFICIENTE SEM UM RETROPORTO FORTE E ESTRUTURADO.

TRANSPORTES – AVIAÇÃO – AEROPORTO DE GUARULHOS INAUGURA ÁREA EXCLUSIVA PARA CARROS POR APLICATIVO

Novo espaço com mais de 100 vagas concentra corridas de Uber, 99 e Rhino, que já respondem por metade do fluxo de veículos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A nova área será composta de 24 zonas de embarque dedicadas exclusivamente aos aplicativos de transporte, com capacidades entre 4 e 6 vagas para embarque cada

O Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, inaugurou nesta quarta-feira (18) a praça Pick Up, um novo espaço para embarque de carros de aplicativos no Terminal 2. Segundo a concessionária que administra o aeroporto, são mais de 100 vagas para veículos.

A nova área será com posta de 24 zonas de embarque dedicadas exclusivamente aos aplicativos de transporte, com capacidades entre 4 e 6 vagas para embarque cada.

Os aplicativos parceiros do Aeroporto (Uber, 99 e Rhino) vão designar automaticamente na plataforma para passageiros e motoristas o local de encontro. Para facilitar o embarque, haverá uma equipe de concierges e fiscais para apoiar clientes e parceiros de mobilidade.

O projeto para o novo espaço ocorre em meio ao grande aumento da participação de veículos por aplicativo no fluxo do aeroporto. Atualmente, segundo a concessionária, o tipo de transporte representa cerca de 50% dos veículos que circulam nas áreas de chegada.

A gestão da praça Pick Up ficará sob responsabilidade da Amos (Airport Mobility Solutions), empresa parceira da GRU Airport no projeto, concessionária do terminal.

“Com a nova praça de pick-up para aplicativos de transporte, as operações de embarque e desembarque ganharão mais eficiência, fluidez, segurança e, sobretudo, conforto”, afirmou Claudio Ferreira, diretor de Clientes e Novos Negócios da GRU Airport.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO PREVÊ BARRAR EMPRESAS QUE DESCUMPRIREM PISO DO FRETE

Pacote anunciado por Renan Filho amplia fiscalização, endurece sanções e inclui suspensão de contratação para reincidentes em meio à alta do diesel

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou na quarta-feira (18) um conjunto de medidas para reforçar o cumprimento do piso mínimo do frete rodoviário, incluindo a possibilidade de impedir empresas de contratar novos serviços de transporte em caso de descumprimento da tabela. A iniciativa ocorre em meio a indícios de irregularidades no setor e à insatisfação de caminhoneiros diante da alta recente do diesel.



Segundo o ministro Renan Filho, o pacote visa fortalecer o cumprimento da legislação e evita que as multas sejam tratadas apenas como custo operacional pelas empresas

O pacote prevê o endurecimento das sanções para infratores contumazes, com a adoção de instrumentos jurídicos que ampliam a capacidade de fiscalização e punição. Entre as medidas, estão a suspensão cautelar do direito de contratar

frete para empresas reincidentes e, em situações mais graves, o cancelamento do registro para operar no transporte de cargas.

Segundo o ministro, o objetivo é fortalecer o cumprimento da legislação e evitar que as multas sejam tratadas apenas como custo operacional pelas empresas. “A empresa que não cumpre a tabela vai poder ser impedida de contratar frete”, afirmou.

Dados apresentados pelo Ministério dos Transportes indicam aumento expressivo na fiscalização nos últimos anos. O número de autuações mensais passou de cerca de 300 na gestão anterior para 6 mil em 2025, chegando a 40 mil em janeiro de 2026. Nos últimos quatro meses, as multas aplicadas somaram aproximadamente R\$ 419 milhões.

A ampliação das ações inclui o uso de monitoramento eletrônico dos fretes, com integração de bases de dados fiscais em todo o país. O sistema utiliza informações do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que reúne dados sobre a circulação de mercadorias nas 27 unidades da federação.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) também trabalha na criação de um documento obrigatório para as operações de transporte. A proposta é que, sem o preenchimento correto das informações, a autorização para a realização do frete não seja concedida.

De acordo com o diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, a medida deve permitir o acompanhamento mais preciso das operações e a identificação de irregularidades em tempo real, tanto por meio eletrônico quanto em fiscalizações presenciais.

Levantamentos da agência apontam que cerca de 20% das fiscalizações resultam em autuações, indicando descumprimento relevante da tabela de frete. O governo avalia que essa prática afeta diretamente a renda dos caminhoneiros e gera distorções concorrenciais no setor.

Segundo o Ministério dos Transportes, há empresas que seguem a tabela mínima para manter conformidade, enquanto outras pressionam transportadores a aceitar valores abaixo do piso, o que resulta em vantagem competitiva indevida. Entre as companhias com maior número de autuações estão BRF, Vibra Energia, Raízen, Ambev e Cargill. Já entre as que concentram maiores valores de multas aparecem BRF, Motz Transportes, Transagil Transportes e Unilever.

Outras categorias

As medidas também preveem a responsabilização não apenas das transportadoras, mas também de embarcadores e controladores envolvidos nas operações, em casos de irregularidades recorrentes.

O reforço na fiscalização ocorre em um cenário de pressão sobre os custos do transporte, com destaque para a elevação do preço do diesel em meio a tensões no mercado internacional de petróleo. A situação tem motivado queixas da categoria e levado o governo a intensificar o diálogo com lideranças de caminhoneiros para evitar paralisações.

A tabela do frete foi instituída em 2018 e estabelece valores mínimos para o transporte rodoviário de cargas, com reajustes automáticos sempre que há variação superior a 5% no preço do diesel. Apesar das atualizações realizadas pela ANTT, o governo avalia que o modelo ainda apresenta limitações quanto à efetividade.

Além das medidas regulatórias, o Ministério dos Transportes mantém outras iniciativas voltadas às condições de trabalho dos caminhoneiros, como a implantação de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) em rodovias federais concedidas. Atualmente, oito unidades estão em operação nos municípios de Palhoça (SC), Itatiaia (RJ), Seropédica (RJ), Pindamonhangaba (SP), Ubaporanga (MG), Uruaçu (GO), Talismã (TO) e Novo Progresso (PA), com previsão de entrega de mais dez unidades ao longo de 2026.

A metodologia de cálculo do piso mínimo do frete, incluindo coeficientes por quilômetro rodado, está prevista na Lei nº 13.703/2018.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DESCOBRE POÇO DE GÁS NA COLÔMBIA

Descoberta foi feita em águas profundas, a 36 quilômetros da costa, quatro meses após o início da perfuração do poço

Da Agência Brasil



A exploração da Petrobrás foi feita em consórcio com a estatal colombiana Ecopetrol

A Petrobras anunciou, nesta quarta-feira (18), a descoberta de acumulação de gás em um poço exploratório no litoral da Colômbia. O poço Copoazu-1 fica na Bacia de Guajira, no Mar do Caribe, a 36 quilômetros da costa.

De acordo com comunicado da companhia a investidores, o poço no Bloco GUA-OFF-0 fica em águas profundas, sob lâmina d'água de 964 metros, a 76 km de Santa Marta.

A Petrobras considera que a descoberta “consolida a província gasífera e o potencial de gás no offshore colombiano, ao mesmo tempo em que adiciona um maior volume de gás para contribuir com a segurança energética da região”.

O novo poço fica a 8 km de duas descobertas da Petrobras consideradas significantes: os poços Sirius-1 e Sirius-2. “Ressalta a relevância dentro do contexto exploratório do Bloco Gua- -Off-0”, diz a estatal.

“Os intervalos portadores de gás foram constatados por meio de perfis elétricos e amostragem de fluido, confirmando presença de gás em outro objetivo além do objetivo principal, tornando a descoberta ainda mais relevante.”

A perfuração do poço foi iniciada em 11 de novembro de 2025. A Petrobras atua na exploração e produção de petróleo e gás na Colômbia por meio da subsidiária Petrobras International Braspetro B.V – Sucursal Colômbia (PIB- -COL).

A exploração foi feita em consórcio com a estatal colombiana Ecopetrol. Os colombianos detêm 55,56% do consórcio, e os brasileiros, 44,44%. A Petrobras é a operadora da exploração no bloco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - FUP ATRIBUI ALTA DO DIESEL A AUMENTOS ABUSIVOS

Federação de petroleiros também fez críticas à privatização da BR Distribuidora no governo Bolsonaro
Da Agência Brasil



Segundo a FUP, a Petrobras, principal vendedora do combustível no país, não tem alcance sobre o preço final ao consumidor

A Federação Única dos Petroleiros (FUP) voltou a criticar, nesta quarta-feira (18), “distorções estruturais” que, na visão da entidade, explicam a alta recente do preço do óleo diesel nos postos de combustíveis do país.

Em um comunicado divulgado à imprensa, a entidade, que representa 14 sindicatos de trabalhadores da indústria de óleo e gás, apontou privatizações realizadas

no governo passado e margens de lucro abusivas como principais motivos responsáveis pela escalada do preço.

No cenário em que o preço do petróleo dispara no mercado internacional por causa da guerra do Irã, a diretora da FUP, Cibele Vieira, considera que o momento atual é consequência direta da falta de controle público sobre a cadeia de combustíveis e da dependência externa.

“A Petrobras pode equilibrar preços na refinaria, mas não controla o que acontece depois. Sem distribuição pública e com parte do diesel sendo importado, abre-se espaço para aumentos abusivos ao longo da cadeia”, afirma a sindicalista em nota.

A FUP aponta dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgão federal regulador da indústria de óleo e gás, que revelam reajuste de 12% no preço médio do litro do diesel S10 (menos poluente) entre a primeira e a segunda semanas de março (dados mais recentes da ANP).

Na semana terminada no dia 7, o litro custava R\$ 6,15, em média, valor que passou para R\$ 6,89 na semana seguinte.

A FUP reconhece os esforços do governo federal para frear a escalada dos preços. Na última quinta-feira (12), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou a redução a zero das alíquotas dos dois tributos federais que incidem na comercialização: o PIS e a Cofins.

Além disso, anunciou a subvenção de R\$ 0,32 por litro aos produtores e importadores do óleo.

Nesta quarta-feira, o governo propôs aos estados que zerem a alíquota do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) cobrado sobre o diesel importado.

As medidas são uma forma de suavizar os aumentos impulsionados pelo cenário internacional. Em um mês, o barril de Petróleo subiu cerca de 55%.

Reajuste e paridade

No último sábado (14), a Petrobras reajustou o diesel A (vendido às distribuidoras) em R\$ 0,38, indo a R\$ 3,65 por litro. Os efeitos de alta na bomba ainda não foram medidos pela ANP.

De acordo com a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), nesta quarta-feira, o óleo diesel vendido nas refinarias da Petrobras estava sendo negociado a um preço 59% abaixo da paridade internacional (comparação com o preço global).

Desde 2023, a Petrobras segue uma política de preços que não repassa imediatamente as oscilações para o consumidor interno.

Para a FUP, mesmo que se esforce para não subir preços de forma abusiva, a Petrobras, principal vendedora do combustível no país, “não tem alcance sobre o preço final ao consumidor”.

Privatização

A FUP critica a privatização da então subsidiária BR Distribuidora, no governo passado, com a justificativa de otimizar o portfólio e melhorar a alocação do capital da Petrobras.

A compradora foi a Vibra Energia. A venda incluiu licença para a compradora manter a bandeira BR até 28 de junho de 2029. Ou seja, apesar de exibirem a marca BR, os postos espalhados pelo país não são de propriedade da companhia.

Para o coordenador-geral da FUP, Deyvid Bacelar, enquanto a Petrobras busca proteger o país das oscilações internacionais, empresas privadas “repassam imediatamente qualquer alta ao consumidor”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - MINISTRO DIZ QUE NÃO HAVERÁ “UM SEGUNDO DE TRÉGUA” NA FISCALIZAÇÃO

Do Estadão Conteúdo

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, voltou a dizer que o grupo está atuando com rigidez no processo de fiscalização e responsabilidade de empresas que, alegadamente, estariam praticando preços abusivos no mercado de combustíveis.

“Nós não teremos um segundo sequer de trégua àqueles que querem delinquir contra o povo brasileiro, contra a economia popular, contra preços reais”, declarou.

Ele falou durante a realização da primeira sessão do megaleilão para a contratação de reserva de capacidade.

Ainda sobre combustíveis, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou que ontem já foram iniciadas as notificações e os registros de postos de combustíveis para a identificação de eventuais preços abusivos.

As ações da ANP com a Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública (Senacon/MJSP) foram feitas contra 42 postos de combustíveis e uma distribuidora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

ENERGIA - GOVERNO CONTRATA 18,9 MIL MW/ANO EM LEILÃO DE CAPACIDADE

Disputa registra deságio de 5,52% e ocorre sob pressão por reforço do sistema e críticas do TCU aos preços-teto

Do Estadão Conteúdo

O governo contratou 18.977,158 megawatts por ano (MW.ano) em disponibilidade de potência de usinas termelétricas existentes e novas, além de hidrelétricas, no leilão de reserva de capacidade, realizado na quarta-feira (18). O preço médio foi de R\$ 2,334 milhões por MW.ano, com deságio médio de 5,52%.

Realizado pelo Ministério de Minas e Energia, pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica, o leilão era muito aguardado pelo mercado, já



que um certame similar, previsto para junho de 2025, foi cancelado em meio a uma onda de judicializações sobre os critérios da disputa.

O TCU, mesmo identificando “fragilidades metodológicas” na definição dos preços-teto do leilão de reserva de capacidade, evitou tomar medida que pudesse provocar o adiamento

Estudos da Empresa de Pesquisa Energética e do Operador Nacional do Sistema Elétrico apontam necessidade crescente de contratação de potência

para garantir o atendimento à carga e a segurança do sistema elétrico nos próximos anos, com risco cada vez maior de um potencial apagão.

Por conta disso, o Tribunal de Contas da União (TCU), mesmo identificando “fragilidades metodológicas” na definição dos preços-teto do leilão, evitou tomar medida que pudesse provocar o adiamento do certame. Segundo o ministro-relator Jorge de Oliveira, “embora existam fragilidades e potenciais ineficiências na modelagem da competição”, o risco de desabastecimento de potência tornam desaconselhável a adoção de quaisquer medidas”.

Geradoras aguardam há anos o leilão para conseguir novos contratos para ativos existentes ou para viabilizar antigos projetos de expansão hidrelétrica ou de construção de novas térmicas a gás.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

ENERGIA – OPINIÃO - BIOMETANO E SEGURANÇA ENERGÉTICA: O BRASIL DIANTE DE UMA OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA



RENATO FERNANDES DE CASTRO

Sócio da Área de Energia e Infraestrutura
da Almeida Prado & Hoffmann Advogados

opinioao@portalbenews.com.br

A história recente mostra que crises geopolíticas costumam gerar efeitos em cadeia no mercado global de energia. Diante de um dos maiores conflitos da história recente do Oriente Médio — região responsável por parcela significativa da produção mundial de petróleo — o mundo volta a experimentar volatilidade nos preços dos combustíveis fósseis. Quando o petróleo sobe, todo o sistema energético global tende a ser pressionado, inclusive o mercado de gás natural. Nesse contexto, combustíveis renováveis, como o biometano, passam a ganhar relevância estratégica.

Produzido a partir da purificação do biogás gerado por resíduos orgânicos — como resíduos sólidos urbanos, dejetos agropecuários, subprodutos da indústria sucroenergética e resíduos de estações de tratamento de esgoto — o combustível renovável reúne características particularmente relevantes para o Brasil: aproveita passivos ambientais, contribui para a economia circular e pode ser integrado à infraestrutura já existente de gás.

Os avanços recentes indicam que essa agenda deixou de ser apenas uma promessa tecnológica e começa a se materializar como política pública e oportunidade econômica. A inauguração da maior planta de biometano do país em Paulínia, no interior de São Paulo, é um marco simbólico dessa transição. O empreendimento amplia a capacidade nacional de produção de biometano e reforça o protagonismo paulista na agenda de descarbonização da matriz energética.



Hoje, São Paulo produz mais de 27% de todo o biometano no País¹ e concentra cerca de metade da capacidade instalada, com nove plantas em operação e outras em processo de autorização. A nova unidade possui capacidade nominal de produção de 225 mil metros cúbicos por dia e utiliza resíduos sólidos urbanos de um aterro sanitário como matéria prima, transformando passivos ambientais em energia limpa. Trata-se de um exemplo concreto de como a economia circular pode contribuir simultaneamente para sustentabilidade ambiental e segurança energética.

Esse avanço não ocorre apenas no plano tecnológico ou empresarial. Nos últimos anos, o Brasil passou a estruturar um ambiente jurídico-regulatório mais favorável à expansão do biometano. A promulgação da Lei nº 14.993/2024 — conhecida como Lei do Combustível do Futuro — representa um passo importante nesse processo. A norma instituiu instrumentos relevantes para a organização do mercado, como o Certificado de Garantia de Origem do Biometano (CJOB), que permite certificar a origem do combustível e comprovar a redução de emissões de gases de efeito estufa.

Além disso, o novo marco regulatório criou metas de descarbonização para produtores e importadores de gás natural, estabelecendo mecanismos que podem estimular a substituição gradual de combustíveis fósseis por alternativas renováveis. Ao combinar metas compulsórias, instrumentos de mercado e supervisão técnica da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o modelo busca reduzir incertezas regulatórias e ampliar a segurança jurídica para investimentos.

No plano estadual, iniciativas regulatórias também vêm desempenhando papel relevante. Em São Paulo, por exemplo, a criação da chamada TUSDVerde — tarifa que regula o uso da rede de distribuição de gás para o biometano — representa um incentivo importante para a integração das plantas produtoras à infraestrutura existente. Instrumentos desse tipo reduzem barreiras de acesso às redes e contribuem para viabilizar economicamente novos projetos.

O potencial brasileiro nesse setor é significativo. Estudos indicam que apenas no estado de São Paulo o potencial de produção de biometano pode chegar a 6,4 milhões de metros cúbicos por dia, impulsionado sobretudo pelo setor sucroenergético e pelo aproveitamento de resíduos urbanos e rurais. Em escala nacional, essa base produtiva coloca o País em posição privilegiada para se tornar um dos protagonistas globais do mercado de gás renovável.

Além disso, o biometano apresenta uma vantagem competitiva importante no processo de descarbonização industrial. Diferentemente de outras fontes de energia, sua utilização pode ocorrer sem grandes mudanças na infraestrutura ou nos processos produtivos. Para setores industriais difíceis de eletrificar — como cerâmica, vidreira, alimentos, papel e química — essa característica é particularmente relevante.

Isso explica por que o biometano começa a ganhar espaço no radar das grandes indústrias. Empresas já firmam contratos de fornecimento de longo prazo para substituir parcialmente o gás natural fóssil em processos produtivos ou em frotas logísticas. Ao mesmo tempo, o combustível renovável permite que empresas avancem em metas ambientais sem a necessidade de mudanças tecnológicas abruptas.

Naturalmente, ainda existem desafios importantes a serem enfrentados. A expansão do biometano depende da ampliação da infraestrutura de transporte e da rede distribuição de gás natural, da padronização regulatória entre estados e da definição de regras claras de acesso às infraestruturas. A fragmentação normativa entre diferentes agências reguladoras estaduais, por exemplo, ainda cria custos de transação e reduz a previsibilidade para investidores.

Apesar desses obstáculos, o cenário geral é promissor. O crescimento da capacidade instalada no Brasil — que quintuplicou entre 2020 e 2025 — indica que o setor começa a ganhar escala. Se conseguir consolidar segurança regulatória, ampliar infraestrutura e estruturar contratos de longo prazo, o biometano poderá desempenhar papel estratégico na transição energética brasileira.

Mais do que uma alternativa ambiental, trata-se também de uma questão de soberania energética. Em um mundo cada vez mais marcado por tensões geopolíticas e volatilidade no mercado de

combustíveis fósseis, ampliar a produção doméstica de energia renovável é uma forma de reduzir vulnerabilidades externas.

O biometano, nesse contexto, pode representar não apenas uma nova fonte de energia, mas uma oportunidade histórica para o Brasil alinhar competitividade industrial, sustentabilidade ambiental e segurança energética. A janela para essa transformação está aberta — e o momento de consolidar esse mercado é agora.

Nota: 1 - Segundo dados do Painel Dinâmico de Produtores de Biometano divulgados pela ANP (Dados de 11/03/2026)

Renato Fernandes de Castro e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

Renato Fernandes de Castro e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

NATURALMENTE, AINDA EXISTEM DESAFIOS IMPORTANTES A SEREM ENFRENTADOS. A EXPANSÃO DO BIOMETANO DEPENDE DA AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA REDE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NATURAL, DA PADRONIZAÇÃO REGULATÓRIA ENTRE ESTADOS E DA DEFINIÇÃO DE REGRAS CLARAS DE ACESSO ÀS INFRAESTRUTURAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

MINERAÇÃO - GOIÁS FIRMA ACORDO COM EUA PARA COOPERAÇÃO EM MINERAIS CRÍTICOS

Memorando não prevê obrigações e ocorre em meio a oferta de financiamento e interesse americano em terras raras

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O memorando não estabelece obrigações entre as partes e é descrito pelo Governo de Goiás como uma declaração de intenções de cooperação em pesquisa e capacitação

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil), assinou um memorando de entendimento (MoU) entre o estado e o governo dos Estados Unidos voltado à cooperação na exploração de minerais críticos e terras raras. O documento foi firmado no Consulado-Geral dos EUA, em São Paulo, com o encarregado de negócios da embaixada norte-americana,

Gabriel Escobar.

O memorando não estabelece obrigações entre as partes e é descrito pelo governo goiano como uma declaração de intenções de cooperação em pesquisa e capacitação, com foco na criação de um ambiente regulatório competitivo. Não foram detalhados mecanismos de implementação da parceria nem eventuais incentivos fiscais.

Durante a agenda em São Paulo, Caiado também participou do Fórum Brasil– EUA sobre minerais críticos, organizado pela embaixada e consulados dos Estados Unidos no Brasil, pela Amcham Brasil, pelo Citi e pela Câmara de Comércio dos EUA, com apoio do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

O evento reuniu representantes de empresas como PLS, Sigma (lítio), Aclara, Viridis, Meteoric, St. George, Bemisa, Mosaic, Energy Fuels (terras raras), Graphcoa (grafita), Atlantic Nickel (níquel), Bravo (minerais do grupo da platina), Brazil Iron (ferro), CBPM, Fides, Libra Energy e BRE, entre outras. O governo federal foi convidado, mas não enviou representantes.

Goiás concentra atualmente a única operação de terras raras em atividade no Brasil, conduzida pela Serra Verde, no município de Minaçu. O estado também reúne outros projetos em desenvolvimento, como o da Aclara, em fase de licenciamento, que mantém uma planta piloto em Aparecida de Goiás.

Os Estados Unidos, por meio da International Development Finance Corporation (DFC) e do Eximbank, indicaram a disponibilidade de mais de US\$ 600 milhões em financiamento para projetos de minerais críticos em andamento no Brasil, com expectativa de garantir o fornecimento de concentrados. Representantes do governo norte-americano afirmaram que o volume potencial de financiamento pode alcançar bilhões de dólares.

Dados do US Geological Survey indicam que os Estados Unidos apresentam elevada dependência de importações para o suprimento de minerais estratégicos. No caso das terras raras, o índice de dependência foi de 67% em 2025. O país também depende de importações, em níveis que variam de 50% a 100%, de substâncias como arsênio, fluorita, gálio, grafita, índio, manganês, nióbio, escândio, tântalo, ítrio, titânio, platina, cromo, cobalto, prata, estanho, barita, magnésio, rênio, zinco, alumínio, cobre, paládio, germânio, silício, tungstênio e lítio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

BRASIL EXPORT - ENERGIA, MINERAÇÃO E MARGEM EQUATORIAL EM DEBATE NO FÓRUM NORTE EXPORT

Especialistas, autoridades e representantes do setor discutem os potenciais energéticos da região Norte e as perspectivas de desenvolvimento

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A Margem Equatorial, considerada uma nova fronteira para a exploração de petróleo e gás, tem potencial de impacto sobre a segurança energética e a dinâmica econômica do país

Os potenciais de geração de energia, a atividade mineral na região Norte e o futuro da Margem Equatorial estarão no centro dos debates de um dos principais painéis do Fórum Norte Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, nestas quinta e sexta-feira (19 e 20), em

Manaus (AM). O painel está previsto para a tarde do primeiro dia de evento, com início às 14h (horário de Manaus) e 15h (horário de Brasília), e será moderado por Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do grupo.

A discussão deve abordar as perspectivas de expansão da oferta de energia na região, em um contexto de aumento da demanda e de necessidade de diversificação da matriz, além do avanço da atividade mineral como vetor de desenvolvimento econômico. Outro ponto central será o papel da Margem Equatorial, considerada uma nova fronteira para a exploração de petróleo e gás, com potencial de impacto sobre a segurança energética e a dinâmica econômica do país.

O debate contará com a participação de 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 Frente Parlamentar de Apoio ao Petróleo, Energia e Gás (FREPEGEN); Leonardo Cerquinho, diretor de desenvolvimento de negócios do Dislub Equador; Ronney Peixoto, secretário de Energia, Mineração e Gás do Estado do Amazonas; e Thiago Lemgruber, diretor da Hidroclean.

A pauta dialoga com outros temas da programação do Norte Export, que inclui discussões sobre infraestrutura de transportes, gargalos logísticos e os desafios regulatórios e ambientais que impactam a região. Ao longo do evento, também serão debatidos os efeitos das mudanças climáticas sobre as hidrovias amazônicas, a segurança jurídica nas operações e as condições para ampliar a previsibilidade e atrair investimentos.

A abertura do fórum contará com o painel “Amazonas em Foco”, voltado ao ambiente de negócios no estado, seguido por debates sobre infraestrutura de transportes e acesso logístico. A programação inclui ainda painéis temáticos como o InfraESG, dedicado à resiliência climática, e o InfraJur, que tratará da segurança jurídica nas hidrovias, além de encontros com representantes do setor público e da iniciativa privada.

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) - Painel 1: Infraestrutura de transportes e gargalos de acesso
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export
Debate: Cristiano Della Giustina, Diretor de Planejamento da Infra S.A.; Jesualdo Silva, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Mariana Pescatori, Diretora de Institucional e Regulatório da Hidrovias do Brasil; Otto Burler, 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) - Painel 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
Debate: 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 FREPEGEN; 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) - Painel 3 | InfraESG: Resiliência climática e perenidade das vias navegáveis
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debate: 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) - Painel 4 | InfraJur: Segurança jurídica e operacional nas águas da região Norte
Moderação: Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Grupo Brasil Export
Debate: Ataíde Mendes, Sócio da Mendes & Brack Sociedade de Advogados; Benjamin Gallotti, Sócio da Gallotti Advogados; Otto Burler, 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) - Painel 5 | FRENLOGI/IBL: Hidrovias
Moderação: Rebeca Albuquerque, Diretora-Executiva do Instituto Brasil Logística (IBL)
Debate: Mariana Pescatori, Diretora de Institucional e Regulatório da Hidrovias do Brasil; Thairyne 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: 19/03/2026

MINERAÇÃO - OURO CAI MAIS DE 2% E VOLTA A FICAR ABAIXO DE US\$ 5 MIL

Movimento reflete mudança de expectativas sobre juros nos Estados Unidos, dólar e cenário geopolítico

Do Estadão Conteúdo

O contrato mais líquido do ouro fechou em queda de mais de 2% nesta quarta-feira, 18, ficando abaixo dos US\$ 5 mil a onça-troy. Analistas apontam para uma reversão das tendências que elevaram as cotações no começo do ano, incluindo os temores com a independência do Federal Reserve (Fed), as perspectivas para cortes de juros pelo banco central americano e uma desvalorização do dólar.

A continuidade do conflito no Oriente Médio está ligada a estas mudanças, e afeta o mercado ainda com uma queda na demanda de países do Golfo pelo metal. Nesta quarta, investidores ficaram na expectativa pela decisão do Fed, quando é amplamente esperada uma manutenção de juros.

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para abril encerrou em baixa de 2,24%, a US\$ 4.896,2 por onça-troy. Já a prata para maio teve queda de 2,79%, a US\$ 77,59 por onça-troy.

“O ouro está flertando com um colapso”, alerta o TD Securities. “Reiteramos nossa cautela devido à leitura imprecisa do mercado sobre a queda em posições em aberto da CME como um sinal de posicionamento insuficiente, quando, na verdade, ela é explicada principalmente pela desalavancagem de fundos quantitativos; a aposta na desvalorização do dólar atraiu participação institucional massiva, no entanto ninguém sabe com qual ritmo a moeda está sendo desvalorizada”, aponta.

“Observamos a oferta monetária crescendo a uma taxa mais alinhada com o crescimento do PIB do que em qualquer outro momento da história, enquanto vemos o Fed em pausa”, pontua.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

FINANÇAS - APÓS DOIS ANOS, BANCO CENTRAL REDUZ JUROS BÁSICOS

Taxa caiu para 14,75%, mas Comitê de Política Monetária pede cautela devido ao conflito no Oriente Médio e não descarta rever o ciclo de baixa

Da Agência Brasil



A última vez em que o Banco Central tinha reduzido os juros havia sido em maio de 2024, quando a Selic passou de 10,75% para 10,5% ao ano

Apesar das tensões em torno da guerra no Oriente Médio, o Banco Central (BC) cortou os juros pela primeira vez em quase dois anos. Por unanimidade, o Comitê de Política Monetária (Copom) reduziu a Taxa Selic, juros básicos da economia, em 0,25 ponto percentual, para 14,75% ao ano. A decisão era esperada pelo mercado financeiro.

No comunicado, o Copom afirmou que o aumento das incertezas provocado pelo conflito no Oriente Médio exige mais cautela. O BC não descartou rever o ciclo de baixa, caso seja necessário.

“O Comitê reafirma serenidade e cautela na condução da política monetária, de forma que os passos futuros do processo de calibração da taxa básica de juros possam incorporar novas informações que aumentem a clareza sobre a profundidade e a extensão dos conflitos no Oriente Médio, assim como seus efeitos diretos e indiretos sobre o nível de preços ao longo do tempo”, destacou o texto.

Desde junho do ano passado, a Selic estava em 15% ao ano. A última vez em que o Copom tinha reduzido os juros tinha sido em maio de 2024, quando a Selic passou de 10,75% para 10,5% ao ano. Em setembro do mesmo ano, a taxa começou a ser elevada, até chegar aos 15% atuais.

A Selic é o principal instrumento do Banco Central para manter sob controle a inflação oficial, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Em fevereiro, o IPCA acelerou para 0,7% , pressionado pelas mensalidades escolares. Mesmo com a alta, o indicador ficou em 3,81% no acumulado de 12 meses, abaixo de 4% pela primeira vez desde maio de 2024.

Pelo novo sistema de meta contínua, em vigor desde janeiro deste ano, a meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é de 3%, com intervalo de



tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior é 4,5%.

Mês a mês

No modelo de meta contínua, a meta passa a ser apurada mês a mês, considerando a inflação acumulada em 12 meses.

Em março de 2026, a inflação desde abril de 2025 é comparada com a meta e o intervalo de tolerância. Em abril de 2026, o procedimento se repete, com apuração a partir de maio de 2025. Dessa forma, a verificação se desloca ao longo do tempo, não ficando mais restrita ao índice fechado de dezembro de cada ano.

No último Relatório de Política Monetária, divulgado no fim de dezembro pelo Banco Central, a autoridade monetária diminuiu para 3,5% a previsão do IPCA para 2026, mas a estimativa será revista, por causa do comportamento do dólar e da inflação. A próxima edição do documento, que substituiu o antigo Relatório de Inflação, será divulgada no fim de março.

As previsões do mercado estão menos otimistas. De acordo com o boletim Focus, pesquisa semanal com instituições financeiras divulgada pelo BC, a inflação oficial deverá fechar o ano em 4,1%, abaixo do teto da meta. Há um mês, antes do início da guerra no Oriente Médio, as estimativas do mercado estavam em 3,95%.

Crédito menos caro

A redução da taxa Selic impulsiona a economia. Isso porque juros mais baixos barateiam o crédito e estimulam a produção e o consumo. Por outro lado, taxas menores dificultam o controle da inflação. No último Relatório de Política Monetária, o Banco Central manteve em 1,6% a previsão de crescimento da economia em 2026.

O mercado projeta crescimento um pouco melhor. Segundo a última edição do boletim Focus, os analistas econômicos preveem expansão de 1,83% do PIB em 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

FINANÇAS - DESACELERAÇÃO DA ATIVIDADE PERMITIU CORTE DA SELIC, DIZ COPOM

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central afirmou nesta quarta-feira, 18, que há evidências de que a manutenção da taxa Selic em um nível contracionista levou a uma desaceleração da atividade econômica no País.

Isso permitiu ao colegiado diminuir a taxa básica de juros, de 15% para 14,75% ao ano, apesar das incertezas causadas pelos conflitos no Oriente Médio.

Segundo o comitê, essas evidências de transmissão da política monetária para o ritmo da atividade econômica criam condições para “ajustes no ritmo da calibração dos juros”, à medida que novas informações surgirem. O objetivo, de acordo com a autoridade monetária, é assegurar uma Selic compatível com a convergência da inflação à meta.

“O comitê julgou apropriado dar início ao ciclo de calibração da política monetária, na medida em que o período prolongado de manutenção da taxa básica de juros em patamar contracionista propiciou evidências da transmissão da política monetária sobre a desaceleração da atividade econômica”, diz o comunicado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

FINANÇAS - CORTE DA SELIC É CORRETO, MAS INSUFICIENTE, AVALIA CNI

Presidente da Confederação Nacional da Indústria acredita que é preciso mais redução para reverter prejuízos causados pelos juros à economia

Da Agência Brasil

O presidente da CNI, Ricardo Alban, disse que a cautela do Banco Central ainda é excessiva e não é boa para a economia



A Confederação Nacional da Indústria (CNI) considerou a decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central, de reduzir a taxa de juros Selic em 0,25 ponto percentual, “correta, mas insuficiente”.

“A medida ainda não interrompe a queda da atividade econômica, não destrava investimentos, nem reduz o endividamento - sintomas da política monetária excessivamente restritiva”, diz a CNI em nota divulgada nesta quarta-feira, 18.

O presidente da CNI, Ricardo Alban, destaca que a inflação está em “franca desaceleração” e que as expectativas de mercado para a alta dos preços seguem dentro do intervalo de tolerância da meta. “Isso, por si só, já justificaria queda mais acentuada da taxa básica

de juros. Essa cautela do Banco Central (BC) ainda é excessiva e seguirá penalizando ainda mais nossa economia”, argumenta Alban.

O executivo defende que o BC intensifique a magnitude dos cortes na Selic na próxima reunião do Copom, prevista para o final de abril. “Isso é necessário para viabilizar melhores condições de investimento às empresas, reduzir o endividamento das famílias e recolocar a economia em trajetória de crescimento. A flexibilização mais expressiva dos juros não é apenas desejável: trata-se de condição imprescindível para recuperar a produtividade nacional e o bem-estar social”, completa.

A Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) também se manifestou por meio de nota e disse considerar a redução da Selic “insuficiente para melhorar a competitividade da indústria”. “O anúncio do Comitê de Política Monetária (Copom) não atendeu às expectativas do setor produtivo, que esperava um corte mais expressivo após quase dois anos sem reduções.”

“Temos indícios de arrefecimento da atividade econômica ao longo do último ano, de redução da mediana das expectativas de inflação e da desaceleração das medidas de núcleo inflacionário. Não podemos aceitar a continuidade de uma política monetária contracionista por período prolongado”, afirma o presidente da Fiemg, Flávio Roscoe.

Riscos

O conflito no Oriente Médio intensificou tanto os riscos de alta quanto de baixa para a inflação, que já se encontravam mais elevados do que o usual, avaliou o Copom. Entre os riscos de alta para o cenário, ressaltou uma desancoragem das expectativas de inflação por período mais prolongado; uma maior resiliência na inflação e de serviços do que a projetada em função de um hiato do produto mais positivo; e uma conjunção de política econômicas externa e interna que tenham impacto inflacionário maior que o esperado, por exemplo, por meio de uma taxa de câmbio persistentemente mais depreciada.

Entre os riscos de baixa, o Copom destacou uma eventual desaceleração da atividade econômica doméstica mais acentuada do que a projetada, tendo impactos sobre o cenário de inflação; uma desaceleração global mais pronunciada decorrente do choque de comércio e de um cenário de maior incerteza; e uma redução nos preços das commodities com efeitos desinflacionários.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

FINANÇAS - DÓLAR SOBE PARA R\$ 5,25 COM FED NO RADAR; IBOVESPA RECUA 0,43%

Alta da moeda americana nesta quarta foi de 0,90%. Já a B3 fechou aos 179 mil pontos

Do Estadão Conteúdo

Após duas sessões consecutivas de baixa, com desvalorização acumulada de 2,19%, o dólar à vista encerrou esta quarta-feira, 18, em alta de 0,90%, a R\$ 5,2468, na máxima do dia. A moeda americana ganhou força lá fora após declarações cautelosas do presidente do Federal Reserve, Jerome Powell, esfriarem as apostas em torno da retomada de cortes de juros nos EUA.

Termômetro do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes, o índice DXY ultrapassou a marca dos 100,000 pontos durante a fala de Powell e registrou máxima aos 100,222, nível perto do qual girava no fim do dia.

Apesar do repique, o Dollar Index ainda acumula leve desvalorização na semana, cerca de 0,30%. Os preços do petróleo voltaram a subir, com o Brent para maio perto dos US\$ 110,00 o barril, em meio à continuidade do conflito no Oriente Médio.

Ibovespa

Em tarde de deliberação sobre juros dos EUA em linha com o esperado, o Ibovespa conseguia manter o sinal positivo pelo terceiro dia, ainda que em grau inferior ao das sessões anteriores, mas perdeu força, em direção ao campo negativo no fechamento, acompanhando a piora vista em Nova York durante a entrevista coletiva de Jerome Powell, que levou as referências de lá às mínimas da sessão, após as 15h30.

Nesta quarta-feira, oscilou entre mínima de 179.575,91 pontos e máxima de 181.550,83 (+0,63%). Ao fim, marcava 179.639,91 pontos, em baixa de 0,43%. Na semana, o Ibovespa avança 1,12%, com perdas no mês ainda a 4,85%. No ano sobe 11,49%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O PORTA-VOZ NO VAZIO DA INFORMAÇÃO



JOÃO FORTUNATO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Quando boatos, versões distorcidas e pressão da imprensa surgem antes da apuração completa dos fatos, a credibilidade do porta-voz depende menos da pressa em responder e mais da prudência, da transparência e do compromisso com a verdade.

Em momentos de crise de imagem e reputação, uma das situações mais delicadas enfrentadas por um porta-voz ocorre quando ele é confrontado por jornalistas ou pela opinião pública com informações imprecisas, boatos ou mesmo acusações falsas, enquanto a própria organização ainda está reunindo dados para compreender plenamente o que ocorreu. Esse é um instante crítico, porque a pressão por respostas rápidas costuma ser intensa, mas a precipitação pode agravar ainda mais o problema.

O primeiro princípio que deve orientar o comportamento do porta-voz é a prudência. Crises são ambientes de alta volatilidade informativa. Nas primeiras horas de um episódio, é comum que versões desencontradas circulem com velocidade nas redes sociais, em aplicativos de mensagens e até mesmo em veículos de comunicação. Nesse cenário, o papel do porta-voz não é o de responder impulsivamente a cada especulação, mas sim o de preservar a credibilidade da organização enquanto os fatos são apurados.



A postura correta começa pelo reconhecimento transparente da situação. Um porta-voz bem-preparado não tem receio de afirmar que a empresa ainda está investigando o ocorrido. Ao contrário do que muitos imaginam, admitir que as informações ainda estão sendo verificadas não transmite fraqueza. Pelo contrário, demonstra responsabilidade e respeito pela verdade. Uma resposta como “estamos levantando todos os dados para compreender exatamente o que aconteceu e, assim que tivermos informações confirmadas, iremos comunicá-las com total transparência” costuma ser mais eficaz do que qualquer tentativa precipitada de negar ou explicar fatos ainda obscuros.

Outro ponto fundamental é não alimentar o ciclo da desinformação. Quando confrontado com boatos ou versões distorcidas, o portavoiz deve evitar confrontos emocionais ou respostas defensivas. O caminho mais seguro é reafirmar o compromisso com a apuração dos fatos e com a comunicação clara, assim que os dados forem consolidados. Em vez de reagir ao rumor, o porta-voz precisa reforçar o processo de verificação em curso.

Também é essencial compreender que o silêncio absoluto raramente é uma boa estratégia em crises. A ausência completa de posicionamento pode abrir espaço para que interpretações equivocadas ganhem força. O desafio do porta-voz, portanto, é encontrar o equilíbrio entre falar cedo demais e falar tarde demais. A comunicação inicial deve informar que o episódio está sendo tratado com seriedade, que há um processo de investigação em andamento e que novas informações serão divulgadas assim que confirmadas.

Há ainda um erro clássico que precisa ser evitado a todo custo. O porta-voz jamais deve especular. Suposições, interpretações pessoais ou tentativas de explicar causas que ainda não foram verificadas podem transformar um problema controlável em uma crise muito maior. Declarações feitas no calor do momento tendem a ser registradas, reproduzidas e amplificadas, criando contradições difíceis de administrar posteriormente.

Outro comportamento arriscado é entrar em confronto com jornalistas ou acusar a imprensa de disseminar informações equivocadas. Mesmo quando a reportagem apresenta dados imprecisos, a resposta mais eficaz continua sendo a apresentação de fatos verificáveis no momento adequado. Conflitos públicos com a mídia raramente ajudam a reconstruir a credibilidade de uma organização em meio a uma crise.

Nesse contexto, o preparo prévio faz toda a diferença. Porta-vozes que passaram por media training tendem a lidar melhor com a pressão, porque compreendem que a entrevista em uma crise não é um debate improvisado, mas parte de uma estratégia maior de comunicação. Eles sabem que cada palavra pode influenciar a percepção pública sobre a responsabilidade, a transparência e a seriedade da instituição envolvida.

Em última análise, o ativo mais importante em uma crise não é a velocidade da resposta, mas a confiança que a organização transmite ao público. Informações incompletas exigem cautela. Boatos exigem serenidade. E a pressão por respostas imediatas exige disciplina comunicacional. Um porta-voz consciente de seu papel entende que sua função não é preencher o vazio informativo com opiniões ou conjecturas, mas proteger a credibilidade da organização enquanto a verdade dos fatos é cuidadosamente estabelecida.

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

UM PORTA-VOZ BEM-PREPARADO NÃO TEM RECEIO DE AFIRMAR QUE A EMPRESA AINDA ESTÁ INVESTIGANDO O OCORRIDO. AO CONTRÁRIO DO QUE MUITOS IMAGINAM, ADMITIR QUE AS INFORMAÇÕES AINDA ESTÃO SENDO VERIFICADAS NÃO TRANSMITE FRAQUEZA. PELO CONTRÁRIO, DEMONSTRA RESPONSABILIDADE E RESPEITO PELA VERDADE

JUSTIÇA - DEPUTADOS PEDEM PRISÃO DOMICILIAR PARA BOLSONARO

Um grupo de 178 parlamentares alega ao STF problemas de saúde do ex-presidente, entre eles câncer de pele, doenças renais e sequelas intestinais

Do Estadão Conteúdo



Caso a prisão domiciliar a Bolsonaro seja negada, o grupo pede que o STF determine uma perícia médica oficial para atestar suas condições de saúde

Um grupo de 178 deputados federais recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF) para que o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) passe a cumprir a pena em prisão domiciliar. A petição tem como argumento central o estado de saúde do ex-presidente, descrito no documento como “grave, evolutivo e multifatorial”.

O pedido foi protocolado pelo deputado Gustavo Gayer (PL-GO) após o senador e pré-candidato à presidência, Flávio Bolsonaro (PL), se reunir com o ministro Alexandre de Moraes, relator do caso.

Preso desde sua condenação a 27 anos e 3 meses por tentativa de golpe de Estado após as eleições de 2022, Bolsonaro está detido no 19º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal, a “Papudinha”. Na madrugada do dia 13, passou mal e foi levado a um hospital de Brasília, onde permanece internado.

Os parlamentares elencam uma série de problemas clínicos para justificar o pedido: câncer de pele, doenças renais, sequelas intestinais das cirurgias feitas após o atentado sofrido em 2018, hipertensão, complicações cardiovasculares e pneumonias de repetição.

O quadro, segundo o texto, demanda acompanhamento médico permanente e acesso imediato a exames, o que o sistema prisional não ofereceria.

A fundamentação jurídica se apoia no dever do Estado de garantir a integridade física de pessoas sob custódia. Caso a prisão domiciliar seja negada, o grupo pede, ao menos, que o STF determine uma perícia médica oficial para atestar as condições de Bolsonaro.

Entre os signatários estão Carlos Jordy (PL-RJ), Nikolas Ferreira (PL-MG), Julia Zanatta (PL-SC), Ricardo Salles (PL-SP), Bia Kicis (PL-DF), Sargento Fatur (PSD-PR) e Marcel van Hattem (Novo- - RS).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

JUSTIÇA - EX-PRESIDENTE TEM “MELHORA IMPORTANTE”, MAS SEM PREVISÃO DE DEIXAR A UTI

Do Estadão Conteúdo

O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) apresentou “boa evolução clínica, com melhora parcial dos aspectos tomográficos e melhora importante dos marcadores inflamatórios”, segundo boletim médico divulgado pelo hospital DF Star nesta quarta-feira, 18.

Apesar do progresso no tratamento, os médicos destacam que ainda não há previsão de alta da unidade de terapia intensiva (UTI).



O ex-presidente foi hospitalizado na última sexta-feira, 13, com broncopneumonia bacteriana bilateral. Segundo o boletim médico, Bolsonaro “tem programação de manter o tratamento com antibioticoterapia e segue com suporte clínico intensivo e fisioterapia respiratória e motora”.

Após deixar o hospital na manhã desta quarta, o médico Brasil Caiado explicou a jornalistas que um novo exame apontou uma melhora parcial do pulmão direito, sendo que o lado esquerdo do órgão ainda apresenta comprometimento moderado e difuso.

O cardiologista destacou ainda que apesar de não haver previsão de alta da UTI, existe uma expectativa de que, com as reações positivas ao tratamento, Bolsonaro possa ser transferido para o quarto neste final de semana.

“A prudência manda deixarmos lá (na UTI) para termos total segurança, observar, como eu falei, o quadro clínico, a evolução laboratorial, a melhora dos sintomas. Mas acredito que pode ser, daqui para o final de semana, que evoluamos para uma transferência para o quarto. Mas eu não sei exatamente o momento”, disse Caiado.

Na última sexta, o médico afirmou que essa foi a “maior pneumonia que Bolsonaro já teve”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

JUSTIÇA - ESPECIALISTA DIZ QUE DOMICILIAR POR QUESTÃO DE SAÚDE É POSSÍVEL, MAS SÓ ATÉ MELHORAR

Do Estadão Conteúdo

Afinal, Jair Bolsonaro tem mesmo chances de conseguir cumprir a pena em casa, conforme o desejo de sua defesa e de deputados que pediram ao STF?

Em entrevista à Rádio Eldorado, Mauricio Dieter, professor de Direito Penal e Criminologia da Faculdade de Direito da USP, disse que Bolsonaro parece preencher os requisitos para obter prisão domiciliar, mas ressaltou que isso depende de um laudo de perito nomeado pelo Poder Judiciário.

Segundo Dieter, uma eventual concessão do benefício pode vir acompanhada de restrições quanto ao recebimento de visitas em qualquer horário e no acesso a contatos telemáticos. “Quando alguém vai cumprir pena em domicílio por questão de saúde é sempre provisória. Se regredir, deve voltar para o regime original. Ele vai ficar em sua casa até que a saúde seja restabelecida”, explicou.

A defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro entrou STF com um novo pedido de prisão domiciliar humanitária um dia antes do grupo de deputados aliados do ex-chefe do Executivo. Ele foi condenado a 27 anos e 3 meses de prisão pela trama golpista de 2022.

Vale lembrar que antes de ser internado no Hospital DF Star, em Brasília, onde trata uma pneumonia bacteriana bilateral, os advogados de Bolsonaro já haviam pedido a prisão domiciliar, mas o ministro do STF Alexandre de Moraes rejeitou todas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

JUSTIÇA - CARMEN LÚCIA RELATA AMEAÇA DE MORTE

Segundo a ministra do STF, ela foi avisada de que “mandaram uma bomba” para matá-la

Do Estadão Conteúdo

A ministra do Supremo Tribunal Federal (STF) Cármen Lúcia disse que foi comunicada sobre uma ameaça de bomba para matá-la. A declaração foi feita durante uma palestra proferida, na manhã desta quarta, a estudantes de direito do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).



A ministra disse que foi informada de que poderia ser alvo de um atentado à bomba, mas não deu mais detalhes

Ao discursar sobre representação feminina e o enfrentamento da violência política de gênero, a ministra disse que foi informada de que poderia ser alvo de um atentado à bomba. Ela não deu detalhes sobre a ameaça.

“Vindo para cá, me comunicaram que mandaram uma bomba para me matar. Estou no meio de estudantes, eles viram meus advogados em dois minutos. Pior para quem mandar. Melhor não mandar. Não sei se é fato, mas estão me ligando. Eu estou vivíssima, cada vez mais”, afirmou.

Esta não é a primeira ameaça de ataque ao STF. Em novembro de 2024, um homem atentou contra o edifício do Supremo. O fato motivou melhorias de segurança no local e para os magistrados.

A ministra também citou o aumento da violência de gênero no Brasil e disse que o assassinato constante de mulheres precisa parar. Carmen é uma das principais vozes do país em defesa das mulheres e costuma se manifestar sobre o tema de maneira veemente.

“Parem de nos matar, porque nós não vamos morrer. Nós, mulheres, decidimos que não vamos morrer, embora os homens tenham decidido que vão nos matar. Tentam nos matar de várias formas. Todas as manhãs há notícia de assassinato de mulheres”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

JUSTIÇA - MENDONÇA PRORROGA INQUÉRITO SOBRE BANCO MASTER

Ministro atendeu pedido da Polícia Federal e liberou investigação por mais 60 dias

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça prorrogou por mais 60 dias o inquérito que apura irregularidades na tentativa de compra do Banco Master pelo Banco de Brasília (BRB). Ele atendeu a um pedido da Polícia Federal (PF), que disse precisar de novas diligências para esclarecer os fatos.

“A Polícia Federal requer nova prorrogação de prazo para a realização de diligências reputadas imprescindíveis para o esclarecimento dos fatos. Considerando-se as razões apresentadas pela autoridade de polícia judiciária federal, defiro o pedido, prorrogando o inquérito por mais 60 dias”, diz a decisão, que também intimou a Procuradoria-Geral da República (PGR) para se manifestar sobre a prorrogação.

Esta é a segunda vez em que o inquérito foi prorrogado. A primeira foi em janeiro, quando o caso ainda era relatado pelo ministro Dias Toffoli. Ele saiu da relatoria após a PF entregar ao Supremo um relatório com citações ao ministro no celular de Daniel Vercaro, dono do Master, que está preso.

A investigação apura a venda de R\$ 12,2 bilhões em carteiras falsas de crédito ao BRB e uma estrutura de ativos inflados que teria elevado artificialmente o patrimônio do Master. Entre os investigados estão diretores do Master e do BRB, além de empresários e ex-executivos ligados às instituições financeiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA LIBERA USO DE IMÓVEIS PÚBLICOS PARA GARANTIR EMPRÉSTIMO AO BRB

A decisão suspende a liminar de primeira instância que proibiu a utilização dos bens
Da Agência Brasil

O desembargador Roberval Belinati, do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios, derrubou na terça-feira a decisão que barrou a lei que autorizou o governo distrital a usar imóveis públicos como garantias de empréstimos para salvar o Banco de Brasília (BRB).

A decisão suspende a liminar de primeira instância que proibiu a utilização dos imóveis para capitalização do BRB, que é alvo das investigações sobre fraudes no Banco Master.

O desembargador aceitou recurso protocolado pelo GDF e afirmou que a proibição deve ser derrubada por interferir no livre funcionamento do governo local. Belinati também ressaltou que a medida pode trazer prejuízos financeiros para o Distrito Federal.

“Destaque-se que o Banco de Brasília detém relevante função social, sendo responsável pela execução de políticas públicas de crédito, pela operacionalização de programas governamentais e pela prestação de serviços bancários a milhares de servidores públicos, aposentados e cidadãos do Distrito Federal”, afirmou.

No dia 10 deste mês, o governador Ibaneis Rocha sancionou o projeto de lei que permite o uso de imóveis públicos para garantir empréstimos e cobrir o rombo causado com as operações do Master.

O BRB pretende realizar operações de crédito de R\$ 6 bilhões com o Fundo Garantidor de Créditos (FGC) e outros bancos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

INTERNACIONAL - INTELIGÊNCIA DOS EUA DIZ QUE IRÃ PERMANECE INTACTO

Chefe do departamento americano não se ilude com o enfraquecimento do regime iraniano após ataques

Da Agência Brasil



Trump disse que o Irã estava reconstruindo suas capacidades de enriquecimento nuclear, mas a análise do Serviço de Inteligência não confirma isso

O governo iraniano sofreu duros golpes na guerra com os Estados Unidos e Israel, mas permanece “intacto” e reconstruirá suas forças armadas se sobreviver, afirmou a chefe da inteligência dos EUA nesta quarta-feira, 18.

A comunidade de inteligência dos EUA “acredita que o regime no Irã permanece intacto, mas muito enfraquecido devido aos ataques à sua liderança e capacidades militares”, disse a diretora de Inteligência Nacional, Tulsi Gabbard, em uma audiência no Senado.

“Se um regime hostil conseguir sobreviver, é provável que empreenda um esforço de vários anos para reconstruir suas forças militares, seus arsenais de mísseis e suas unidades de veículos aéreos não tripulados”, acrescentou.



Tulsi compartilhou ainda conclusões sobre o Irã em uma análise anual de ameaças. Segundo a diretora, o Irã não estava reconstruindo suas capacidades de enriquecimento nuclear destruídas em um ataque conjunto dos Estados Unidos e Israel em junho de 2025, contradizendo as justificativas do presidente Donald Trump para a guerra.

“Como resultado da Operação Martelo da Meia- -Noite (“Midnight Hammer”), o programa nuclear do Irã foi aniquilado. Desde então, não houve esforços para tentar reconstruir sua capacidade de enriquecimento”, afirmou Tulsi à Comissão de Inteligência do Senado.

Ameaça iminente

Trump afirmou reiteradamente que ordenou o ataque contra o Irã em 28 de fevereiro, em colaboração com Israel, devido a uma “ameaça iminente”.

Após o bombardeio de junho de 2025, Trump declarou que os Estados Unidos haviam destruído completamente as instalações nucleares do Irã. No entanto, desde o início do conflito, o presidente sustenta que Teerã estava a poucas semanas de obter uma bomba atômica, uma ideia não compartilhada pela maioria dos observadores.

Um assessor de alto escalão de Tulsi, que, em sua época como deputada, liderou a oposição a uma guerra com o Irã, renunciou ao cargo na terça-feira, 17, argumentando que não havia “ameaça iminente” e que Trump foi induzido ao erro por Israel e pela imprensa.

Tulsi destacou aos senadores que o Irã havia sofrido duros golpes durante as semanas de ataques, incluindo o assassinato do líder supremo Ali Khamenei, mas que a República Islâmica continuava em operação.

Irã se diz sólido

O assassinato de Ali Larijani, secretário do Conselho Supremo de Segurança Nacional do Irã, por Israel, não representará um golpe fatal para a liderança iraniana, afirmou o ministro das Relações Exteriores do país, Abbas Araghchi. Em entrevista à Al Jazeera, ele disse que os Estados Unidos e Israel ainda não perceberam que o governo do Irã não depende de um único indivíduo. Em paralelo, o Teerã seguiu com ameaças e ações a alvos em países no Golfo.

“A República Islâmica do Irã possui uma estrutura política sólida, com instituições políticas, econômicas e sociais bem estabelecidas”, disse Araghchi. “A presença ou ausência de um único indivíduo não afeta essa estrutura. É claro que os indivíduos são influentes e cada pessoa desempenha seu papel - alguns melhor, alguns pior, alguns menos - mas o que importa é que o sistema político no Irã é uma estrutura muito sólida”, disse na entrevista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026

INTERNACIONAL - PRÉDIO DESABA APÓS SER ATINGIDO POR MÍSSEIS ISRAELENSES EM BEIRUTE

Ataques sem aviso prévio destruíram a ilusão de áreas seguras na capital do Líbano

Do Estadão Conteúdo

Um prédio desabou após ser atingido por mísseis em Beirute, no Líbano, nesta quarta-feira, 18, em meio a ataques israelenses ao país durante a madrugada. Imagens registraram o momento em que o edifício localizado no bairro de Bachoura é atingido. Em poucos segundos, o prédio desaba e a área é tomada por uma nuvem de fumaça.

Segundo moradores e socorristas, os ataques israelenses contra o centro de Beirute, alguns sem aviso prévio, destruíram a ilusão de áreas seguras na capital. “Não há segurança. Continuaremos expostos a isso. Beirute não é diferente (de outras áreas)”, disse o morador da região Hassan Jaber. “Que Deus nos proteja”, completou.

O Ministério da Saúde libanês afirmou na manhã desta quarta-feira que os ataques nos bairros de Basta e Zuqaq al-Blat no centro de Beirute, mataram pelo menos 12 pessoas e feriram 41. Ao todo, os ataques israelenses mataram 968 pessoas no país desde o início da guerra entre Israel e o Hezbollah em 2 de março. Entre as vítimas estão 77 mulheres, 116 crianças e 40 profissionais de saúde, além de 2.432 feridos.

Israel concentrou a maior parte dos ataques contra o grupo Hezbollah no sul do Líbano e nos subúrbios do sul de Beirute. “Hoje, Beirute não é diferente dos subúrbios do sul”, disse a capitã do corpo de bombeiros, Neshat Berri.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA CONFIRMA DARIO DURIGAN NO MINISTÉRIO DA FAZENDA

Presidente também criticou decisão do Banco Central de reduzir apenas 0,25% da taxa Selic, em vez de 0,5%

Por Hyndara Freitas — São Paulo



O secretário-executivo da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) confirmou, nesta quinta-feira, Dario Durigan como novo ministro da Fazenda no lugar de Fernando Haddad (PT), que deixará o ministério oficialmente nesta sexta-feira, dia 20.

— Quero cumprimentar o companheiro Dario Durigan, levanta aí para as pessoas conhecerem, será o substituto do Haddad na Fazenda a partir do anúncio do Haddad. Olhem bem para a cara dele porque é ele que

você vão cobrar muitas coisas — falou durante a 17ª Caravana Federativa, em São Paulo, evento direcionado a prefeitos e vice-prefeitos para divulgar ações do governo federal.

Haddad já havia sinalizado que Durigan iria assumir o cargo em seu lugar ao longo desta semana. Atualmente, ele é o secretário executivo do ministério e, com a saída de Haddad, assumirá a pasta.

Esse é o último dia de agendas de Haddad enquanto ministro da Fazenda já que, à noite, ele deve anunciar sua pré-candidatura ao governo de São Paulo em um evento ao lado do presidente.

Lula também aproveitou o evento para reclamar da decisão do Banco Central de reduzir 0,25 ponto percentual da taxa Selic. Ele criticou a guerra no Irã, disse que o governo vai fiscalizar quem aumentou o preço dos combustíveis de maneira abusiva e disse que está “triste” com a decisão do Banco Central.

— Eu estou triste até, Haddad, porque eu esperava que nosso Banco Central abaxasse os juros a pelo menos 0,5%, e abaixou só 0,25% dizendo que é por causa da guerra. Porra, essa guerra até no nosso Banco Central? Não é possível. Nós estamos fazendo um sacrifício que vocês não têm noção para fazer a economia crescer, para gerar empregos, para aumentar o salário das pessoas — falou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

MERCADANTE SOBRE A RAÍZEN: RESPONSABILIDADE PELA SOLUÇÃO É DOS ACIONISTAS, COSAN E SHELL

Por *Miriam Leitão*



Miriam Leitão entrevista o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante — Foto: reprodução

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, afirmou que a responsabilidade pela recuperação da Raízen, empresa em recuperação extrajudicial, é dos sócios estratégicos, Cosan e Shell. Segundo ele, o banco, por sua vez, tem o papel de ajudar a encontrar uma saída. Mercadante me concedeu uma entrevista ao meu programa na GloboNews

— A Shell é uma empresa que fatura de US\$ 12 bilhões a US\$ 15 bilhões no Brasil. Cerca de 20% das reservas de petróleo estão aqui, assim como 10% do lucro da companhia. Ela tem responsabilidade na recuperação da Raízen. São oito ou nove mil postos de gasolina com a marca Shell dentro da Raízen. Então, a Shell tem que entrar para valer para ajudar a resolver. Foi isso que dissemos a eles. Em relação à Cosan, a mesma coisa. A Shell e a Cosan retiraram, em quatro anos, R\$ 26 bilhões em dividendos da Raízen, que é uma empresa lucrativa, viável e estruturada, tanto na produção de etanol, maior produtora de etanol e açúcar do mundo, quanto na distribuição de combustíveis. Então, primeiro, eles têm que comparecer.

Na avaliação de Mercadante, os credores — 20 bancos e cerca de 4 mil investidores que estão em recuperação extrajudicial — também terão de participar da reestruturação.

— Eles têm responsabilidade com o capital que aplicaram e precisam ajudar a construir uma solução. Nós temos conversado. Os grandes credores nacionais têm demonstrado um empenho muito grande em buscar uma boa solução para a empresa.

O BNDES é credor, mas não está incluído na recuperação extrajudicial por ter garantias, explicou.

— Somos a instituição mais protegida nesse episódio. Mas temos responsabilidade de ajudar a encontrar uma saída. O que a empresa sinalizou ao mercado é o seguinte: “o BNDES nós vamos continuar pagando”. Por ser um banco público, sempre há um tratamento diferenciado; somos parceiros de longo prazo. Mas temos garantias e estamos fora da recuperação. Ainda assim, temos responsabilidade de ajudar a empresa. É o papel do banco público.

Entre as alternativas para a recuperação, Mercadante afirmou que é possível realizar um IPO para capitalizar a companhia. Ele acrescentou que a alta do petróleo, em função da guerra, tende a impactar o preço do etanol, o que pode ampliar as margens da Raízen e melhorar seu desempenho nos próximos trimestres.

— A empresa tem ativos relevantes, como a Rumo, na área de logística. É um grupo com ativos fortes, mas que estava muito alavancado. Houve erro dos sócios, inclusive, porque o grupo Cosan retirou recursos em dividendos da Raízen para comprar a Vale, o que não deu certo — foi uma operação equivocada. A empresa tem excelentes ativos, é rentável, e houve um erro estratégico recente na gestão, mas é uma empresa fantástica.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

JUROS ALTOS PODEM REDUZIR DEPRECIAÇÃO DO REAL EM CASO DE CONTINUIDADE DA GUERRA NO IRÃ, AVALIA ITAÚ UNIBANCO

Banco vê diferencial de taxas e menor dependência de petróleo como fatores de proteção

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Navios na costa de Dubai em meio à crise no Estreito de Ormuz — Foto: AFP

Economistas do Itaú Unibanco avaliam que o patamar elevado de juros no Brasil pode funcionar como um amortecedor para o real em um cenário de guerra prolongada no Oriente Médio, apesar do aumento da aversão a risco.

Em momentos de tensão, investidores tendem a migrar para ativos considerados mais seguros, como o dólar, mas o diferencial de juros ajuda a atrair capital estrangeiro e a sustentar a moeda brasileira. Além disso, fatores como a menor dependência de petróleo importado também contribuem para reduzir a pressão sobre o câmbio:

— O Brasil tem uma gordurinha — diz o economista do Itaú Unibanco Pedro Schneider, que lembra também da menor dependência do país de petróleo estrangeiro. — Isso faz com que, apesar de quase todas as moedas estarem depreciando, porque existe um movimento de aversão a risco, o Brasil sofre menos no relativo, porque os termos de troca são mais favoráveis e o diferencial de juros também é mais favorável.

Schneider avalia que ainda é cedo para mensurar os impactos inflacionários da guerra envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã. No entanto, pelas estimativas do banco, um aumento adicional de 10% no preço do diesel teria impacto de cerca de 0,2 ponto percentual (20 pontos-base) no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). A escalada das tensões levou ao fechamento do Estreito de Ormuz, rota por onde passa cerca de 20% de todo o petróleo comercializado no mundo.

Esse choque se transmite para a inflação por diferentes canais. O mais direto é o aumento dos combustíveis, especialmente gasolina e diesel. No caso do diesel, embora seu peso direto no IPCA seja relativamente pequeno, diz a economista Julia Gottlieb, o impacto indireto é relevante, já que ele encarece o frete e, conseqüentemente, o custo de uma gama de produtos. Caso o conflito se prolongue, pode haver também pressão sobre os fertilizantes:

— Quanto maior o preço do fertilizante, maior o preço da soja e do trigo. Nossa dependência de fertilizantes é grande, mas achamos que esse efeito será maior para 2027 do que para 2026, uma vez que a safra deste ano já está plantada — disse Julia durante evento com jornalistas em São Paulo, realizado nesta quinta-feira.

Schneider diz que ainda é preciso monitorar o que vai acontecer no Estreito de Ormuz. Segundo ele, há diferentes cenários possíveis: desde um avanço dos Estados Unidos sobre o Irã, com eventual controle da região, até um recuo forçado pelo aumento do custo econômico da guerra.

Com base em informações de mercado acompanhadas pelo banco, a expectativa dos economistas é que o fechamento da rota se prolongue pelo menos até meados de abril:

— Para o preço do petróleo cair abaixo de US\$ 100, precisa ter uma solução para a guerra, o que não parece ser o caso no curtíssimo prazo. Acho que não existe a expectativa que a guerra dure o ano todo por conta da importância do local — diz Schneider.

Em um cenário de guerra mais duradoura, Schneider afirma que a experiência de outros conflitos mostra que os bancos centrais tendem a elevar os juros.

Outro ponto destacado pelos economistas é que o banco avalia a atividade econômica nos Estados Unidos como persistente, o que aumenta a probabilidade de o Federal Reserve (Fed, o banco central americano) manter os juros elevados:

— Acho que tem aumentado a chance do Fed não conseguir cortar os juros neste ano porque a inflação está alta. Mesmo com as discussões de emprego desacelerando, mesmo com as discussões que há de inteligência artificial sendo um choque negativo para o mercado de trabalho — diz o economista.

Na quarta-feira, o Fed, em meio à guerra no Irã, manteve a taxa de juros da principal economia do mundo entre 3,5% e 3,75%. É a segunda manutenção seguida.

Segundo Schneider, há outros fatores que entram nessa equação. Um deles é o avanço da inteligência artificial, que pode funcionar como um choque relevante de produtividade, ao mesmo tempo em que reorganiza o mercado de trabalho, com o fim de algumas carreiras e criação de novas ocupações.

Há um cenário mais extremo, no qual esse ganho de produtividade leva a uma redução significativa da demanda por trabalho. Nos Estados Unidos, onde estão as principais empresas de tecnologia, já há sinais de aumento do desemprego entre jovens e recém-formados, embora as evidências sejam limitadas.

— Isso causa um problema para a sociedade como um todo. Não só para a inflação, mas para a política fiscal, e há ainda um problema social mais grave. Até o momento, nos dados, nesse tema de inteligência artificial, a gente não tem visto um impacto macro relevante.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

ESCALA 6X1: 'CAMINHOS DO BRASIL' DEBATE MUDANÇA NA JORNADA DE TRABALHO. VEJA COMO FOI

Propostas de alterar limites na carga horária dos trabalhadores foram tema de mais uma edição da série de debates, nesta quinta-feira, às 10h30

Por O Globo — Rio de Janeiro



CAMINHOS DO BRASIL

TRABALHO, TEMPO E PRODUTIVIDADE:
o debate sobre a escala 6x1

19.03 – às 10h
Restaurante Fogo de Chão
Av. Reporter Nestor Moreira
Botafogo, Rio de Janeiro

PARTICIPANTES



Reginaldo Lopes
Deputado federal (PT-MG)



José Pastore
Presidente do Conselho de
Emprego e Relações do
Trabalho da FecomércioSP



Naercio Menezes Filho
Economista e professor titular da
Cadeira Ruth Cardoso no Insper



Paulo Solmucci
Presidente da Associação
Brasileira de Bares e Restaurantes



Vera Magalhães
(Mediação)
Colunista do GLOBO

Mais uma edição de Caminhos do Brasil será realizada nesta quinta-feira — Foto: Reprodução

As propostas de mudanças nos limites legais da jornada de trabalho, com fim da escala 6x1 — seis dias de serviço, com um de folga —, foram o tema de mais um evento da série Caminhos do Brasil, na manhã desta quinta-feira, no Rio.

O debate, marcado para começar às 10h30, pode ser acompanhado pelas páginas do GLOBO no Facebook e no YouTube, pelo seguinte link:

O debate sobre o fim da escala 6x1 inclui temas como produtividade, qualidade de vida, competitividade econômica e organização do mercado de trabalho. Em tramitação no Congresso, as propostas de mudança mobilizam os setores econômicos, que temem elevação de custos de mão de obra, e defensores dos direitos trabalhistas. Economistas se dividem sobre os impactos econômicos.



Para discutir o tema, o evento reuniu Reginaldo Lopes, deputado federal (PT-MG); José Pastore, presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP); Naercio Menezes Filho, economista e professor titular da Cátedra Ruth Cardoso no Insper; e Paulo Solmucci, presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel).

A mediação foi de Vera Magalhães, colunista do GLOBO.

Viabilidade da redução de jornada

Durante a conversa, as autoridades discutiram a viabilidade de o país reduzir a jornada de trabalho e rever a escala, diante das propostas em tramitação no Congresso que preveem o fim do modelo 6x1. Para José Pastore, presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP), embora o propósito das PECs seja “humanitário” e tenha mérito, há uma confusão entre os conceitos de jornada e escala.

Ele lembrou que a jornada se refere à quantidade de horas trabalhadas, cujo teto no país estabelecido pela Constituição de 1988 é de 44 horas semanais, e que a definição ocorre, em grande parte, via negociações coletivas.

Já a escala, segundo Pastore, tende a variar de acordo com o setor. Por isso, defende que sua definição continue sendo negociada entre empregadores e empregados, conforme as especificidades de cada atividade.

— Todos esses detalhes (de como cada setor opera, ao comparar transporte e pecuária) tornam impossível legislar sobre escala. Muito menos colocar na Constituição.

Já o deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), autor de uma das propostas de emenda à Constituição (PEC) que prevê a redução da jornada para 36 horas semanais em até dez anos, afirmou que a escala deve ser definida em lei, sob o argumento de que os trabalhadores mais pobres não têm poder em negociações coletivas e que, por isso, precisam de segurança constitucional. Ele propõe uma transição gradual, com redução inicial para 40 horas semanais em escala 5x2, sem redução salarial.

— A escala 5x2 é o desejo da sociedade e o razoável para a transição. O ganho de produtividade compensará a transição. (O impacto da) Inflação dá pra diluir.

Custo de 20%

O economista Naercio Menezes Filho, assim como Pastore, avalia que a discussão sobre a escala deve se dar por meio de negociações entre empregadores e trabalhadores, de acordo com cada setor. Para ele, as PECs devem concentrar esforços na redução da jornada. Tema que, em sua visão, o Brasil tem condições de avançar.

— Acho que temos condições, sim, de reduzir a jornada de 44 para 40 horas semanais. Em Portugal, houve compensação por meio do aumento da produtividade. E me preocupo com o longo prazo — disse. — Ao reduzir a jornada, você aumenta o tempo disponível dos pais para investir nas suas crianças, o que vai aumentar o aprendizado delas no futuro, gerando aumento de produtividade no futuro.

Já Paulo Solmucci, presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel), argumentou que a redução da jornada sem diminuição do custo por hora trabalhada aumentaria os custos das empresas em cerca de 20%.

— É difícil imaginar que esse aumento não seja repassado aos preços. Nos setores essenciais, o desafio de viabilidade é ainda maior.

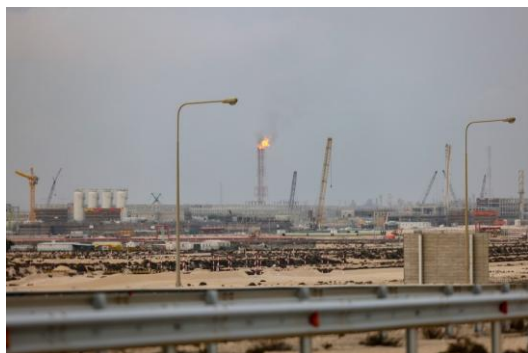
A série Caminhos do Brasil é uma iniciativa dos jornais O GLOBO e Valor Econômico e da rádio CBN, que conta com o patrocínio do Sistema Comércio, através da CNC, do Sesc, do Senac e de suas federações.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/03/2026

PETRÓLEO E GÁS DISPARAM COM ESCALADA DE ATAQUES A INSTALAÇÕES NO GOLFO; BOLSAS CAEM

Dólar apresentou pouca variação, enquanto o ouro também registrou queda

Por Bloomberg



Cidade Industrial de Ras Laffan, no Catar, onde várias instalações de gás foram atingidas por mísseis — Foto: Getty Images via Bloomberg

Os preços do petróleo e do gás natural dispararam à medida que ataques em escalada no Golfo Pérsico ameaçam causar danos de longo prazo a importantes instalações de energia. Os futuros do gás na Europa subiram até 35%, a € 74, mais que dobrando em relação ao nível pré-guerra, enquanto o petróleo Brent chegou a US\$ 119 por barril. As

Bolsas globais registram queda, assim como o ouro. O dólar apresentou pouca variação.

Por volta das 8h30 (hora de Brasília), o barril do Brent, referência internacional, havia reduzido a alta, sendo negociado a US\$ 114,47, com alta de 6,6%, enquanto o tipo Texas (WTI), referência nos Estados Unidos, avançava 1,78%, cotado a US\$ 98,22 o barril.

Um míssil iraniano causou “danos extensos” a um complexo no Catar que abriga a maior usina de gás natural liquefeito do mundo. Já os carregamentos de petróleo na costa oeste da Arábia Saudita, uma rota vital de exportação para o país diante do fechamento do Estreito de Ormuz, foram brevemente interrompidos por um ataque.

Além disso, uma instalação de gás em Abu Dhabi foi fechada após ser atingida por destroços de um ataque interceptado, e duas refinarias de petróleo no Kuwait foram incendiadas por drones.

O ataque ao Catar, em particular, eleva o preço de energia no longo prazo, pois, embora os fluxos de petróleo e gás possam ser retomados no Estreito de Ormuz após o fim do conflito, quaisquer instalações de produção gravemente danificadas na região podem levar muito mais tempo para se recuperar.

— O GNL do Catar pode, em princípio, ficar fora de operação por meses e, no pior cenário, por anos — disse Arne Lohmann Rasmussen, analista-chefe da Global Risk Management. — Para o mercado de gás, a crise não termina simplesmente porque a guerra acaba e o Estreito de Ormuz reabre.

O presidente Donald Trump respondeu aos ataques da madrugada pressionando por uma desescalada do conflito. Ele afirmou que Israel se absteria de realizar novos ataques ao campo de gás Pars Sul. No entanto, o presidente americano também disse que os EUA “explodiriam massivamente toda a área” de Pars Sul se o Irã voltar a atacar as instalações de GNL do Catar.

O petróleo já subiu cerca de 60% desde o início da guerra. Um direcionamento mais intenso contra a infraestrutura energética de produção, seja no Irã ou outro lugar da região, ameaça causar um impacto mais duradouro nos preços do petróleo.

— O mercado ainda está subestimando e não precificando totalmente o risco de quão rapidamente isso pode escalar — disse Haris Khurshid, diretor de investimentos da Karobaar Capital LP, em Chicago. — Se isso evoluir para ataques diretos, US\$ 120 não será o teto, será o ponto de partida.

Bolsas em queda



As bolsas asiáticas e europeias ampliaram as perdas com a alta do petróleo e do gás. Confira abaixo:

Na Ásia

Bolsa de Tóquio: - 3,38%

Bolsa de Hong Kong: - 2,02%

Bolsa da China: -1,61%

Na Europa

Bolsa de Londres: -1,53%

Bolsa de Paris: - 1,33%

Bolsa de Frankfurt: - 1,92%

Nos Estados Unidos

Futuro do S&P: -0,09%

Futuro do Nasdaq: -0,21%

Futuro do Dow Jones: - 0,05%

O ouro caiu 2,2%, aproximando-se de US\$ 4.700 a onça. O dólar apresentou pouca variação. O euro subiu 0,1%, para US\$ 1,1468. O Bitcoin caiu 1,1%, para US\$ 70.458,62.

Ataques no Catar

A QatarEnergy informou que várias instalações de GNL dentro de sua cidade industrial de Ras Laffan foram atingidas por mísseis, “causando grandes incêndios e danos adicionais extensos”. Embora os embarques da usina de GNL já tivessem sido interrompidos no início deste mês devido à guerra, os ataques mais recentes ameaçam uma interrupção mais prolongada do fornecimento.

A planta Pearl de conversão de gás em líquidos, da Shell, também sofreu danos, informou a empresa. Um incêndio foi controlado e a instalação está em “condição segura”, segundo comunicado.

Abu Dhabi fechou as instalações de gás de Habshan após a interceptação de mísseis que tinham como alvo a planta e um campo de petróleo, o que resultou na queda de destroços. Não houve registro de feridos, informou o Escritório de Mídia de Abu Dhabi em uma publicação no X.

Ataques a refinarias

No Kuwait, duas refinarias de petróleo foram atingidas por drones. Um incêndio limitado em uma unidade operacional da refinaria Mina Al-Ahmadi, com capacidade de 346 mil barris por dia, já foi controlado, assim como um incêndio na refinaria Mina Abdullah, de 454 mil barris por dia, segundo a estatal Kuwait Petroleum e sua subsidiária de refino Kuwait National Petroleum.

Um drone caiu na refinaria Samref, na cidade de Yanbu, na costa oeste da Arábia Saudita — uma instalação de propriedade conjunta da Aramco e da Exxon Mobil. Um míssil balístico que seguia em direção ao porto da região, atualmente uma rota vital de escoamento das exportações de petróleo sauditas, foi interceptado, informou o Ministério da Defesa do país.

Yanbu é crucial para a Arábia Saudita e para o mercado global de petróleo, e os ataques de quinta-feira marcam a primeira vez nesta guerra em que a cidade foi alvo do Irã. O reino aumentou as exportações de petróleo a partir do porto após o bloqueio do Estreito de Ormuz, enquanto a Samref é uma das plantas das quais a empresa depende para fornecer combustíveis como diesel à Europa.

A Agência Internacional de Energia (AIE) alertou que a guerra está causando a maior interrupção de oferta na história do mercado de petróleo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

GOVERNO FEDERAL PROPÕE A ESTADOS ZERAR ICMS SOBRE IMPORTAÇÃO DE DIESEL E COMPENSAR 50% DAS PERDAS

Medida vai até maio e estimativa é de menos R\$ 3 bilhões de arrecadação por mês, dos quais R\$ 1,5 bilhão seria compensado pela União. Desenho foi apresentado em reunião do Confaz

Por Thaís Barcellos, Bruna Lessa e Geralda Doca — Brasília



O secretário-executivo da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O governo federal propôs aos estados a desoneração do ICMS cobrado sobre a importação de diesel em um esforço nacional para conter os efeitos da guerra no Oriente Médio para os consumidores brasileiros. O governo Lula está discutindo medidas para conter a insatisfação dos caminhoneiros com o preço do diesel e, assim, tentar evitar qualquer movimento de paralisação da categoria.

O desenho proposto pelo Ministério da Fazenda para os secretários estaduais seria de isenção até o fim de maio, com compensação de 50% da receita pela União, afirmou o secretário executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan. A estimativa é que isso represente uma renúncia de R\$ 3 bilhões por mês, com metade dos custos para o governo federal.

Dessa forma, o impacto seria de R\$ 3 bilhões para a União e o mesmo valor para o conjunto dos estados até maio.

— A proposta que foi levada aos estados de maneira temporária foi de se retirar o ICMS de importação do diesel, com uma contribuição de 50% da renúncia que os estados teriam que arcar — disse Durigan. — É uma renúncia estimada nesse período que estamos propondo, temporário, de algo como R\$ 1,5 bilhões por mês para os estados, R\$ 1,5 bilhão por mês pra União.

Ainda será discutido como a União fará o repasse dos 50%, mas a compensação poderá ocorrer por meio de transferências diretas do governo aos estados.

— Para cada real que o estado contribui, a União contribui com um real também — explicou o secretário.

A proposta tem prazo limitado: até 31 de maio, o mesmo período previsto para outras ações já anunciadas pelo governo, como a zeragem de PIS/Cofins sobre o diesel. Segundo Durigan, a ideia é acompanhar os efeitos semana a semana e reavaliar a necessidade de manutenção da política.

Não houve consenso sobre a proposta, no entanto. O desenho foi apresentado em reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que reúne os secretários de fazenda estaduais sob a coordenação do governo federal, para tratar do tema. Os secretários de Fazenda dos estados vão levar o tema a seus governadores. A decisão final será tomada em reunião marcada para o dia 27, em São Paulo.

O secretário executivo da Fazenda disse que a discussão não é sobre retirar o imposto de toda a cadeia. Segundo ele, há um desafio hoje da importação de diesel, que tem se descasado do preço interno por conta da guerra no Irã. Isso tem dificultado tanto a Petrobras quanto distribuidoras, afirmou.

— Nós não estamos discutindo, muito menos impondo que se retire o ICMS de toda a cadeia de combustíveis que os estados arrecadam. Há um desafio hoje em razão da guerra da importação de diesel. O Brasil tem de importar 27% do diesel consumido no Brasil, e a importação tem se descasado do preço interno por conta da guerra, do Brent, do frete e do seguro. O que tem dificultado fechar os contratos de importação — afirmou Durigan.



Diferença com 2022

Para Durigan, é possível avançar na negociação com os estados. O secretário avaliou que há um "trauma" com 2022, quando leis patrocinadas pelo governo Jair Bolsonaro reduziram a cobrança de ICMS, mas defendeu que a postura da gestão atual é diferente.

Após a reunião, o presidente do Comitê Nacional de Secretários de Fazenda (Comsefaz), Flávio César, disse que o comitê tem disposição "em contribuir com soluções coordenadas no âmbito federativo".

"O Comsefaz está aberto ao diálogo com o Ministério da Fazenda, sempre com a responsabilidade de avaliar, de forma criteriosa, os impactos das propostas para os estados", afirmou o secretário do Mato Grosso do Sul, afirmou em nota.

O posicionamento é mais brando do que o desta terça-feira, em que o comitê alegou que uma nova redução do ICMS poderia enfraquecer a capacidade dos estados de financiar políticas públicas. Segundo o GLOBO apurou, de maneira geral, a proposta foi considerada "palatável" pelos representantes dos estados, considerando a compensação do governo federal. Mas ainda há dúvidas de como acontecerá. Há alguns estados, no entanto, que devem fazer oposição à proposta, mas o entendimento é de que não é necessário unanimidade para firmar o acordo federativo.

— Ontem, acho que houve alguma espécie de precipitação e, se lembrar 2022, acho que o trauma é grande, a gente entende o trauma de 2022, mas a gente está construindo aqui com muita colaboração federativa e esse é o caminho que nós temos que fazer daqui em diante — avaliou Durigan, durante a coletiva de imprensa.

Durante a entrevista coletiva, Durigan fez questão de pontuar em diversos momentos a diferença da proposta atual para o governo Bolsonaro.

—Está todo mundo muito ciente do momento delicado que a gente passa no país. Um momento em que nós temos uma guerra externa que não tem nada a ver conosco, mas que está implicando custos ao país, às famílias, aos caminhoneiros. E nós estamos fazendo o melhor possível, respeitando a governança da Petrobras, adotando as medidas que têm neutralidade fiscal com menor intervenção possível.

Impostos federais

Na semana passada, o governo decidiu zerar temporariamente as alíquotas de PIS e Cofins sobre o diesel, o que, segundo estimativas oficiais, pode reduzir o preço do combustível em cerca de R\$ 0,32 por litro. A medida tem impacto fiscal relevante — com renúncia de R\$ 6,7 bilhões em quatro meses.

Além disso, foi criada uma subvenção temporária para produtores e importadores de diesel, também estimada em R\$ 0,32 por litro. Na prática, a combinação das duas medidas pode chegar a um alívio potencial de R\$ 0,64 no preço final ao consumidor.

O governo determinou que esse benefício seja obrigatoriamente repassado nas bombas, com fiscalização da Agência Nacional de Petróleo (ANP) e exigência de transparência nos postos, que deverão informar a redução de preços.

Para compensar o custo das medidas, o pacote inclui a criação de um imposto temporário sobre a exportação de petróleo bruto e diesel. A estratégia é desestimular a venda para o exterior em um momento de preços elevados e, ao mesmo tempo, gerar arrecadação para equilibrar as contas públicas.

Imposto de Renda 2026: Receita Federal passa a cruzar 100% das despesas médicas na malha fina. A expectativa da equipe econômica é que a receita com essas exportações, somada ao aumento de royalties, neutralize o impacto fiscal das desonerações e subsídios.

Outras medidas

Além da discussão sobre o ICMS, a reunião também tratou de outras medidas para evitar abusos na cadeia de combustíveis diante da crise global. Em primeiro lugar, os estados se comprometeram a enviar à Receita Federal suas listas de devedores contumazes, com foco especial no ICMS do setor de combustíveis.

O objetivo é integrar esses dados em uma lista nacional unificada, permitindo que o Fisco e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) atuem de forma coordenada para afastar do mercado atores que operam ilegalmente.

Houve também deliberação para compartilhamento em tempo real das notas fiscais dos postos com a Agência Nacional de Petróleo (ANP) para agilizar a fiscalização contra abusos de preços. Segundo Durigan, 21 estados já aderiram e já será possível publicar uma resolução do Confaz sobre a medida. Outros seis estados ficaram de avaliar: São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Amazonas, Mato Grosso e Alagoas.

– Com isso, a gente já tem um ganho de fiscalização por parte da ANP, da Senacon e dos Procons estaduais de imediato.

Durigan afirmou que o governo quer mitigar ao máximo o aumento do petróleo para a população e pediu colaboração dos estados para ampliarem a fiscalização.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

GENIAL AVANÇA EM ENERGIA SOLAR COM SUA MAIOR USINA NO RIO

Por Rennan Setti



Nova usina solar da Genial — Foto: Divulgação

A Genial Solar, empresa de geração de energia renovável do grupo de investimentos, construiu sua maior usina de geração fotovoltaica no Rio. A nova usina fica em área de 48 mil metros quadrados no interior do estado e conta com cerca de 3,8 mil módulos.

A potência é de 2,6 mil kWp, e a Genial estima que a geração anual da usina seja de 4,5 mil

MWh — equivalente ao consumo de 191 empresas de médio porte ou 2 mil casas, afirma a empresa.

O braço de geração da Genial entrou no mercado de geração distribuída compartilhada no Rio em outubro de 2022, por meio de modelo de “assinatura” — ou seja, o cliente não precisa instalar placas no telhado, já que a energia vem das usinas. A companhia mira clientela residencial e empresas conectadas à baixa tensão, como bares e restaurantes.

Com a nova unidade, a Genial chega a 22 usinas em operação, além de duas em construção. A capacidade total de geração é de 97,5 MWp. Em novembro, o CEO da Genial, Rodolfo Riechert, disse à coluna que o negócio de GD já estava avaliado em R\$ 700 milhões.

— É um mercado em ascensão. A busca por energia renovável com economia na conta de luz cresce de forma consistente — diz Guilherme Grumser, responsável pela Genial Solar.

De acordo com a companhia, o investimento na nova usina foi de R\$ 9,8 milhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

TABELA DO FRETE: ENTENDA COMO O GOVERNO IRÁ APERTAR A FISCALIZAÇÃO

Ideia é suspender e até mesmo cancelar o registro de empresas que descumpram o piso

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



Caminhões transitam no Rio — Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou nesta quarta-feira que o governo vai passar a divulgar as empresas que têm mais autuações por descumprir a tabela mínima dos preços do frete, prevista em lei desde 2018, e que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), passou a fiscalizar eletronicamente todos os fretes, a partir de dados fiscais disponibilizados pelos estados.

O governo vai editar uma medida provisória para dar poderes à ANTT para suspender e até mesmo cancelar o o registro de frete de empresas que descumpram a tabela de maneira contumaz e reincidente.

Com será a fiscalização?

- As autuações são feitas pela agência reguladora, que identifica inconsistências durante ações de fiscalização física, por meio de fiscais, ou eletrônica, por meio de dados fiscais das transportadoras fornecidos à ANTT pelos fiscos estaduais via um convênio entre a agência e o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), firmado em 2023 e em vigência desde 2024.
- As autuações se dão às empresas que não cumprem com o pagamento do frete mínimo a terceirizadas e motoristas autônomos. Empresas que verticalizam suas operações, ou seja, são proprietárias dos caminhões e contratam seus motoristas, não estão sujeitos à tabela do frete mínimo.

De acordo com o ministro, a ANTT já tem condições de fazer a fiscalização eletrônica de todos os fretes. Segundo o ministro Renan Filho, a agência utiliza dados das notas fiscais eletrônicas das secretarias de fazenda estaduais para monitorar os fretes em tempo real.

— Um caminhão não entra no estado sem a nota fiscal eletrônica. E a nota fiscal nos dá esses dados de frete — explica Renan Filho.

Inteligência

Já a fiscalização física se dá por meio do que o ministro chamou de “trilhas de inteligência”, ou seja, nas regiões com maior índice de descumprimento da tabela, como os que concentram atividades de transporte e escoamento de proteína animal, combustíveis e bebidas.

Segundo o Ministério dos Transportes, o sistema usará os dados do Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot), uma espécie de sistema de uso obrigatório que registra as operações de frete no país e reúne os preços praticados, o transportador, o tipo de carga e a empresa contratante.

O sistema, segundo Guilherme Sampaio, vai impedir valores inferiores aos da tabela.

— Se as informações estiverem em desacordo, esse documento necessário para o transporte não será emitido — afirma.

De acordo com Renan Filho, a medida a ser editada pelo governo vai determinar que empresas reincidentes no descumprimento da tabela do frete possam sofrer a suspensão cautelar ou mesmo o cancelamento do direito de contratar frete ou de transportar.

Criada com a greve dos caminhoneiros de 2018, a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas estabelece que compete à Agência Nacional Transportes Terrestres publicar norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas.

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: O Globo - RJ

Data: 19/03/2026

SELIC EM 14,75% AO ANO E GUERRA NO IRÃ: O QUE FAZER COM O DINHEIRO?

Especialistas explicam como ouro, dólar, ações e renda fixa reagem em momentos de tensão no mercado

Por Roberto Malfacini Jr. — Rio de Janeiro



O risco de interrupções na oferta pressiona o preço do petróleo e pode beneficiar empresas ligadas à exploração e produção da commodity — Foto: Eric Thayer/Bloomberg

O aumento das tensões geopolíticas no Oriente Médio, com o conflito envolvendo Irã, Estados Unidos e Israel, voltou a colocar os mercados financeiros em alerta. A disparada do petróleo, que chegou a superar os US\$ 100 por barril nas últimas semanas, ampliou a volatilidade e reacendeu temores sobre inflação e crescimento global. O conflito também influenciou a decisão sobre juros no Brasil. Nesta quarta-feira, o Banco

Central decidiu pela redução da taxa Selic em apenas 0,25 ponto percentual, a 14,75%.

Em momentos como o atual, investidores costumam ajustar rapidamente suas carteiras. Ativos considerados mais seguros ganham espaço, enquanto setores mais sensíveis ao ciclo econômico tendem a perder valor. Para a especialista e consultora em investimentos Carol Stange, esse movimento é típico em períodos de instabilidade.

— Quando a percepção de risco aumenta, preservar patrimônio passa a ser tão importante quanto buscar retorno. Por isso, o capital tende a migrar para ativos vistos como mais seguros — afirma.

A seguir, veja como diferentes classes de investimento costumam reagir em cenários de guerra ou forte tensão internacional e quais as orientações do que fazer com seu dinheiro, diante do patamar de juros ainda elevados.

Ouro e dólar

Em crises geopolíticas, o mercado costuma migrar para os chamados ativos de proteção, considerados mais resilientes em momentos de incerteza.

Tradicionalmente fazem parte desse grupo o ouro, o dólar, títulos do Tesouro americano e algumas commodities estratégicas, especialmente as ligadas à energia.

O ouro costuma ganhar destaque por não depender diretamente do desempenho de uma economia específica.



— Diferentemente de uma moeda ou de uma empresa, o ouro não está ligado à política econômica de um país. Por isso ele funciona como uma espécie de reserva de confiança quando o cenário global se torna mais instável — explica Stange.

O dólar também tende a se valorizar nesses períodos. Em momentos de aversão ao risco, investidores globais direcionam recursos para ativos americanos, considerados mais seguros:

— Os Estados Unidos ainda são vistos como o principal porto seguro financeiro do mundo, então, o fluxo internacional de capital acaba fortalecendo a moeda americana.

Renda fixa ganha espaço

Em períodos de maior incerteza global, a renda fixa costuma ganhar protagonismo nas carteiras. Muitos investidores passam a priorizar previsibilidade e preservação de capital, mesmo com retornos mais moderados.

Conflitos que impactam o mercado de energia também tendem a reacender preocupações com inflação:

— Quando o custo da energia sobe, ele acaba se espalhando por toda a economia. Isso aumenta o interesse por títulos com rendimento conhecido ou proteção contra a inflação.

Bolsa: vender ou aproveitar quedas?

Crises geopolíticas costumam provocar quedas rápidas nas bolsas de valores, muitas vezes antes que o impacto econômico real do conflito esteja claro.

Segundo Stange, isso acontece porque o mercado reage primeiro ao aumento da incerteza.

— A bolsa tende a precificar o medo rapidamente. Só depois os investidores passam a avaliar com mais calma quais empresas realmente serão afetadas — diz.

Para quem investe com horizonte de longo prazo, esses momentos podem abrir oportunidades.

— Quedas generalizadas podem criar bons pontos de entrada em empresas sólidas que continuam com fundamentos fortes, apesar do ruído de curto prazo.

Erros a evitar

A especialista alerta que momentos de crise costumam estimular decisões impulsivas dos investidores. Um dos erros mais comuns, segundo ela, é reagir apenas às manchetes do dia.

— Quem toma decisões apenas com base no noticiário corre o risco de vender depois da queda ou comprar quando o preço já subiu demais — diz.

Outro equívoco frequente é concentrar investimentos em setores que parecem se beneficiar diretamente do conflito, como petróleo ou defesa.

— Movimentos provocados por crises podem ser intensos, mas também costumam ser temporários.

De acordo com Stange, nem todo conflito provoca mudanças estruturais na economia global:

— Muitas vezes o mercado passa por um choque inicial de incerteza e, conforme as informações ficam mais claras, os preços voltam a refletir os fundamentos.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PARA LIBERAR US\$ 1,5 BI À CSN, BANCOS COBRAM VENDA DE DIVISÃO DE CIMENTOS

Empresa negocia empréstimo com grupo de instituições para garantir um fôlego financeiro

Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Talita Nascimento (Broadcast)



A CSN tem R\$ 6,6 bilhões em dívidas bancárias com vencimentos este ano Foto: Marcos Arcoverde/Estadão - 21/07/2016

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e um grupo de bancos ainda não chegaram aos termos finais de um empréstimo que está sendo trabalhado de até US\$ 1,5 bilhão, com garantia das ações da CSN Cimentos. No próximo dia 17 de abril vencem cerca de US\$ 180 milhões em títulos de dívida emitidos no exterior (bonds), o equivalente a pouco mais de R\$ 900 milhões. A CSN tem ainda R\$ 6,6 bilhões em dívidas bancárias com

vencimento este ano. A Coluna apurou que as discussões estão centradas nas condições contratuais sobre a garantia.

Os bancos desejam amarrar um acordo no qual haja compromisso do empresário Benjamin Steinbruch de venda futura da CSN Cimentos e, sobretudo, de que criará as condições necessárias para isso. No limite, o empréstimo servirá como uma garantia da venda do ativo.

Negociado a juros altos, de cerca de 15%, o conceito é o de que, caso Steinbruch não concretize a venda prometida, os próprios bancos tomariam o ativo e concluiriam a venda para reaver o dinheiro. Há quem veja operação quase como uma espécie de armadilha, mas outras fontes do mercado entendem que esse será apenas um fôlego financeiro para que a empresa tenha tempo de concluir seu plano de venda de ativos.

Processo deve atrair mais de 10 interessados

Como mostrou a Coluna, o processo de venda da CSN começou a caminhar. Segundo fontes, ao menos 10 empresas devem assinar os contratos para avaliar os dados da empresa, o primeiro passo antes de se fazer uma oferta não vinculante, que é a próxima etapa. O negócio é estimado em US\$ 2,5 bilhões.

A CSN Cimentos faz parte do conglomerado e depende operacionalmente da CSN. Nesse contexto, mais de uma fonte afirmou à Coluna que a escória, um subproduto da produção de ferro gusa, utilizado na fabricação de cimento, é um ponto crítico na negociação de venda. Segundo a visão desses interlocutores, há o risco de que a CSN possa dificultar esse fornecimento em algum momento e, portanto, o contrato deve ser bem claro nessas linhas e, ainda assim, esse seria um fator de risco.

Em outra ponta, o pedido de recuperação extrajudicial da Raízen materializou preocupações com a situação das companhias brasileiras. Algumas delas tiveram uma deterioração importante de sua saúde financeira e reversão de planos em período curto de tempo. Vale lembrar que a maior parte dos bancos que compõem o sindicato que irá financiar a CSN para atravessar vencimentos importantes este ano é estrangeira, ou seja, têm de aprovar o empréstimo junto às suas matrizes no exterior, onde o entendimento do atual contexto no Brasil pode ficar mais complicado.

Morgan Stanley e Santander, que receberam mandato para a venda da CSN Cimentos, estão entre as instituições que compõem o sindicato. O grupo de bancos é formado ainda por Citi, Deutsche Bank, Banco do Brasil, BNP Paribas e HSBC.

Procurada, a CSN não comentou. Os bancos também não se pronunciaram.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/03/2026

LULA DIZ QUE ESPERAVA CORTE DE 0,50 PONTO NOS JUROS, MAS QUE BC BAIXOU SÓ 0,25 'POR CAUSA DA GUERRA'

Segundo presidente, conflito no Oriente Médio instaurou 'crise no petróleo' e governo federal não vai permitir que ela traga prejuízo para os brasileiros

Por Gabriel de Sousa (Broadcast), Gabriel Hirabahasi (Broadcast) e Geovani Bucci (Broadcast)

BRASÍLIA E SÃO PAULO - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta quinta-feira, 19, que o Banco Central (BC) diminuiu em apenas 0,25 ponto percentual a taxa Selic por conta da guerra no Oriente Médio. O presidente disse que esperava uma redução de 0,5 ponto percentual.

"Hoje é um dia que eu poderia estar mais feliz, mas estou triste. Eu esperava que o nosso Banco Central abaxasse os juros em pelo menos 0,5 e abaxou apenas 0,25 por causa da guerra. Essa guerra até no nosso Banco Central? Não é possível", disse o presidente.

O presidente disse que a guerra instaurou uma crise no petróleo e que o governo federal não vai permitir que ela traga um prejuízo para os brasileiros, tanto no preço dos combustíveis quanto dos alimentos. Mesmo com a isenção do PIS e do Cofins e a subvenção de R\$ 0,64/litro do diesel, Lula disse que as cifras subiram por conta de "bandidos" que querem ganhar dinheiro com os efeitos do conflito geopolítico.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva Foto: Taba Benedicto/Estadão

"Não aumentou apenas o preço do diesel. Aumentou o preço do álcool, que não tem nada a ver com a guerra do Irã, aumentou o preço da gasolina, que ainda não tinha por que aumentar. Significa que, neste País, tem bandido que quer ganhar dinheiro com o enterro da mãe, até com a fome dos pobres e até com a miséria dos outros", declarou Lula, que destacou ainda que a Polícia Federal (PF) recebeu ordens de reprimir empresas que estão escalonando os valores dos combustíveis de forma

abusiva.

O presidente também fez um pedido para que os governadores aceitem a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para ajudar na retenção dos efeitos da guerra. "Eles poderiam fazer para não permitir o aumento. O governo federal se dispõe a devolver para ele metade", declarou.

O presidente disse ainda que o governo irá promover o que tiver ao alcance para impedir que empresários utilizem a guerra no Oriente Médio para "sacanear".

Lula disse ainda que o Brasil foi "pego de surpresa com a guerra no Oriente Médio. Ele disse não concordar com o regime teocrático do Irã, mas que é preciso respeitar a autodeterminação dos povos. Ele ainda disse que os Estados Unidos se acham "dono do mundo" e pretendem conquistar territórios como a Groenlândia e Cuba.

O presidente também lembrou que, em 2010, os Estados Unidos e a União Europeia não aceitaram um acordo do Brasil com o Irã sobre enriquecimento de urânio para fins científicos. “Há uns três ou quatro anos, os americanos e os europeus fizeram um acordo pior que o que nós fizemos”, disse.

Lula participa nesta quinta da Caravana Federativa em São Paulo, que reúne prefeitos e vereadores em uma feira de serviços e inovações do governo do Brasil, como nas áreas de planejamento e meio ambiente. Mais de 30 ministérios e autarquias federais possuem estandes no local.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/03/2026

CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO PODE DESACELERAR AVANÇO DO COMÉRCIO MUNDIAL EM 2026, DIZ OMC

Cenário de deterioração pode melhorar se a guerra terminar rapidamente e o crescimento dos gastos com IA continuar, afirma organização

Por Isabella Pugliese Vellani

O conflito no Oriente Médio pode reduzir o crescimento do comércio mundial, caso os preços de energia permaneçam elevados e possivelmente pressionem o fornecimento de alimentos e o comércio de serviços devido a interrupções em viagens e transportes, avalia a Organização Mundial do Comércio (OMC) no relatório de Perspectivas e Estatísticas do Comércio Global, publicado nesta quinta-feira, 19.

Para a OMC, o cenário de deterioração do comércio pode melhorar se a guerra entre os EUA e o Irã terminar rapidamente e o crescimento dos gastos com a inteligência artificial (IA) continuar.

A organização projeta que o crescimento do comércio global de mercadorias desacelere para 1,9% em 2026, ante 4,6% em 2025, e acelere novamente a 2,6% em 2027. O avanço do comércio de serviços deve diminuir para 4,8% em 2026, após expandir 5,3% no ano passado, e acelerar novamente para 5,1% em 2027. Juntos, o comércio de bens e serviços deve avançar 2,7% em 2026, ante 4,7% em 2025.



Avanço do PIB global deve moderar de 2,9% em 2025 para 2,8% em 2026, segundo a OMC Foto: CN-STR/AFP

O avanço do Produto Interno Bruto (PIB) global deve moderar de 2,9% em 2025 para 2,8% em 2026, mantendo o patamar em 2027, de acordo com a OMC. No entanto, um possível cenário em que os preços do petróleo bruto e do gás natural liquefeito (GNL) permaneçam elevados ao longo de 2026 pode reduzir 0,3 ponto porcentual (pp) da previsão para o PIB este ano.

Para a organização, consequentemente, isso pode significar um corte de 0,5 pp da previsão de comércio para este ano e até 1,0 pp para regiões dependentes de importações de energia. Isso pode fazer com que os volumes de comércio de mercadorias cresçam apenas 1,4% no cenário de preços altos de energia. O comércio de serviços também crescerá a um ritmo mais lento de 4,1% em 2026.

A diretora-geral da OMC, Ngozi Okonjo-Iweala, afirmou que a perspectiva reflete a resiliência do comércio global, mas que a previsão está “sob pressão” do conflito no Oriente Médio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/03/2026

DIESEL: ABATER ICMS DE R\$ 1,17 POR LITRO É INSUFICIENTE COM DEFASAGEM DE R\$ 2,41, DIZ ENTIDADE

Para a Abicom, proposta do governo de zerar o ICMS das importações do combustível não resolve risco de desabastecimento no País

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - Com defasagem de R\$ 2,41 por litro de diesel nas refinarias da Petrobras em relação aos preços do mercado internacional, a proposta do governo de zerar o ICMS das importações do combustível não resolve o risco de desabastecimento no País, avalia o presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), Sergio Araújo.

Ainda sem aprovação dos governadores, a conta está longe de fechar na avaliação de Araújo. "Ainda falta o 'de acordo' dos Estados, mas não resolve. A defasagem supera R\$ 2,40 e o ICMS é de R\$ 1,17", explicou.

O petróleo do tipo Brent fechou a quarta-feira, 18, cotado a US\$ 107,38 o barril, deixando o diesel vendido no Brasil com defasagem média de 57% em relação ao mercado internacional. Se levar em conta apenas as refinarias da Petrobras, essa diferença é de 67%, ou R\$ 2,41 por litro.



Brasil importa cerca de 20% a 30% de todo diesel que consome Foto: Daniel Teixeira/Estadão

No caso da gasolina, a defasagem média é de 44% e de 52% nas refinarias da Petrobras. Para equiparar os preços ao mercado internacional, seria necessário um aumento pela estatal de R\$ 1,30.

O Brasil importa cerca de 20% a 30% de todo diesel que consome, dependendo da época do ano, e em torno de 10% a 15% de gasolina. Na quarta-feira, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que avalia todos os

dias o comportamento do preço do petróleo e que tem feito "das tripas coração" para atender o mercado.

A empresa está aumentando a capacidade das suas refinarias, com média acima de 100% de utilização. No fechamento de terça-feira, 17, a média das unidades foi de 100,4%. Na Revap, RPBC e Recap, em São Paulo; Rnest, em Pernambuco; e Repar, no Paraná, registraram Fator de Utilização (Fut) acima de 95%.

O último aumento do diesel pela estatal foi de 11,6%, no último sábado, após 312 dias com preços congelados. Já a gasolina está há 52 dias sem reajuste.

Privadas

As refinarias privadas têm feito reajustes todas as semanas. A Acelen, que controla a maior delas, a Refinaria de Mataripe, na Bahia, com 14% do mercado, já fez cinco reajustes do diesel em março e quatro da gasolina. Com isso, o preço do diesel praticado por Mataripe está 56% acima dos preços da Petrobras, e o da gasolina, 45% superior.

Em termos de defasagem, a Acelen registrou na quarta-feira diferença de apenas 6% no caso do diesel e de 2% na gasolina na comparação com o mercado internacional.

Com os aumentos, o impacto nos postos de abastecimento no País já está sendo observado, com alta de 24,7% do diesel desde o dia 28 de fevereiro, e da gasolina em cerca de 10% na mesma comparação, segundo painel dinâmico da ValeCard.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/03/2026

TARCÍSIO ARTICULA REUNIÃO COM STF SOBRE AÇÃO CONTRA PRIVATIZAÇÃO DA SABESP

Encontro com quatro ministros deve ocorrer nesta quinta-feira, 19, em Brasília; ação foi apresentada pelo PT, que aponta irregularidades no processo

Por Geovani Bucci (Broadcast) e Lavínia Kaucz (Broadcast)

SÃO PAULO E BRASÍLIA - O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), deve se reunir nesta quinta-feira, 19, em Brasília, com quatro ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) para tratar da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF 1182), que questiona a lei que autorizou a privatização da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp).

Segundo pessoas a par do assunto ouvidas pelo Estadão/Broadcast, estão previstos encontros com o relator do caso, ministro Cristiano Zanin, além de Gilmar Mendes, Edson Fachin e Luiz Fux.

A ação foi apresentada pelo PT em julho de 2024 contra a Lei Estadual 17.853/2023. O partido sustenta que o processo de desestatização estaria comprometido por supostas irregularidades, entre elas a existência de apenas um concorrente na disputa pelo bloco de controle, com oferta de R\$ 67 por ação, valor que, segundo a legenda, estaria abaixo do preço de mercado e poderia gerar prejuízo ao patrimônio público.



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas Foto: Werther Santana/Estadão

A petição também questiona o sigilo sobre o preço mínimo da operação, que, segundo o governo estadual, será divulgado apenas após a conclusão da venda das ações, prevista para a próxima segunda-feira, 22. Para o PT, a falta de transparência teria favorecido o único interessado no certame.

Dois dias após a proposição, o ministro do STF Luís Roberto Barroso rejeitou pedido do partido para suspender o processo de privatização. Ele entendeu que não estavam presentes os requisitos para concessão de liminar e que as alegações exigem análise mais aprofundada de provas.

O caso será reexaminado por Zanin e está pautado para julgamento no plenário virtual entre 20 e 27 de março.

Prisão domiciliar de Bolsonaro

A agenda de Tarcísio em Brasília também é vista como uma oportunidade para reforçar a articulação em torno da situação do ex-presidente Jair Bolsonaro, preso na Papudinha, especialmente no que diz respeito à manutenção da prisão domiciliar.

O governador já defendeu publicamente uma solução favorável a Bolsonaro e afirmou que pretende ampliar o diálogo com o STF. Em 12 de dezembro, Tarcísio admitiu ter tratado do tema diretamente com ministros da Corte durante reuniões realizadas em Brasília. Oficialmente, as agendas tiveram como pauta o Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag), segundo sua assessoria.

Em declaração posterior, o governador afirmou que aproveitou os encontros para levar argumentos de caráter “humanitário” em favor da medida. “Obviamente, quando a gente tem oportunidade, a gente leva também a questão humanitária. Vocês conhecem a minha posição. É uma posição técnica

também", disse, em entrevista à imprensa. "Eu entendo que o presidente não tem saúde para estar em regime fechado. Ele precisa estar com a família para ter a melhor assistência possível."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

DISTRIBUIDORAS PEDEM INTERFERÊNCIA DO GOVERNO PARA QUE PETROBRAS RETOME LEILÕES DE COMBUSTÍVEIS

Sindicato do setor enviou carta a ministros e ao vice-presidente, Geraldo Alckmin, manifestando preocupação com "a crescente instabilidade que permeia o abastecimento nacional de combustíveis"

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Sindicom pediu ao governo providências para que a Petrobras retome leilões de combustíveis — Foto: Divulgação/Petrobras

O Sindicato Nacional de Empresas Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes (Sindicom) pediu ao governo providências para que a Petrobras retome leilões de combustíveis, suspensos pela companhia nesta semana. O Valor apurou que a entidade enviou carta aos ministros de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e da Fazenda, Fernando Haddad — este de saída do cargo para concorrer às eleições do governo de

São Paulo — sobre o cenário atual do mercado de combustíveis.

A entidade enviou a carta ainda ao vice-presidente, Geraldo Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Mdic), ao ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, e à diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

No documento, o Sindicom manifestou preocupação com "a crescente instabilidade que permeia o abastecimento nacional de combustíveis". Segundo a entidade, distribuidoras associadas relatam aumento "relevante" da demanda de produtos, ao mesmo tempo em que há cortes nas cotas de fornecimento pela estatal.

A companhia tem negado pedidos adicionais de combustíveis para entrega em março e abril. O quadro estressa o fluxo regular de produtos, afirma o Sindicom no documento.

"A ausência de diretrizes claras na política de preços e a incerteza no atendimento integral dos pedidos pela Petrobras — somadas à instabilidade no calendário de leilões e ao cancelamento intempestivo de certames — comprometem severamente a previsibilidade operacional e o planejamento estratégico dos agentes de distribuição."

Ainda de acordo com o Sindicom, o volume importado de diesel S-10, de baixo teor de enxofre, vem aumentando ano a ano, porém, no momento, é registrado aumento abrupto do uso do produto adquirido no exterior, "o que gera disrupção e stress na cadeia logística a partir dos portos."

"O Sindicom solicita a adoção de providências a fim de que a Petrobras retome, com a maior brevidade possível, a realização de leilões em volumes condizentes com a demanda do mercado, de modo a evitar o agravamento dos riscos ora sinalizados".

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/03/2026

SETOR AÉREO TEM REAJUSTE DE QUASE 50% NO COMBUSTÍVEL PELA PETROBRAS NA PRÓXIMA SEMANA

Querosene de aviação representa cerca de 33% do custo operacional de uma companhia aérea no Brasil; setor conversa com o governo para tentar costurar uma saída, como a tomada no caso do diesel

Por Cristian Favaro, Valor — São Paulo



— Foto: Ricardo Moraes/Reuters

O setor aéreo ligou um alerta com a crise do petróleo e seus efeitos sobre o combustível de aviação. A previsão é de que a Petrobras divulgue no próximo dia 23 a atualização dos preços do querosene de aviação (QAV). Pessoas do setor apontaram que pode haver uma alta de até 50% diante do tamanho da volatilidade da cotação do petróleo nas bolsas.

No dia 27 de fevereiro, antes do início dos ataques, a Petrobras já anunciou um reajuste de 9,4% no preço do QAV a partir do dia 1º de março. Os Estados Unidos e Israel atacaram o Irã pela primeira vez no dia 28 de fevereiro.

Juliano Noman, presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), disse que o segmento está em contato com o governo para tentar costurar uma saída, como a tomada no caso do diesel. “Nós alertamos sobre os possíveis impactos. O mercado está muito incerto e volátil”, disse. O combustível representa cerca de 33% do custo operacional de uma companhia aérea no Brasil.

A articulação está hoje concentrada na Casa Civil e no Ministério de Portos e Aeroportos.

Noman voltou a defender uma possível ajuda com o apoio da Petrobras. “Mais de 80% do QAV é produzido no Brasil”, disse.

O risco maior desse aumento, disse, é um corte na oferta de voos, cancelamento de rotas e aumento do preço das passagens.

Em nota, o Ministério de Portos e Aeroportos disse ter enviado uma proposta ao Ministério da Fazenda com medidas voltadas à redução dos impactos da elevação do preço internacional do petróleo sobre o setor aéreo.

“O documento, elaborado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), reúne sugestões como a redução temporária de tributos incidentes sobre o querosene de aviação, redução do IOF sobre operações financeiras das empresas aéreas e do Imposto de Renda sobre operações de leasing de aeronaves”, disse a pasta.

Segundo o ministério, o objetivo com a medida é preservar a competitividade das empresas, evitar repasses excessivos ao consumidor e manter a conectividade aérea no país.

“O material foi encaminhado ao Ministério da Fazenda como subsídio técnico para avaliação e, neste momento, integra tratativas internas do governo federal”, disse.

Em nota, a Petrobras afirmou que, conforme “prática que remonta aos últimos 20 anos, os ajustes de preços de QAV da Petrobras para as distribuidoras, para cima ou para baixo, ocorrem no dia 1º de cada mês, definidos por meio de fórmula contratual negociada entre as partes”.

Segundo a estatal, considerando que as relações contratuais são regidas por sigilo comercial e que o cenário atual é de extrema volatilidade, tendo o preço do petróleo apresentado altas e baixas expressivas nos últimos dias, não é permitido, tampouco possível, antecipar valores futuros.

“Atualmente, o preço médio de venda da Petrobras para as distribuidoras é de R\$ 3,58/litro.”

“Cabe destacar que, no acumulado desde dezembro de 2022, a Petrobras reduziu os seus preços de QAV em 29,5%, equivalente a um decréscimo de R\$ 1,50/litro. Considerando a inflação no período, essa redução é de 38,6%”, afirmou a Petrobras, na nota.

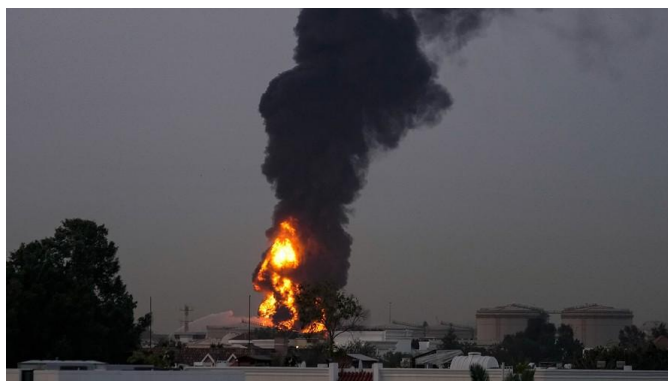
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/03/2026

SHELL E EXXON TÊM INSTALAÇÕES ATINGIDAS POR ATAQUES DO IRÃ NO ORIENTE MÉDIO

Drone atingiu a refinaria Samref, da Arábia Saudita, que pertence tanto à Saudi Arabian Oil Co., conhecida como Aramco, quanto à Exxon, que possui uma participação de 50%

Por Dow Jones — Nova York



Na imagem, ataques iranianos no Oriente Médio, na última semana — Foto: Associated Press

Ataques distintos do Irã nas últimas 24 horas danificaram instalações de propriedade da Shell e de copropriedade da Exxon Mobil. As ações da Exxon subiram 1,2% nesta quinta-feira (19), enquanto as da Shell caíram 0,6%. Os preços do petróleo subiram cerca de 3%, para US\$ 109 por barril, após subirem brevemente para US\$ 120.

Um drone atingiu a refinaria Samref, da Arábia Saudita, na cidade de Yanbu, nesta quinta-feira. A refinaria pertence tanto à Saudi Arabian Oil Co., conhecida como Aramco, quanto à Exxon, que possui uma participação de 50%. Ela pode processar 400 mil barris de petróleo bruto por dia, o que a torna uma das maiores refinarias da região. O Irã colocou a refinaria em uma lista de potenciais alvos de guerra.

A extensão dos danos não estava clara. A Exxon não respondeu imediatamente a um pedido de comentário. A Aramco preferiu não comentar.

Yanbu é uma cidade portuária cada vez mais importante. A localização no Mar Vermelho a fazia parecer “mais segura” do que os portos no Golfo Pérsico durante esta guerra. Normalmente, a Arábia Saudita exporta a maior parte de seu petróleo do Golfo através do Estreito de Ormuz e, de lá, para o resto do mundo.

No entanto, o Irã bloqueou o estreito e atacou navios no Golfo, por isso a Arábia Saudita tem desviado seu petróleo pelo Oleoduto Leste-Oeste até o Mar Vermelho. Esse oleoduto termina em Yanbu, cujos portos podem enviar milhões de barris de petróleo e combustíveis por dia para a Europa e Ásia. Assim, ele se tornou uma válvula de escape fundamental para o mercado mundial de petróleo.

“Qualquer interrupção na infraestrutura essencial, como o porto de Yanbu, poderia remover de 5 a 6 milhões de barris por dia do mercado, e, potencialmente, elevar os preços do petróleo para US\$ 150 ou mais”, escreveu o analista da Rystad Energy, Aditya Saraswat.

A Shell também sofreu danos em uma importante instalação no Oriente Médio. A gigante petrolífera britânica possui uma planta na Cidade Industrial de Ras Laffan, no Catar, chamada Pearl, que transforma gás natural em líquidos, utilizados para tudo, desde combustível até produção química. A planta Pearl é a maior do gênero no mundo.

Uma barragem de mísseis iranianos atingiu Ras Laffan no final da quarta-feira (18), causando também danos severos em plantas de gás natural liquefeito pertencentes à QatarEnergy. A Shell informou que os ataques causaram um incêndio na planta Pearl que, desde então, foi apagado. A planta está agora “em estado seguro”, afirmou a Shell, acrescentando que não houve relatos de feridos da empresa.

“Estamos trabalhando em estreita coordenação com as autoridades do Catar e nossos parceiros da Qatar Energy para gerir a situação e avaliar os danos”, declarou a empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/03/2026

ESCOLTA EM ORMUZ E TROPAS TERRESTRES: EUA AVALIAM REFORÇOS NO ORIENTE MÉDIO EM MEIO A GUERRA COM O IRÃ

Autoridades do governo também discutiram a possibilidade de enviar forças americanas para garantir a segurança dos estoques iranianos de urânio altamente enriquecido

Por Reuters — de Washington



O porta-aviões dos Estados Unidos, USS Gerald R. Ford — Foto: REUTERS/Makis Kartsonakis TPX IMAGES OF THE DAY

O governo do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, está considerando enviar milhares de tropas americanas para reforçar sua operação no Oriente Médio, enquanto os militares se preparam para possíveis próximos passos na campanha contra o Irã, disseram um funcionário dos EUA e três pessoas familiarizadas com o assunto.

Os desdobramentos podem dar a Trump opções adicionais enquanto ele avalia ampliar as operações americanas, com a guerra contra o Irã já na terceira semana.

Essas opções incluem garantir passagem segura para petroleiros pelo Estreito de Ormuz, missão que seria realizada principalmente por forças aéreas e navais, disseram as fontes. Mas assegurar o estreito também pode significar o envio de tropas dos EUA para o litoral iraniano, afirmaram quatro fontes, incluindo dois funcionários americanos.

A Reuters concedeu anonimato às fontes para que pudessem falar sobre planejamento militar.

O governo Trump também discutiu opções para enviar forças terrestres à ilha de Kharg, no Irã — responsável por 90% das exportações de petróleo do país —, disseram três pessoas familiarizadas com o tema e três autoridades americanas. Um dos funcionários afirmou que tal operação seria muito arriscada. O Irã tem capacidade de atingir a ilha com mísseis e drones.

Os Estados Unidos realizaram ataques contra alvos militares na ilha em 13 de março, e Trump ameaçou atingir também sua infraestrutura petrolífera crítica. No entanto, devido ao papel vital da ilha



na economia iraniana, controlar o local provavelmente seria visto como uma opção melhor do que destruí-lo, dizem especialistas militares.

Qualquer uso de tropas terrestres dos EUA — mesmo em missão limitada — pode representar riscos políticos significativos para Trump, diante do baixo apoio da opinião pública americana à campanha contra o Irã e das promessas de campanha do presidente de evitar novos conflitos no Oriente Médio.

Autoridades do governo também discutiram a possibilidade de enviar forças americanas para garantir a segurança dos estoques iranianos de urânio altamente enriquecido, disse uma das fontes.

As fontes não acreditam que o envio de tropas terrestres a qualquer parte do Irã seja iminente, mas se recusaram a discutir detalhes do planejamento operacional. Especialistas afirmam que a tarefa de proteger os estoques de urânio do Irã seria altamente complexa e arriscada, mesmo para forças especiais americanas.

Um funcionário da Casa Branca, sob condição de anonimato, disse: “Não houve decisão de enviar tropas terrestres neste momento, mas o presidente Trump sabiamente mantém todas as opções à sua disposição”.

“O presidente está focado em atingir todos os objetivos definidos da Operação Fúria Épica: destruir a capacidade de mísseis balísticos do Irã, aniquilar sua marinha, garantir que seus proxies terroristas não possam desestabilizar a região e assegurar que o Irã nunca possa possuir uma arma nuclear”.

O Pentágono se recusou a comentar.

As discussões ocorrem enquanto os militares dos EUA continuam atacando a marinha iraniana, seus estoques de mísseis e drones e sua indústria de defesa.

Os EUA realizaram mais de 7.800 ataques desde o início da guerra, em 28 de fevereiro, e danificaram ou destruíram mais de 120 embarcações iranianas até agora, segundo um relatório divulgado na quarta-feira pelo Comando Central dos EUA, que supervisiona cerca de 50 mil soldados americanos no Oriente Médio.

Trump afirmou que seus objetivos vão além de enfraquecer as capacidades militares do Irã e podem incluir garantir passagem segura pelo estreito e impedir que o país desenvolva uma arma nuclear.

Forças terrestres poderiam ampliar suas opções para atingir esses objetivos, mas envolvem riscos significativos. Mesmo sem combate direto em território iraniano, 13 militares americanos já morreram na guerra e cerca de 200 ficaram feridos, embora a grande maioria dos ferimentos seja leve, segundo os militares dos EUA.

Durante anos, Trump criticou seus antecessores por se envolverem em conflitos e prometeu manter os EUA fora de novas guerras. Mais recentemente, porém, ele se recusou a descartar a possibilidade de enviar “tropas terrestres” no Irã.

Um alto funcionário da Casa Branca disse à Reuters que Trump tem várias opções para obter material nuclear iraniano, mas ainda não decidiu como proceder. “Certamente há maneiras pelas quais isso poderia ser obtido”, disse, acrescentando: “Ele ainda não tomou uma decisão”.

Em depoimento por escrito a parlamentares na quarta-feira, a diretora de Inteligência Nacional, Tulsi Gabbard, afirmou que o programa de enriquecimento nuclear do Irã foi destruído por ataques em junho e que as entradas dessas instalações subterrâneas foram “enterradas e seladas com cimento”.

As fontes disseram que as discussões sobre reforços militares dos EUA vão além da chegada, na próxima semana, de um Grupo Anfíbio Pronto no Oriente Médio, acompanhado por uma Unidade Expedicionária de Fuzileiros Navais com mais de 2.000 militares.

Mas uma das fontes observou que os EUA perderão uma quantidade significativa de forças com a decisão de enviar o porta-aviões USS Gerald R. Ford para a Grécia para manutenção após um incêndio a bordo.

Trump também tem oscilado sobre se os EUA devem garantir a segurança do Estreito de Ormuz.

Após inicialmente dizer que a Marinha dos EUA poderia escoltar embarcações, ele pediu que outros países ajudassem a manter a rota aberta. Diante do pouco interesse dos aliados, Trump chegou a cogitar simplesmente se retirar.

“Fico me perguntando o que aconteceria se acabássemos com o que resta do Estado terrorista iraniano e deixássemos que os países que utilizam o estreito — nós não — fossem responsáveis pelo chamado ‘Estreito’?”, escreveu Trump na sua rede social, Truth Social.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/03/2026

PORTO SAUDITA DE YANBU INTERROMPE CARREGAMENTOS DE PETRÓLEO, DIZEM FONTES

Por Reuters — Nova Déli



— *Foto: Reprodução/site da SAMREF Leia também:*

O porto saudita de Yanbu, uma das duas principais rotas restantes de exportação de petróleo do Golfo, interrompeu carregamentos nesta quinta-feira (19), disseram duas fontes à Reuters, após o Ministério da Defesa da Arábia Saudita afirmar que interceptou um míssil balístico sobre a cidade.

O ministério havia dito anteriormente que um drone caiu na refinaria SAMREF, operada por uma joint venture entre Saudi Aramco e ExxonMobil, e que a avaliação de

danos em andamento. O porto de Yanbu tem sido uma das principais vias de escoamento de petróleo, depois que o Irã efetivamente fechou o Estreito de Ormuz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/03/2026

PEDIDOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NA CHINA SE RECUPERAM APÓS TURBULÊNCIA COM TARIFAS DOS EUA

Por Nikkei Asia — Dalian e Tóquio



China lidera com folga indústria naval no mundo — Foto: Art Shipyard

A indústria naval chinesa está vivenciando uma recuperação nas encomendas após a ameaça de taxas portuárias nos Estados Unidos ter tornado o ano de 2025 turbulento. A retomada tem presença crescente de embarcações de alto valor agregado, como navios-tanque para gás natural

liquefeito (GNL).



A recuperação foi visível neste mês em uma base de produção da China State Shipbuilding (CSSC) na cidade portuária de Dalian, no nordeste do país, com vários navios-tanque em construção e grandes guindastes de pórtico operando a todo vapor.

O setor passou por altos e baixos significativos. Até 2024, houve uma demanda robusta por embarcações que atendessem às normas ambientais. Mas surgiram dificuldades quando o Representante Comercial dos Estados Unidos anunciou, em abril do ano passado, a imposição de taxas portuárias para navios construídos na China que atracassem nos Estados Unidos, a serem implementadas a partir do outono daquele ano.

As empresas de transporte marítimo, diante dos custos adicionais, passaram a adiar cada vez mais a encomenda de embarcações da China. As novas encomendas aos estaleiros chineses caíram pela primeira vez em três anos em 2025, com uma queda de 35%, para 35,36 milhões de toneladas brutas compensadas, segundo a Clarksons Research.

Mas o número anual não mostra o quadro completo.

Dados mensais da Associação Chinesa da Indústria Naval mostram que, embora as encomendas tenham apresentado queda anual em termos de tonelagem de porte bruto (TPB) até outubro, elas se recuperaram acentuadamente no final de 2025. As encomendas de novembro ficaram cerca de 80% acima da média mensal de janeiro a outubro, em torno de 13 milhões de TPB, e mais que o triplo da média dos últimos 10 meses em dezembro.

Os Estados Unidos concordaram, em uma cúpula com a China em outubro, em adiar a implementação das taxas portuárias até o outono de 2026, em uma medida que se acredita ter sido um compromisso motivado pelos controles de exportação de metais de terras raras impostos por Pequim. Isso parece ter diminuído a relutância dos armadores em encomendar novas embarcações.

A Yanzijiang Shipbuilding Holdings, uma das maiores construtoras navais privadas da China, ilustra a recuperação que se seguiu à mudança radical nas taxas portuárias. Suas novas encomendas para 2025 haviam atingido apenas US\$ 540 milhões até o final de junho, mas saltaram para US\$ 2,17 bilhões em meados de novembro, com mais US\$ 300 milhões adicionados até o final do ano.

"Esse ritmo provavelmente continuará em 2026", disse o executivo-chefe (CEO), Ren Letian.

Empresas chinesas receberam 67% das novas encomendas de construção naval em todo o mundo em janeiro, e sua participação subiu ainda mais para 80% em fevereiro, de acordo com a publicação especializada Eworldship.

Muitas dessas encomendas vieram da Europa. A Hengli Heavy Industries garantiu, em fevereiro, uma encomenda de uma empresa grega para até seis navios graneleiros de 180 mil toneladas.

A resiliência das construtoras navais chinesas tende a ser atribuída à sua competitividade de custos. A mão de obra, que representa 20% ou mais do custo total de construção de uma embarcação, é 50% ou mais inferior ao de concorrentes no Japão ou na Coreia do Sul, segundo o ING. Os chineses também conseguem obter grandes quantidades de aço a preços baixos.

As empresas chinesas também estão ganhando terreno no mercado de navios metaneiros, (que transportam gás natural liquefeito(GNL), especialidade dos construtores sul-coreanos devido à expertise técnica envolvida.

A Hudong-Zhonghua Shipbuilding, empresa central do grupo CSSC, entregou em janeiro o Tianshan, seu 60º navio metaneiro. O estaleiro teria reduzido o tempo de construção de 36 para 16 meses, com a produção interna de mais equipamentos e peças-chave.

Com a ascensão dos construtores chineses, o Japão tem trabalhado para fortalecer sua indústria naval. As empresas de navegação japonesas estão optando por encomendar embarcações de fabricantes nacionais por razões de segurança econômica.

O governo japonês pretende quase dobrar o volume de construção naval em 2035 em relação aos níveis de 2024. O estaleiro Shin Kurushima planeja investir cerca de 40 bilhões de ienes (US\$ 250 milhões) até o ano fiscal de 2030 em expansão, com foco em navios movidos a combustíveis alternativos.

A guerra no Irã está causando preocupação tanto para os estaleiros chineses quanto para os japoneses. A demanda por novas embarcações cresceu em paralelo com o aumento do comércio global, e um conflito prolongado poderia fazer com que as empresas de transporte marítimo voltassem a adotar uma postura de cautela.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONSELHO DA IMO CONDENA ATAQUES A NAVIOS E COBRA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDAR NAVEGAÇÃO CIVIL E MARÍTIMOS

Da Redação Navegação 19/03/2026 - 18:46



O Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO) condenou, nesta quinta-feira (19), em reunião extraordinária em Londres, na Inglaterra, as ameaças e ataques a embarcações e o fechamento do Estreito de Ormuz, que afetam navios mercantes e ameaçam a segurança e o bem-estar dos marítimos. O órgão citou a resolução do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) e cobrou a adoção de abordagem coordenada internacionalmente em matéria de segurança e para que a resposta seja coordenada internacionalmente, ressaltando que os direitos e liberdades de navegação para navios mercantes e

comerciais, previsto no direito internacional, devem ser respeitados.

O secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez, afirmou que deve ser responsabilidade de cada um demonstrar que a omissão não é opção e que as palavras por si só não bastam. “Juntos, podemos impulsionar a mudança necessária para proteger o bem-estar daqueles que não têm voz e salvaguardar o princípio da liberdade de navegação”, disse Dominguez.

O Conselho exigiu que todos os ataques a navios que afetem marinheiros civis inocentes sejam imediatamente interrompidos e apelou aos Estados-Membros para que garantam o fornecimento de água, alimentos, combustível e outros suprimentos essenciais aos navios que não conseguem deixar a região do Golfo Pérsico. Além disso, cobrou que os governos dos países afetados facilitem a troca e a renovação de tripulações de acordo com as normas internacionais, para salvaguardar a saúde, a segurança e o bem-estar dos marinheiros.

A entidade ressaltou ainda que os Estados nacionais devem garantir que a comunicação dos marinheiros com suas famílias e amigos seja mantida e que os estoques de mantimentos e suprimentos permaneçam adequados a suas necessidades. Para isso, avaliou que é necessária trabalho internacional coordenado para garantir a segurança da navegação, tendo em conta a fadiga e a pressão dos tripulantes, a autoridade suprema do comandante e os riscos associados à travessia da área enquanto sistemas globais de navegação por satélite sofrem interferências e falsificações.

O Conselho apelou para que seja estabelecido um quadro marítimo seguro como medida urgente para facilitar a retirada dos navios mercantes retidos na região do Golfo, explicando que isso é fundamental para proteger a vida dos marítimos e garantir a segurança da navegação comercial, evitando ataques militares. O órgão orientou o secretário-geral a tomar medidas imediatas para iniciar o estabelecimento da estrutura, em colaboração com as partes relevantes.

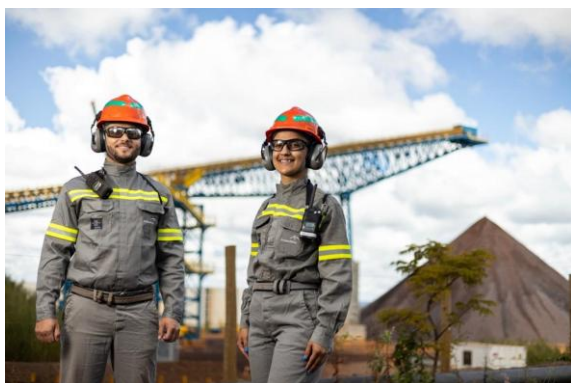
Dominguez garantiu que está pronto para começar imediatamente a trabalhar nas negociações para estabelecer uma estrutura humanitária para retirar todos os navios e marinheiros retidos. Mas ressaltou que precisará da compreensão, do compromisso e, sobretudo, de ações concretas de todos os países e partes interessadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026

PLANTA DE BENEFICIAMENTO DE MINÉRIO DA ARCELORMITTAL TERÁ ESCOAMENTO VIA PORTO SUDESTE

Da Redação Portos e logística 19/03/2026 - 17:23



A ArcelorMittal Brasil inaugurou na quarta-feira (18) em Itatiaiuçu, em Minas Gerais, a nova planta de beneficiamento de minério de ferro na Unidade de Serra Azul na qual foram investidos R\$ 2,5 bilhões e que permitirá aumentar a produção da mina de 1,5 milhão para 4,5 milhões de toneladas por ano. A empresa informou que a ampliação faz parte do ciclo de investimentos de R\$ 25 bilhões iniciado em 2022.

De acordo com a ArcelorMittal Brasil, os recursos estão sendo aplicados na modernização de suas unidades industriais, na ampliação do portfólio de produtos e serviços oferecidos, em aquisições e em investimentos em energia renovável. Sérgio Botelho, diretor executivo da Mina, explicou que o objetivo é aumentar a produção, prolongar o tempo de exploração e reduzir emissões de carbono.

A companhia informou que a Mina de Serra Azul opera desde 1969, foi comprada pela ArcelorMittal em 2008, com a nova estrutura vai poder ser explorada até 2056 e que a produção de pellet feed será enviada para uma unidade do grupo no México. De acordo com a ArcelorMittal, o produto é um minério com cerca de 67% de teor de ferro e baixos níveis de impurezas e será transportado por ferrovia até o Porto Sudeste, onde será embarcado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026

ENEVA E DIAMANTE VENCEM LEILÃO PARA NOVA TÉRMICA A GÁS EM PECÉM

Da Redação Portos e logística 19/03/2026 - 16:46



O projeto das empresas Eneva e Diamante para a construção de nova usina térmica movida a gás natural no Complexo do Pecém, no Ceará, foi o vencedor do leilão de capacidade realizado, na última quarta-feira (18), pelo governo federal. Chamado de 'Jandaia', o projeto prevê investimento de R\$ 6,5 bilhões e tem previsão de início das obras ainda no primeiro semestre de 2026.

A entrada em operação da nova unidade está previsto para 2030, e a estimativa é que ela movimente 18

milhões de metros cúbicos (m³) de gás natural por ano. Para dar suporte ao projeto, o Porto do Pecém ganhará um novo píer, chamado Píer Zero, com investimento de R\$ 430 milhões. A estrutura será destinada ao transporte de gás natural.

O presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino, informou que uma embarcação do tipo Unidade Flutuante de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito (FSRU) será usada para fornecer o gás e fazer a conexão com as usinas. Ele explicou que o projeto prevê que o volume de gás será suficiente para, além de atender às térmicas, abastecer indústrias instaladas no complexo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026

ABIOVE ESTIMA PROCESSAMENTO DE 61,5 MILHÕES/T DE SOJA EM 2026

Da Redação Economia 19/03/2026 - 16:05



A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) divulgou nesta quinta-feira (19) nova previsão sobre o processamento de soja no país em 2026, com estimativa de que serão processadas 61,5 milhões de toneladas. A projeção indica aumento de 0,8% sobre os números anunciados anteriormente.

Se ela se confirmar, representará o maior volume de esmagamento registrado no Brasil, segundo a Abiove resultado dos aumentos da safra e da procura por derivados da soja, que se reflete na oferta de produtos de maior valor agregado.

A produção de farelo de soja é estimada em 47,4 milhões de toneladas e a de óleo, em 12,35 milhões de toneladas. Segundo a entidade, em janeiro de 2026 foram processadas 3,689 milhões de toneladas, com alta de 8,9% na comparação com o volume do primeiro mês de 2025.

De acordo com os dados divulgados pela Abiove, em 2025 o esmagamento de soja atingiu 58,7 milhões de toneladas. Já a produção de farelo encerrou o ano com volume de 44,85 milhões de toneladas e a de óleo com 11,93 milhões de toneladas, enquanto as exportações de grão atingiram 108,18 milhões de toneladas.

A Associação prevê que as exportações de soja em grão pelo Brasil cheguem a 111,5 milhões de toneladas em 2026. No segmento de subprodutos, as estimativas indicam vendas externas de 24,6 milhões de toneladas de farelo e crescimento de 3,4% nas de óleo, com 1,5 milhão de toneladas.

Daniel Furlan Amaral, diretor de Economia e Assuntos Regulatórios da Abiove, disse que a atualização dos dados, com aumento das projeções de volumes de esmagamento, indica que o setor está preparado para absorver a safra, que deve ser a maior já colhida no país. Segundo ele, a indústria está apta a transformar o produto em proteína e bioenergia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026

ARTIGO - A CONFIANÇA NA ELABORAÇÃO DO PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL NO SETOR PORTUÁRIO

Por Adriano Almeida Simões Responsabilidade socioambiental 19/03/2026 - 16:55

A elaboração de Planos de Emergência Individual (PEI), conforme previsto na Resolução CONAMA nº 398/2008, é requisito indispensável para instalações com potencial de derramamento de óleo em ambientes aquáticos. Apesar da consolidação do instrumento no campo regulatório, observa-se no mercado a ampliação da oferta desse serviço por empresas cuja atuação principal não envolve a resposta operacional a emergências ambientais. Este artigo discute aspectos técnicos que podem



auxiliar na avaliação da qualificação das empresas de consultoria responsáveis pela elaboração de PEIs, enfatizando a relevância da experiência prática em operações de resposta, da interface com estruturas operacionais e da adoção de referenciais internacionais de capacitação (BRASIL, 2008; IMO, 1990; IMO, 2026a).

A implementação de Planos de Emergência Individual (PEI) constitui instrumento fundamental de gestão de riscos ambientais em instalações com potencial de derramamento de óleo. Mais do que um requisito documental, o PEI deve orientar ações efetivas de resposta, mobilização de recursos e proteção ambiental.

Essa natureza prática do planejamento encontra respaldo também em instrumentos internacionais voltados à preparação e à resposta a incidentes dessa natureza, como a Convenção Internacional sobre Preparação, Resposta e Cooperação à Poluição por Óleo (OPRC), adotada no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO). A convenção estabelece que os países devem manter programas estruturados capazes de assegurar que os profissionais envolvidos estejam adequadamente preparados para atuar em ocorrências de poluição por óleo.

Apesar disso, observa-se que, em muitos casos, a elaboração do PEI ainda vem sendo tratada como mera extensão de estudos ambientais convencionais, conduzidos por empresas de consultoria cuja experiência se concentra no licenciamento ambiental, e não na resposta operacional a emergências. Essa dissociação entre planejamento e capacidade efetiva de atuação compromete a consistência técnica do plano e reduz seu potencial de aplicação em situações reais.

Nesse contexto, torna-se relevante discutir parâmetros técnicos que contribuam para avaliar, de forma mais consistente, a competência das empresas de consultoria responsáveis pela elaboração desses planos.

Diferentemente de estudos ambientais clássicos, o PEI está diretamente associado às condições concretas de resposta a incidentes. Sua elaboração exige não apenas a identificação de cenários acidentais, mas também a definição de estratégias viáveis de contenção, recolhimento, proteção de áreas sensíveis e mobilização logística.

Por essa razão, a qualificação técnica para elaboração de PEIs não pode ser aferida exclusivamente com base na experiência em estudos ambientais. É indispensável considerar também a inserção da empresa no setor de resposta a emergências, sua vivência prática em operações reais ou simuladas e seu alinhamento com padrões técnicos reconhecidos internacionalmente.

A ausência de experiência operacional tende a comprometer a qualidade técnica dos planos elaborados. Na prática, esse distanciamento das condições reais de resposta costuma resultar em inconsistências recorrentes, tais como:

- equipamentos de resposta especificados ou dimensionados de forma inadequada em relação aos cenários previstos;
- dimensionamentos tecnicamente inconsistentes, sem consideração suficiente das limitações operacionais, logísticas e de mobilização;
- superdimensionamento de recursos e equipamentos, sem base técnica robusta, o que pode inviabilizar sua aquisição, manutenção ou até mesmo a implantação do empreendimento;
- cenários acidentais mal estruturados ou incompatíveis com as condições operacionais e ambientais da área analisada;
- estratégias de resposta genéricas, sem a necessária adequação às características específicas do ambiente afetado.

Diante dessa realidade, a vinculação de empresas a programas internacionais de preparação e resposta a derramamentos, especialmente aqueles alinhados ao esquema OPRC/IMO e administrados por organismos como o Nautical Institute, deve ser entendida como um diferencial técnico relevante na avaliação de empresas responsáveis pela elaboração de PEIs. (NAUTICAL INSTITUTE, 2024; NAUTICAL INSTITUTE, 2023; IPIECA/IOPG, 2015/2016).

Isso porque a acreditação nesse tipo de programa não representa apenas reconhecimento institucional, mas sinaliza que a organização foi submetida a critérios formais de verificação, alinhados a referenciais internacionalmente aceitos para capacitação, treinamento e atuação em resposta a incidentes com óleo. Em termos práticos, empresas acreditadas tendem a demonstrar maior domínio de táticas operacionais de resposta, melhor compreensão do comportamento do óleo no ambiente, familiaridade com equipamentos e logística de mobilização, participação em exercícios e simulações realistas, além de aderência a metodologias compatíveis com padrões internacionais de atuação.

Sob a ótica da gestão de riscos, esse conjunto de evidências torna tais empresas tecnicamente mais robustas e, em regra, mais indicadas para a elaboração de PEIs do que empresas que não apresentam demonstração equivalente de capacitação operacional e alinhamento a referenciais reconhecidos. Embora a acreditação, por si só, não dispense análise técnica complementar, ela constitui elemento objetivo de diferenciação e fortalece a confiança na capacidade da consultoria de elaborar planos efetivamente aplicáveis em cenários reais.

A elaboração de Planos de Emergência Individual demanda, portanto, competências que ultrapassam o escopo tradicional da consultoria ambiental. Trata-se de atividade que exige compreensão prática da resposta a derramamentos, conhecimento técnico aplicado e familiaridade com padrões operacionais consolidados no setor.

Nesse sentido, a priorização de empresas acreditadas por organismos reconhecidos internacionalmente, como o Nautical Institute, deve ser compreendida como medida prudencial de gestão de riscos. Não se trata de exclusão arbitrária de outros fornecedores, mas do reconhecimento de que empresas de consultoria com esse perfil tendem a reunir melhores evidências de maturidade técnica, preparo operacional e capacidade de elaborar PEIs mais consistentes, executáveis e aderentes à finalidade para a qual foram concebidos.



Adriano Almeida Simões é especialista em resposta a emergências da Vertex Oil Spill Supply 260319-adriano-almeida-simoes-vertex-oil-spill-supply-divulgacao-edit-artigo.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/03/2026

CONSULTORIA ALERTA PARA RISCO DE ESCASSEZ DE CAPACIDADE DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE NO MUNDO

Por Danilo Oliveira Offshore 18/03/2026 - 23:13



Levantamento da Clarksons projeta oferta insuficiente de barcos de apoio para atender ao aumento da capacidade, no horizonte dos próximos 10 a 15 anos. Atual carteira no Brasil concentra um terço dos PSVs encomendados nos principais mercados mundiais

Um levantamento da Clarksons projeta que, nos próximos 10 a 15 anos, não haverá oferta suficiente de embarcações de apoio offshore no mundo para atender ao aumento capacidade, mesmo levando em conta uma demanda estável e taxas de desgaste conservadoras desses ativos, considerando a vida útil de uma embarcação em torno de 25 anos e que a frota internacional já tem uma idade média avançada,

variando de 12 até 29 anos. No recorte do Brasil, a avaliação é que a Petrobras conseguiu se antecipar à necessidade futura com as encomendas de novas unidades.

A consultoria identifica que hoje existem em torno de 4.500 embarcações de apoio offshore ativas no mundo e estima que as novas encomendas representam cerca de 200 novas unidades, em torno de 4% desse total. “Se tem tendência de aumento de demanda e se tem baixa oferta de embarcações, isso vai se refletir em uma alta de preços nas embarcações de apoio marítimo. Se o cenário atual não mudar, a tendência é de um aumento vertiginoso de preços num ambiente de 10 a 15 anos”, alertou o diretor de visão da Clarksons, Raphael Branco, durante o seminário OSV promovido pela DNV Maritime, na última semana, no Rio de Janeiro (RJ).

A ideia geral é que existe aumento de demanda e a oferta talvez não acompanhe. A questão das taxas vai variar conforme o tipo de embarcação. Na visão da Clarksons, isso também demonstra que ainda existe falta de confiança de grandes armadores para investir em novas encomendas especulativas, o que é visto como um comportamento diferente de outros períodos, como entre 2010 e 2012.

No Brasil, porém, a atual perspectiva de demanda é estável e com tendência de crescimento. Dentro das novas encomendas globais, os dois principais ativos sob encomenda são PSVs (transporte de suprimentos) de grande porte e embarcações subsea, em grande parte refletindo o programa de novas construções capitaneado pela Petrobras para o mercado brasileiro.

A atual carteira do Brasil os PSVs é praticamente um terço dos barcos de apoio desse tipo encomendados no mundo, enquanto as novas embarcações do subsea representam um quinto das encomendas globais. “Hoje, se tem em torno de 180 PSVs ativos no Brasil, o maior número de PSVs absolutos ativos no mundo. Isso demonstra a grandeza e importância da nossa região no setor de apoio marítimo”, destacou Branco.

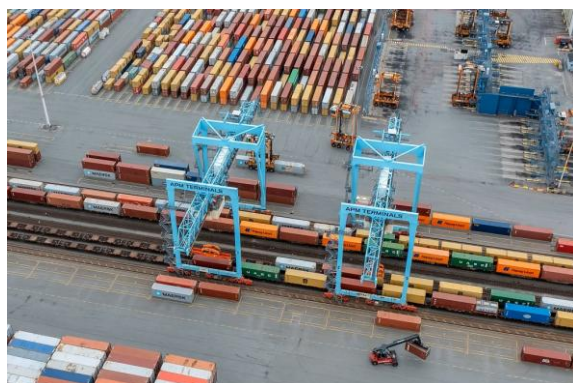
O diretor da Clarksons, Jens Behrendt, acrescentou que a Petrobras se antecipou, ao lançar o programa de renovação da frota, com contratos longos, reduzindo exposição às condições de mercado. Ele ressaltou que, mesmo considerando um cenário de demanda conservador, com barril por volta de US\$ 70, há tendência de escassez de oferta a nível global entre 2028 e 2030. “Quando se tem uma ruptura dessa, independente do mercado, se tem uma pressão nas taxas e isso vai influenciar de toda maneira qualquer mercado”, apontou durante o painel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026

NOVO SERVIÇO FERROVIÁRIO LIGA PORTO DE GOTEMBURGO A HELSINGBORG

Da Redação Portos e logística 18/03/2026 - 19:31



A APM Terminals, operadora do terminal de contêineres do Porto de Gotemburgo, iniciou em fevereiro um serviço de transporte ferroviário de cargas entre Helsingborg e o porto, na Suécia, com uma partida por semana. O trajeto é operado pela Dania Connect e transporta contêineres entre as duas cidades em cinco horas.

Mathias Weismann Poulsen, diretor comercial da APM Terminals Nordic, explicou que o objetivo da empresa, ao criar seu serviço próprio de transporte ferroviário, é gerar valor comercial para importadores e exportadores na região de Helsingborg. “Já estamos observando forte

interesse de companhias de navegação e de proprietários de cargas”, afirmou.

No total, quase 30 localidades em toda a Suécia estão conectadas ao Porto de Gotemburgo por ferrovia. Em 2025, 529.000 TEUs foram transportados de ou para o porto por ferrovia, o maior volume da história do terminal. Com o novo serviço de transporte, a expectativa é de crescimento do volume transportado pelo sistema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/03/2026

ARRENDAMENTO DE TERMINAL DA VALE EM ITAQUI É PRORROGADO POR 20 ANOS

Da Redação Portos e logística 18/03/2026 - 19:08



Foi assinado nesta quarta-feira (18), em Brasília, o termo aditivo que prorroga por 20 anos, até 2 de janeiro de 2043, o contrato de arrendamento do terminal de cobre da Vale no Porto do Itaqui, em São Luís, no Maranhão. A medida assegura a continuidade das operações de armazenagem e exportação do concentrado de cobre produzido no Complexo Minerador de Carajás, no Pará, e prevê novos investimentos de R\$ 221,5 milhões, sendo R\$ 21,5 milhões em aportes contratuais e R\$ 200 milhões voluntários até 2030, em modernização e ampliação da vida útil dos equipamentos.

A presidente do Porto do Itaqui, Oquerlina Costa Silva, disse que a prorrogação do contrato representa avanço para o desenvolvimento logístico da região e uma vitória para a Vale, para o terminal maranhense e para o estado. “Essa extensão do contrato de arrendamento da Vale traz mais segurança jurídica para que ambas as partes façam mais investimentos”, afirmou.

O terminal ocupa área de aproximadamente 53,6 mil metros quadrados e integra a cadeia logística da Vale para exportação do concentrado de cobre produzido nas minas de Sossego, em Canaã dos Carajás, em Salobo e em Marabá, no Complexo Minerador de Carajás. A estrutura inclui armazéns, pátio ferroviário e edificações de apoio às operações portuárias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/03/2026

PORTOS E TERMINAIS DO SUDESTE MOVIMENTARAM 56,5 MILHÕES DE TONELADAS EM JANEIRO DE 2026

Da Redação Portos e logística 18/03/2026 - 19:34



A movimentação de cargas nos portos e terminais da região Sudeste alcançou 56.472.876 milhões de toneladas em janeiro de 2026, informou nesta quarta-feira (18) o Ministério de Portos e Aeroporto, com base em dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume representou alta de 20,84% em relação ao mesmo período de 2025, quando foram movimentadas 46,7 milhões de toneladas.

De acordo com a pasta, o desempenho foi influenciado pelos graneis sólidos, que, com 26 milhões de toneladas movimentadas, registraram alta de 22% frente a janeiro de 2025. Já os graneis líquidos alcançaram 22,2 milhões de toneladas e elevação de 41%, com destaque para petróleo e derivados, enquanto as cargas em contêineres atingiram 5,6 milhões de toneladas e a carga geral, 2,7 milhões de toneladas.

Nos portos organizados, a movimentação cresceu 7% em relação a janeiro de 2025 e foi de 16,8 milhões de toneladas. O Porto de Santos, com 10,1 milhões de toneladas e alta de 14%, respondeu por 9,7% de toda a carga movimentada na região. Em seguida, apareceram os terminais de Itaguaí, com 4,74 milhões de toneladas, do Rio de Janeiro, com 1,07 milhões de toneladas, de Vitória, com 706 mil toneladas, e de São Sebastião, com 159,7 mil toneladas.

Nos terminais autorizados, o crescimento foi de 28% com movimento de 39,7 milhões de toneladas. A maior movimentação foi do Terminal de Petróleo TPET/TOIL, do Porto do Açu, no estado do Rio de Janeiro, com 7,6 milhões de toneladas, seguido pelo de Tubarão, no Espírito Santo, com 7,2 milhões de toneladas, pelo de Angra dos Reis, com seis milhões de toneladas, o de São Sebastião, com 5,1 milhões, e o da Ilha de Guaíba, no Rio de Janeiro, com 2,2 milhões.

De acordo com os números do Estatístico Aquaviário da Antaq, petróleo e derivados, com óleo bruto, foram os produtos com maior movimentação, com 32,5% do total e 18,3 milhões de toneladas, o que representou alta de 46,7%. O minério de ferro foi a segunda carga mais movimentada, com 17,9 milhões de toneladas e elevação de 21,5%, as cargas em contêineres somaram 5,6 milhões de toneladas, os derivados de petróleo, sem óleo bruto, 3,2 milhões de toneladas, com alta de 20,8%, e o açúcar 1,6 milhão de toneladas, com crescimento de 70%.

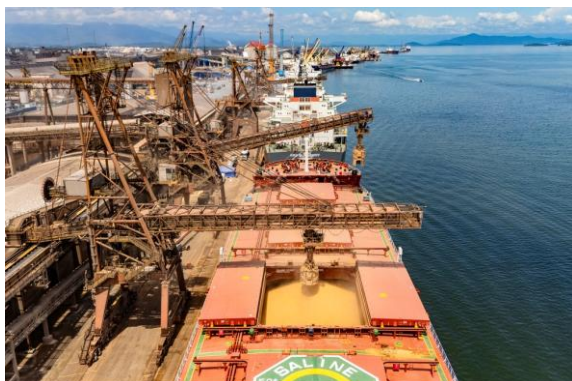
Do total movimentado pelos portos do Sudeste em janeiro de 2026, 40,7 milhões de toneladas foram na navegação de longo curso, que registrou crescimento de 20,76%. Já na cabotagem, foram 12,9 milhões de toneladas no período, com alta de 23,5%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026

EXPORTAÇÕES DE SOJA E DE CARNES SÃO DESTAQUES NA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS PARANAENSES NO 1º BIMESTRE

Da Redação Portos e Logística 18/03/2026 - 17:58



A Portos do Paraná informou, nesta quarta-feira (18), que registrou movimentação de 10.256.915 toneladas nos dois primeiros meses de 2026, com queda de 5,25% em relação ao mesmo período de 2025. Segundo a autoridade portuária, os destaques foram o embarque de soja em grão, que cresceram 16% maior (2,4 milhões de toneladas) e de carnes bovina e de frango. De acordo com a empresa, os portos paranaenses são o segundo maior canal em exportação de soja do país, representando 17,5% da movimentação nacional em fevereiro e 29,4% no acumulado de 2026.

Os principais destinos no ano foram a China, com participação de 80%, o Vietnã, com 7,5%, e o Iraque, com 6,1%. Já a participação do Paraná nas exportações de proteína de frango representou 52% do total nacional em fevereiro e 49,9% no bimestre. Segundo a Portos do Paraná, o embarque de carne bovina também se destacou, com participação média de 29% em fevereiro e de 28,6% no bimestre. Outro produto citado como destaque no bimestre foi o açúcar ensacado, que teve alta de 81% nos embarques na comparação com o mesmo período do ano passado.

No acumulado do primeiro bimestre de 2026, o produto exportado, ensacado e a granel, alcançou 11% da movimentação nacional, enquanto o envio de óleos vegetais teve acréscimo de 75% em relação a fevereiro de 2025 e de 63% no bimestre, totalizando mais de 258 mil toneladas.

A Portos do Paraná informou que as importações no primeiro bimestre de 2026 movimentaram 3.882.976 toneladas, com destaque para o aumento em volume dos derivados de petróleo, incluindo gasolina, GLP, nafta, óleo combustível e óleo diesel, com 681.050 toneladas desembarcadas. Já o recebimento de fertilizantes caiu 21% nos dois primeiros meses do ano, mas, mesmo assim, o Porto de Paranaguá respondeu por 29,7% de todo o volume importado pelo Brasil em fevereiro e por 25% no acumulado do ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/03/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 047/2026
Página 84 de 84
Data: 19/03/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 19/03/2026