

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 049/2026  
Data: 23/03/2026**



## ÍNDICE

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

|                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b>                                                                                | <b>4</b>  |
| MODERNIZAÇÃO DA FROTA DE CAMINHÕES DO PORTO DE SANTOS É DEFENDIDA POR ENTIDADES DO SETOR                     | 4         |
| ENCONTRO DEBATE A INOVAÇÃO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO NO PORTO DE SANTOS                                  | 6         |
| PORTOS PÚBLICOS DO BRASIL ENFRENTAM DIFICULDADES PARA TIRAR PROJETOS DO PAPEL; ENTENDA                       | 8         |
| FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 6 BILHÕES PARA SETOR NAVAL COM GERAÇÃO DE 2,8 MIL EMPREGOS              | 10        |
| <b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b>                                                                              | <b>11</b> |
| ECONOMIA BRASILEIRA PODE CRESCER MENOS COM GUERRA CONTRA O IRÃ E INFLAÇÃO ALTA                               | 11        |
| <b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b>                                                          | <b>13</b> |
| 11ª EDIÇÃO DO PRÊMIO AVIAÇÃO + BRASIL RECONHECE DESTAQUES DO SETOR AÉREO EM 2025                             | 13        |
| MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E MDIC LANÇAM AGENDA CONECTAR NESTA TERÇA-FEIRA (24)                       | 14        |
| MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CONSOLIDA AÇÕES DE PROTAGONISMO FEMININO E DE COMBATE À VIOLÊNCIA NO SETOR | 14        |
| DIA MUNDIAL DA ÁGUA: HIDROVIAS TÊM PAPEL DE DESTAQUE NO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL                               | 16        |
| MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DO FÓRUM NORTE EXPORT, EM MANAUS                                 | 17        |
| <b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b>                                                              | <b>18</b> |
| MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROJETA MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM INVESTIMENTOS EM MINAS GERAIS                  | 18        |
| <b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b>                                                                               | <b>19</b> |
| EDITORIAL – DESATANDO OS NÓS DA LOGÍSTICA NACIONAL                                                           | 19        |
| OPINIÃO – ARTIGOS – LOGÍSTICA - PORTA ARROMBADA, FECHADURA NA PORTA: O CASO DO VTMIS EM SANTOS               | 20        |
| POLÍTICA - ROMEU ZEMA DEIXA GOVERNO DE MINAS E PASSA COMANDO AO VICE                                         | 22        |
| NACIONAL - HUB – CURTAS                                                                                      | 23        |
| <i>O diesel, o ministro e os governadores</i>                                                                | 23        |
| <i>Contradição</i>                                                                                           | 23        |
| <i>Contas pressionadas</i>                                                                                   | 23        |
| <i>Nos postos</i>                                                                                            | 23        |
| <i>Distribuidoras multadas</i>                                                                               | 23        |
| <i>Ação ampla</i>                                                                                            | 24        |
| TRANSPORTES - PORTOS - VALE ASSINA TERMO E PRORROGA POR 20 ANOS ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO ITAQUI           | 24        |
| TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ APRESENTA AGENDA REGULATÓRIA ATÉ 2028 E ALINHA PRIORIDADES COM SETOR            | 25        |
| TRANSPORTES - PORTOS - NAVEGUE SIMPLES ENTRA NA “2ª ONDA” COM FOCO EM DESTRAVAR INVESTIMENTOS                | 26        |
| PORTUÁRIOS                                                                                                   | 26        |
| TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ PODE GANHAR NOVO E MODERNO TERMINAL DE CRUZEIROS                      | 28        |
| TRANSPORTES - PORTOS - PROJETO LIMITA RESPONSABILIDADE DE PRÁTICOS EM ACIDENTES                              | 29        |
| TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – GESTÃO - O BRASIL QUE SE CONECTA PELOS SEUS PORTOS                          | 30        |
| TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTEPROJETO DE PONTE ENTRE PR E MS É ENTREGUE COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,37 BI.      | 31        |
| TRANSPORTES – AVIAÇÃO - SETOR AÉREO BATE RECORDE DE PASSAGEIROS NO PRIMEIRO BIMESTRE                         | 32        |
| TRANSPORTES – AVIAÇÃO - CAMPO DE MARTE RECEBE R\$ 120 MILHÕES EM OBRAS E AMPLIA SEGURANÇA OPERACIONAL        | 33        |
| MINERAÇÃO - LULA DEFENDE CONTROLE REGIONAL SOBRE MINERAIS CRÍTICOS NA AMÉRICA LATINA                         | 34        |
| MINERAÇÃO - VALE MAIS QUE DOBRA PRODUÇÃO DE MINÉRIO POR FONTES CIRCULARES                                    | 36        |
| ENERGIA - ENEVA AVANÇA PARA LIDERANÇA EM TÉRMICAS COM NOVOS PROJETOS E HUBS DE GÁS                           | 37        |
| BE JOB – OPINIÃO - AS PEDRAS QUE NINGUÉM MOVERÁ POR VOCÊ                                                     | 38        |
| FINANÇAS - FIM DA JORNADA 6X1 PODE ELEVAR CUSTOS E PRESSIONAR PREÇOS NO CURTO PRAZO                          | 40        |
| FINANÇAS - CLARO ASSUME CONTROLE DA DESKTOP EM OPERAÇÃO DE R\$ 2,4 BI.                                       | 41        |
| JUSTIÇA - STF AUTORIZA LEILÃO DE VEÍCULOS APREENDIDOS EM INVESTIGAÇÃO DO INSS                                | 41        |
| INTERNACIONAL - IRÃ AMEAÇA FECHAR ESTREITO DE ORMUZ EM CASO DE ATAQUE DOS EUA                                | 42        |
| INTERNACIONAL - ISRAEL INTENSIFICA OFENSIVA E DESTRÓI PONTES LIGADAS AO HEZBOLLAH                            | 43        |
| <b>JORNAL O GLOBO – RJ</b>                                                                                   | <b>44</b> |
| GOVERNO JÁ VÊ IMPACTO DO DIESEL NO TRANSPORTE DA SAFRA E MONITORA EFEITOS SOBRE PREÇO DOS ALIMENTOS          | 44        |
| DARIO DURIGAN CONFIRMA DANÇA DAS CADEIRAS NA FAZENDA; VEJA MUDANÇAS                                          | 46        |
| COMISSÃO LIGADA AO STF PROPÕE USO DO IMPOSTO DE RENDA COMO PARÂMETRO PARA FREAR PENDURICALHOS                | 47        |
| CHINA AFROUXA REGRAS E GOVERNO LULA TENTA DESTRAVAR VENDA DE SOJA APÓS DEVOLUÇÃO DE NAVIOS                   | 48        |
| CHINA JÁ NEGOCIA AMPLIAR A COMPRA DE PETRÓLEO DO IRÃ APÓS EUA TEREM SUSPENDIDO SANÇÃO                        | 49        |



### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 51**

|                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| RATINHO JR. DESISTE DE CANDIDATURA À PRESIDÊNCIA E VAI TERMINAR MANDATO NO PARANÁ.....                              | 51 |
| MENDONÇA AUTORIZA PRORROGAÇÃO DA CPI DO INSS SE ALCOLUMBRE NÃO DECIDIR EM 48 HORAS.....                             | 53 |
| PF INDICIA EX-ASSESSOR DO STJ POR VENDA DE DECISÕES E DIZ QUE NÃO ENCONTROU PROVAS CONTRA MINISTROS .....           | 54 |
| ANÁLISE - 'SE ATACAR ITAIPU, ACABA O BRASIL', AFIRMA EX-COMANDANTE DA MARINHA, QUE PROPÕE PLANO PARA A DEFESA ..... | 56 |

### **VALOR ECONÔMICO (SP)..... 60**

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| MINÉRIO DE FERRO AVANÇA 0,92% NA BOLSA DE DALIAN .....                                       | 60 |
| SINOPEC DIZ QUE TEM RESERVAS DE ÓLEO SUFICIENTES PARA GARANTIR PRODUÇÃO NO CURTO PRAZO ..... | 60 |
| LEILÃO CONTRATA O ESPERADO, MAS ABRE DÚVIDAS PARA FUTURO.....                                | 61 |

### **PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 63**

|                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| GOVERNO PAULISTA LIBERA CRÉDITO DE R\$ 2,6 BILHÕES PARA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....           | 63 |
| CDFMM PRORROGA PRAZO DE PRIORIDADE PARA PETROLEIROS DA TRANSPETRO .....                              | 63 |
| SUBSEA AQUECIDO ESTIMULA INOVAÇÃO LOCAL E ATRAI FORNECEDORES ESTRANGEIROS DE ROBÓTICA SUBMARINA..... | 64 |

### **MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 65**

|                                                                                                                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPIING.COM">MERCOSHIPPIING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com/company/mercoshipping">LINKEDIN.COM</a> ..... | 65 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MODERNIZAÇÃO DA FROTA DE CAMINHÕES DO PORTO DE SANTOS É DEFENDIDA POR ENTIDADES DO SETOR

Programa Move Brasil, fiscalização do frete e iniciativas de capacitação buscam reduzir riscos, custos e melhorar a produtividade no transporte rodoviário de cargas

**Por Anderson Firmino 22 de março de 2026**



**Idade média dos caminhões no Brasil está entre 12 e 15 anos e precisa ser diminuída (Alexsander Ferraz/AT)**

O tráfego intenso de caminhões pelo Porto de Santos, no litoral de São Paulo, chama a atenção para os problemas verificados nos veículos, que podem gerar autuações das autoridades e, em alguns casos, impedir os caminhoneiros de trabalhar. Há outras questões em jogo, como o custo do frete e altos gastos com manutenção e combustível. Por conta disso, entidades ligadas ao setor mostram empenho na busca por

soluções — e uma delas passa pela modernização da frota.

O Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) vê a questão como fundamental. A presidente Rose Fassina cita o projeto Move Brasil, financiamento lançado pelo Governo Federal para estimular a renovação da frota brasileira de caminhões.

O balanço mais recente divulgado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) mostra que o Move Brasil já alcançou R\$ 6,3 bilhões em recursos aprovados, o que corresponde a 63% da dotação orçamentária do programa, que é de R\$ 10 bilhões. Até a segunda semana de março, foram 4.620 operações, atendendo caminhoneiros autônomos, cooperados e empresas transportadoras rodoviárias de carga em 1.127 municípios de todas as regiões do país.

O valor médio é de R\$ 1,07 milhão por operação. A maior parte dos recursos foi destinada à aquisição de caminhões novos para frotistas, com R\$ 4,9 bilhões, em 4.380 operações. Outros R\$ 110 milhões foram para clientes autônomos, em 239 operações até 13 de março. “Todo incentivo que facilite o acesso ao crédito e à modernização da frota merece ser observado com atenção, sobretudo em um setor em que a idade média dos veículos se manteve alta por anos e impacta diretamente custos operacionais, eficiência logística e segurança viária. A renovação da frota contribui também para redução de poluentes, melhoria das condições de trabalho e maior competitividade do transporte rodoviário de cargas no Brasil”, afirma.

Segundo ela, o limite de financiamento de até R\$ 50 milhões por usuário do programa (no caso das empresas) é significativamente maior do que muitas linhas de crédito tradicionais. “O teto elevado é positivo para operadores de maior porte, mas pode ser menos atrativo para autônomos ou pequenas transportadoras que, na prática, não necessitam de valores tão altos. Quanto às taxas de juros, elas estão definidas abaixo de muitos níveis praticados no mercado para financiamentos de equipamentos pesados e, na avaliação do setor, são um elemento importante para que empresas e caminhoneiros possam considerar a troca de veículos antigos por modelos mais novos”, complementa Rose.

A empresária cita que a idade média da frota de caminhões no Brasil está entre 12 e 15 anos, com diferenças entre segmentos — para o setor, considera-se como objetivo eficiente ter uma frota com idade média em torno de 8 a 10 anos. “Caminhões mais modernos apresentam melhores padrões de

segurança, menor consumo de combustível e menores emissões de poluentes, fatores importantes em operações portuárias e de longa distância”.

Um exemplo disso é o Programa Despoluir, da Confederação Nacional do Transporte (CNT). O sindicato oferece teste de opacidade gratuito para empresas associadas, com emissão de Relatório de Avaliação Veicular Ambiental e adesivagem do selo de aprovação do programa, em conformidade com os requisitos legais pertinentes.

### **Diálogo**

Rose Fassina aponta que, no caso do Sindisan, há um diálogo com entes públicos como a Autoridade Portuária de Santos (APS) e demais órgãos envolvidos na logística e infraestrutura.

“Nossas iniciativas incluem discussão sobre melhorias de infraestrutura e acessos rodoviários ao Porto de Santos, que impactam diretamente o tempo de operação e a produtividade das empresas transportadoras; articulação para reduzir gargalos operacionais nos terminais portuários, buscando maior eficiência logística e menor ociosidade de veículos; e interlocução com órgãos reguladores e operadores portuários para aprimorar procedimentos que envolvem o fluxo de caminhões, rastreabilidade e segurança da operação”, pontua.

Outro ponto citado é que existe o trabalho de orientação desses profissionais sobre cuidados com os veículos e obediência da legislação de trânsito. “É algo que faz parte de uma atuação preventiva e de apoio ao setor. Essas orientações são promovidas por meio de publicações de material técnico e normativo na nossa Intranet e site oficial ([sindisan.com.br](http://sindisan.com.br)), eventos e encontros para colaboradores de transportadoras associadas, como a Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (Sipat) Unificada. Reunimos empresas associadas numa das três unidades do Sest Senat na Baixada Santista.

Rose complementa dizendo que, embora o Sindisan não opere programas de capacitação formal próprios voltados exclusivamente para caminhoneiros ou responsáveis técnicos, “o sindicato mantém parcerias e interlocuções com entidades do setor para divulgar programas e cursos de capacitação relevantes, como o Sest Senat e Paulicon Treinamentos”.



***O valor do frete que não atende às necessidades dos caminhoneiros é visto como um dificultador (Vanessa Rodrigues/ AT)***

### **Frete insuficiente prejudica profissionais**

A questão do frete em valores que não atendem às necessidades dos caminhoneiros também é vista como um dificultador para a vida de quem roda pelas estradas do País.

Na última quinta-feira, o Governo Federal publicou uma medida provisória (MP) que endurece as regras de cumprimento do piso mínimo do frete no transporte rodoviário de cargas. Estão previstas multas mais elevadas para contratantes que descumprirem o piso do frete, que podem variar de R\$ 1 milhão a R\$ 10 milhões por operação. Outro avanço é a implementação da fiscalização eletrônica integral dos fretes em todo o território nacional.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Luiz Alberto Azevedo Levy Jr, afirma que o transporte rodoviário brasileiro, que responde por 63% da matriz logística, está bastante pressionado. “Custo elevado do diesel, manutenções caras, peças caras, pneus e tecnologia embarcadas ajudam a corroborar com margens comprimidas e fretes defasados em várias rotas Brasil adentro”.

Para ele, o setor vive um período de regulação extremamente rígido, com controles de paradas, Vale-Pedágio Obrigatório (VPO), mudança nas questões regulatórias de seguro de carga e seguro

ambiental, onde toda essa complexibilidade impacta diretamente o custo e a produtividade do caminhão.

“O envelhecimento da frota brasileira é real, relevante e estrutural e o mais importante: não é um problema isolado, e está diretamente conectado à crise de motoristas e à baixa rentabilidade do setor”, pondera Levy Jr.

Ele também cita a questão do crédito para renovação da frota. “Linhas existem, porém, o setor enfrenta uma restrição real de acesso e custo, que trava a renovação de frota e o crescimento. Com taxas de juros elevadas, o acesso a estas linhas está cada vez mais difícil de se viabilizar”, aponta, lembrando que, quem tem acesso a crédito hoje, tem vantagem estrutural no transporte rodoviário.

### Cumprimento das normas

Com relação a soluções para apoiar os caminhoneiros na regularização dos veículos e no cumprimento das normas, o presidente da ABTTC também destaca algumas iniciativas, como programas relevantes, especialmente via Sest Senat, mas vê ainda insuficientes para reverter o déficit estrutural de motoristas.

“O problema do setor não é mais falta de treinamento e, sim, a falta de profissionais entrando e ficando no segmento”, avalia.

Levy Jr. considera, ainda, que o travamento correto de contêiner, por exemplo, não é apenas uma prática operacional e, sim, um pilar de segurança, compliance e gestão de risco no transporte rodoviário. No cenário atual e com a frota mais envelhecida e motoristas menos experientes, tem sido um ponto de atenção junto às empresas que operam com contêineres.

“O Brasil possui excelentes empresas no segmento de transporte rodoviário que se preocupam com seus motoristas e vêm investindo muitos recursos visando a melhora do ambiente de trabalho destes motoristas. Controle de jornada, logística compatível, pontos de paradas bem definidos e seguros e descanso são algumas medidas que diversas empresas vêm adotando”, argumenta.

O presidente da ABTTC reivindica “um plano de manutenção preventiva, renovação gradual da frota, embora cada vez mais difícil, simulações práticas, telemetria e monitoramento de jornada. São práticas que visam reduzir o número de infrações e melhorar o ambiente de trabalho do segmento”, finaliza.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 22/03/2026**

## ENCONTRO DEBATE A INOVAÇÃO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO NO PORTO DE SANTOS

Evento promovido pelo Sebrae apresenta soluções tecnológicas e iniciativas para modernizar operações portuárias e capacitar profissionais

**Por Victor Barreto 22 de março de 2026 às 16:38**



***O Startup Day propôs o debate de se criar condições ao desenvolvimento de soluções tecnológicas ao Porto (Sílvia Luiz/ AT)***

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu neste sábado (21) o Startup Day – Porto e Economia Azul, iniciativa nacional do Sebrae voltada ao estímulo ao empreendedorismo e à inovação. O evento concentrou debates sobre os desafios do setor portuário e como a inovação pode trazer ferramentas para superá-los.

A ação, que ocorreu no auditório da APS, no Macuco, contou com quatro rodadas de discussões, reunindo representantes dos setores público e privado. Os painéis e apresentações abordaram temas como inovação aplicada às operações portuárias, economia azul e o uso de tecnologias, voltadas ao aumento da eficiência e à sustentabilidade das atividades no setor.

Segundo o gerente de planejamento logístico da APS, Ricardo Maeshiro, promover a inovação no Porto de Santos é fundamental para trazer soluções mais imediatas para os desafios do setor.

“É sabido que o Porto de Santos está batendo recordes de movimentação de cargas ano a ano, é uma demanda que, tudo indica, será crescente nos próximos anos. Há grandes obras em desenvolvimento para a resolução dessas questões – como o Megaterminal e o Túnel Santos-Guarujá –, mas elas levam tempo. Então, pela inovação, buscamos trazer soluções mais rápidas e diretas”.

Maeshiro destacou também a parceria da APS com a Associação Parque Tecnológico de São José dos Campos (Aptsjc), que contempla a estruturação do Hub de Inovação da Autoridade Portuária, prevendo um espaço físico e diversas ações para impulsionar o empreendedorismo no Porto.

“A associação vai ajudar a APS a coordenar essa inovação, usando a expertise deles para que a gente adapte o que deu certo para Santos e toda a Baixada Santista. Sabemos que existem iniciativas interessantes de inovação na região, mas sentimos que falta algo para centralizar esses recursos, de modo a potencializá-los”, disse o gerente.

### **Rigor para solução**

O diretor de operações da Santos Brasil, Marcelo Patrício, explicou que, por vezes, a indústria e os terminais portuários não têm tempo ou conhecimento para o desenvolvimento de soluções. Dessa forma, ele enxerga os hubs (centrais para desenvolver soluções) como capazes de cumprir o papel.

“Pode-se, por exemplo, promover um hackathon (maratona de inovação, para desenvolver softwares) para identificar quem consegue desenvolver a melhor solução. Nesse processo, o terminal entra com a relevância do problema, enquanto o hub contribui com o rigor no desenvolvimento da solução”.

Conforme Patrício, já existem exemplos práticos desse tipo de inovação. “Hoje, no terminal, temos a integração do nosso sistema de gerenciamento de berços com uma startup de inteligência climática. Esse sistema nos informa, por exemplo, condições de ondas que podem impedir manobras de navios, permitindo um planejamento mais eficiente das operações”.

Ainda segundo Patrício, também há soluções em desenvolvimento para verificação de avarias em contêineres, com uso de inteligência artificial em câmeras.

### **Formação profissional**

Presentes no evento, o gerente de Carreira e Capacitação da APS, Caio Teissiere Moretti da Silva, e o diretor-presidente da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), André Leme da Silva Fleury Bonini, ressaltaram a importância da qualificação profissional diante das transformações tecnológicas do setor.

Segundo Moretti, ainda há carência de mão de obra especializada, principalmente em áreas técnicas. “Muitas tecnologias que antes eram vistas como do futuro já fazem parte da realidade, e ainda faltam profissionais capacitados”, afirmou. “Neste domingo (22), há demandas em áreas como automação, elétrica e tecnologia da informação, além do uso de ferramentas como IoT (Internet das Coisas), blockchain e gêmeos digitais”.

Já Bonini destacou o papel da formação e da conexão com a inovação para transformar conhecimento em soluções práticas. “O que antes era um projeto de pesquisa começa a ganhar forma e passa a gerar benefício direto para a operação portuária”. Ele também ressaltou a importância da integração entre empresas, estudantes e instituições. “Com o objetivo comum de desenvolver a região portuária e transformar ideias em negócios”.

### OPINIÕES

**Ricardo Maeshiro (Sílvio Luiz/AT)**

“É sabido que o Porto de Santos está batendo recordes de movimentação de cargas ano a ano, é uma demanda que, tudo indica, será crescente nos próximos anos. Há grandes obras em desenvolvimento para a resolução dessas questões – como o Megaterminal e o Túnel Santos-Guarujá –, mas elas levam tempo. Então, pela inovação, buscamos trazer soluções mais rápidas e diretas”, Ricardo Maeshiro, gerente de planejamento logístico da APS.



**Marcelo Patrício (Sílvio Luiz/AT)**

“Hoje, no terminal, temos a integração do nosso sistema de gerenciamento de berços com uma startup de inteligência climática. Esse sistema nos informa, por exemplo, condições de ondas que podem impedir manobras de navios, permitindo um planejamento mais eficiente das operações”, Marcelo Patrício, diretor de operações da Santos Brasil.

**Caio Teissiere (Sílvio Luiz/AT)**

“O setor portuário está em constante mudança. Muitas tecnologias que antes eram vistas como do futuro já fazem parte da realidade, e ainda faltam profissionais capacitados, especialmente nas funções mais técnicas”, afirmou. “Hoje, há demandas em áreas como automação, elétrica e tecnologia da informação, além do uso de ferramentas como IoT (Internet das Coisas), blockchain e gêmeos digitais”, Caio Teissiere, gerente de Carreira e Capacitação da APS.



**André Bonini (Sílvio Luiz/AT)**

“O que antes era um projeto de pesquisa começa a ganhar forma e passa a gerar benefício direto para a operação portuária. É uma oportunidade de reunir empresas, estudantes e instituições com um objetivo comum, que é desenvolver a região portuária e transformar ideias em negócios”, André Bonini, diretor-presidente da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 22/03/2026

## PORTOS PÚBLICOS DO BRASIL ENFRENTAM DIFICULDADES PARA TIRAR PROJETOS DO PAPEL; ENTENDA

Debate em Santos reúne gestores para discutir entraves, regulação e investimentos  
Por Bárbara Farias 21 de março de 2026



**Desafios dos portos públicos serão tema do Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna, na quinta-feira (26) (Alexsander Ferraz/ AT)**

Apesar de planejarem investimentos e metas de curto e longo prazo, administrações de portos públicos ainda enfrentam dificuldades para tirar projetos do papel. Entraves burocráticos, desafios regulatórios e a necessidade de modernização da gestão têm limitado o avanço do setor — temas que estarão no centro do debate do Encontro Porto & Mar, na próxima quinta-feira



(26), no auditório do Grupo Tribuna, em Santos.

Um dos convidados do bate-papo Tribuna Talks, cujo tema é “A gestão das autoridades portuárias e os entraves no desenvolvimento”, Ernesto Sampaio, diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) — delegada pela União ao Governo do Estado de São Paulo —, avalia que os entraves ao desenvolvimento portuário no Brasil vão além da engenharia e passam, sobretudo, pelo ambiente institucional. Segundo ele, “o maior desafio não é apenas técnico, mas institucional e regulatório”.

De acordo com o executivo, a burocracia ainda compromete a agilidade do setor. “Enfrentamos uma burocracia excessiva nos processos de exploração de áreas portuárias”, afirma. Para ele, esse cenário impacta diretamente a modernização da infraestrutura oferecida aos usuários.

Sampaio também chama atenção para a necessidade de aprimorar os mecanismos de manutenção. “É preciso modernizar os processos licitatórios e de autorização de obras, como no caso da dragagem de manutenção”, diz, destacando a importância de maior eficiência nesses trâmites.

Outro ponto central é a agenda ambiental. O diretor-presidente defende planejamento consistente para enfrentar a descarbonização. “É necessário planejar com responsabilidade ações efetivas de transição energética para manter o Brasil relevante nas cadeias globais de suprimentos”, ressalta.

No campo da inovação, ele aponta a digitalização como eixo estratégico. “Precisamos consolidar o conceito de Smart Ports, integrando sistemas para que o fluxo de dados seja tão rápido quanto o fluxo de carga”, afirma. A implementação do Port Community System no Porto de São Sebastião é citada como um avanço nessa direção.

A eficiência operacional, segundo Sampaio, dependerá cada vez mais do uso de tecnologia. “A competitividade real virá da nossa capacidade de reduzir o turnaround dos navios por meio de gestão preditiva baseada em inteligência artificial e Internet das Coisas”, destaca.

Para atrair investimentos, o executivo reforça a importância da previsibilidade regulatória. “O caminho é o fortalecimento da segurança jurídica, com regras claras e perenidade nos contratos”, afirma.

Por fim, ele defende mudanças no modelo de gestão. “Precisamos de estruturas que garantam maior autonomia às Autoridades Portuárias”, conclui.

Outro convidado do Tribuna Talks, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, gestor dos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, comenta que “um dos desafios constantes é manter a competitividade dos portos paranaenses. Por isso, temos investido em infraestrutura, tecnologia e na capacitação do nosso pessoal. Dentro desse escopo, desde 2019, estamos realizando uma série de ações, entre elas, a regularização das áreas arrendáveis, que trazem segurança jurídica para as empresas que irão explorar esses espaços, ao mesmo tempo em que essas mesmas empresas realizam investimentos importantes”.

Garcia cita ainda o maior empreendimento que a estatal portuária está realizando. “Além disso, estamos conduzindo o maior investimento público em execução no Porto de Paranaguá: o Moegão. Trata-se da maior obra portuária em andamento no Brasil, que vai revolucionar o recebimento de cargas pelo modal ferroviário para embarque nos navios. É importante destacar que tudo está sendo feito com foco na sustentabilidade”, finaliza.

### **PROGRAMAÇÃO**

#### **- 14h30 – BOAS-VINDAS**

Paulo Alexandre Barbosa Deputado federal

#### **- 14h30 – ABERTURA OFICIAL**

Rogério Santos Prefeito de Santos

Farid Madi Prefeito de Guarujá

César Nascimento Prefeito de Cubatão  
Alberto Mourão Prefeito de Praia Grande

### **- 15h – O PAPEL DO AGENTE PÚBLICO E OS DESAFIOS NA GESTÃO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS**

Anderson Pomini Presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)

### **- 15h30 – PAINEL: O DESCOMPASSO DO GOVERNO FEDERAL X ESTADUAL E MUNICIPAL**

Flávia Pontilhão Gerente de Coordenação da Fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Fábio Ferraz Secretário de Governo de Santos

Jesualdo Silva Diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Washington Flores CEO da Bandeirantes Deicmar

Fabio Siccherino CEO da DP World Brasil

Denis Gerage Amorim Subsecretário estadual de Logística e Transportes

### **- 16h40 – PERGUNTAS E RESPOSTAS**

COLONISTAS PORTO & MAR

### **- 17h – TRIBUNA TALKS: A GESTÃO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS E OS ENTRAVES NO DESENVOLVIMENTO**

Anderson Pomini Presidente da APS

Luiz Fernando Garcia Presidente da Portos do Paraná

Ernesto Sampaio Presidente da Companhia Docas de São Sebastião

### **- 18h – COFFEE DE ENCERRAMENTO**

Fonte: *A Tribuna Digital* - SP

Data: 21/03/2026

## **FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 6 BILHÕES PARA SETOR NAVAL COM GERAÇÃO DE 2,8 MIL EMPREGOS**

Pacote contempla 13 projetos, com foco em embarcações, estaleiros e infraestrutura portuária

**Por *ATribuna.com.br* 21 de março de 2026**



***Foram aprovadas 13 propostas, com potencial de gerar cerca de 2,8 mil empregos (Divulgação/ Arcelormittal)***

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou projetos que somam R\$ 6 bilhões em investimentos. Ao todo, foram aprovadas 13 propostas, com potencial para gerar cerca de 2,8 mil empregos diretos e viabilizar 95 obras no setor naval. A reunião foi na quarta-feira (18).

Entre os principais projetos 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.

### Embarcações

Os aportes 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.

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.

### Política pública

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, 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”, diz ele. “Estamos avançando em uma agenda que combina eficiência, segurança e desenvolvimento regional, especialmente em áreas onde o transporte aquaviário é essencial”, destaca o secretário. Reunião A 63ª

### Reunião

Ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (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:** A Tribuna Digital - SP

**Data:** 21/03/2026



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### ECONOMIA BRASILEIRA PODE CRESCER MENOS COM GUERRA CONTRA O IRÃ E INFLAÇÃO ALTA

Alta do petróleo encarece combustíveis, frete e alimentos, aumentando risco de uma estagflação no Brasil

**Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)**



***O preço do barril de petróleo disparou no mercado internacional e isso pode contribuir para um menor crescimento do PIB de vários países, incluindo o Brasil, segundo economistas. Foto: Meranda Devan/Pixabay***

A guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã pode levar a economia do Brasil a um cenário de estagflação, com baixo ou nulo crescimento, aumento da inflação e repercussão no emprego, segundo dois economistas entrevistados nesta matéria. É consenso entre economistas e

executivos de que o preço dos combustíveis e fretes vão subir mais, trazendo o risco de alta generalizada de preços (inflação), combinado com desaceleração da atividade econômica, como consequência do aumento do preço do petróleo no mercado internacional, que chegou a US\$ 119 o

barril, no último dia 19 de março. Os impactos serão maiores, caso o conflito tenha uma maior duração.

O principal impacto é o aumento dos preços do barril do petróleo recai sobre diesel, gasolina e gás, que já começou a ocorrer no País. “O Brasil importa cerca de 10% da gasolina que consome e 30% do diesel. Com uma subida tão grande do preço do barril do petróleo, as empresas não vão conseguir segurar: ou repassam o aumento ou não vão conseguir produzir. É um momento delicado. Não há um produto que não esteja envolvido com o petróleo, que é transversal, passando por toda a cadeia produtiva”, resume o gerente de Política Industrial da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), Maurício Laranjeira, acrescentando que não há aceno de que esta guerra vá acabar logo.

O aumento do custo de energia eleva despesas com transporte, frete, seguros e insumos, pressionando os preços finais. No agronegócio, o encarecimento do gás impacta os fertilizantes, que são majoritariamente importados, aumentando o custo de produção e dos alimentos. “No momento, o gás natural canalizado não terá impacto, porque o atual preço é válido até 30 de abril. Pode afetar o preço do Gás Natural Liquefeito (GNL), outro insumo importante para a indústria”, comenta Maurício.

A alta do petróleo já chegou aos fertilizantes. Segundo informações da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), 90% dos fertilizantes usados no Brasil são importados, impactando mais os nitrogenados, que são produzidos a partir do gás natural. O Irã e o Catar são dois grandes fornecedores e na guerra chegou a ocorrer o bloqueio do Estreito de Ormuz, uma das rotas de exportação do produto.

Ainda de acordo com a CNA, 40% do custo do setor vem da compra de fertilizantes e isso pode não chegar ao consumidor, somente se os estoques de fertilizantes dos produtores demorarem mais do que a guerra.

“O Brasil é autossuficiente em petróleo, mas importa muito derivados de petróleo, incluindo o GNL. É um problema sistêmico presente em todas as cadeias produtivas”, comenta o economista e professor da Unit, Werson Kaval. Antes da guerra contra o Irã, o preço do barril do petróleo estava, em média, por menos que US\$ 60.



***Economistas argumentam que o Brasil deveria aumentar a sua capacidade de refino de derivados de petróleo. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil***

Ele explica que a guerra vai alterar variáveis previstas na economia como os juros – que teria uma tendência de queda este ano no Brasil – por causa da alta do preço do petróleo provocado pelo conflito. “Um país continental que usa o transporte rodoviário como principal modal, tudo vai aumentar”, comenta, acrescentando que há três grupos

principais que mais contribuem para aumentar a inflação medida pelo IPCA no Brasil: alimentos e bebidas, combustíveis e energia. “Se dois destes grupos sobem, a inflação aumenta”.

Com o aumento da inflação, o ambiente econômico tende a ficar mais restritivo. A pressão inflacionária pode manter os juros elevados por mais tempo, reduzindo o crédito e dificultando investimentos. A volatilidade global aumenta a incerteza e leva empresários a adiar decisões, o que contribui para a desaceleração da atividade, como lembra o economista e professor da Unit, Edgard Leonardo.

Ambos os economistas acreditam que com a inflação em alta e um crescimento baixo ou nulo há o risco de estagflação. Em 2025, o Produto Interno Bruto (PIB) do País cresceu 2,35%. “Persistindo este cenário pode contribuir para um crescimento, de no máximo, 1%”, conta Leonardo. Ele lembra também



que a imprevisibilidade faz muitos empresários postergarem os investimentos e até reduzir a produção, o que traz consequências no emprego.

### **Choque do petróleo na década de 70**

A alta no preço do barril do petróleo já provocou uma estagflação no Brasil entre 1972 e 1973. “Na época, o Brasil crescia a taxas chinesas. A pressão por oferta quadruplicou o preço do petróleo depois dos países árabes reduzirem a produção desta commodity. E isso contribuiu para a inflação alta e um crescimento baixo”, argumenta Leonardo.

Para ele, a dependência energética é um risco sistêmico na economia e o Brasil deveria aumentar a sua capacidade de refino de petróleo, pensando numa política de longo prazo.

O único lado positivo do choque do petróleo no Brasil foi o surgimento do Proálcool, que estimulou o consumo do álcool combustível, que se consolidou nos anos seguintes. O País também adicionou 27% de álcool à gasolina, deixando o produto menos poluente.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 23/03/2026**



## **GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF**

### **11ª EDIÇÃO DO PRÊMIO AVIAÇÃO + BRASIL RECONHECE DESTAQUES DO SETOR AÉREO EM 2025**

Na cerimônia também será realizada a 3ª edição do Prêmio Acessibilidade no transporte aéreo

O Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o grupo Brasil Export, realiza em Brasília, nesta terça-feira (24), a 11ª edição do Prêmio Aviação + Brasil. A iniciativa reconhece aeroportos e companhias aéreas que se destacaram pela qualidade dos serviços prestados no transporte aéreo brasileiro ao longo de 2025.

A cerimônia contará com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, do secretário de Aviação Civil, Daniel Longo, e do diretor-presidente da Anac, Tiago Faierstein, que participarão da entrega das premiações.

Na ocasião, também será realizada a 3ª edição do Prêmio Acessibilidade, que valoriza ações voltadas à melhoria do atendimento a passageiros com necessidades de assistência especial.

As categorias contemplam critérios como desempenho operacional, pontualidade e nível de satisfação dos passageiros.

#### **Categorias – Prêmio Aviação + Brasil:**

Melhores Aeroportos Regionais (Sudeste, Sul, Nordeste, Norte/Centro-Oeste e Melhor do Brasil);  
Melhores Aeroportos Nacionais, por faixa de movimentação de passageiros (até 5 milhões; entre 5 e 10 milhões; acima de 10 milhões);  
Aeroportos Mais Pontuais (mesma divisão por porte);  
Melhor Aeroporto do Brasil;  
Empresa Aérea Mais Pontual;  
Melhor Empresa Aérea do País.

#### **Categorias – Prêmio Acessibilidade:**

Empresas Aéreas Nacionais;  
Empresas Aéreas Estrangeiras;  
Operadores Aeroportuários.



### **Credenciamento**

Os profissionais de imprensa interessados em acompanhar a cerimônia devem solicitar credenciamento pelo e-mail: [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br), informando o nome completo, RG, CPF e veículo de imprensa.

### **Serviço**

Evento: 11ª edição do Prêmio Aviação + Brasil e 3ª edição do Prêmio Acessibilidade

Data: Terça-feira, 24 de março

Horário: 19h

Local: Villa Rizza – SCES Trecho 2, Asa Sul, Brasília (DF)

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

**Data: 23/03/2026**

## **MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E MDIC LANÇAM AGENDA CONECTAR NESTA TERÇA-FEIRA (24)**

Iniciativa reúne medidas para destravar o setor aéreo, ampliar a conectividade e reduzir custos

### **Aviso de Pauta**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) lançam, nesta terça-feira (24), a Agenda Conectar, uma política de Estado voltada à expansão sustentável da conectividade aérea no Brasil. A iniciativa consolida um conjunto de ações estratégicas para ampliar o acesso ao transporte aéreo, reduzir custos operacionais e tornar o setor mais competitivo e atrativo para investimentos, com o objetivo de aumentar o volume de passageiros e de carga transportados no Brasil, e em mais cidades.

O programa é resultado de um amplo diagnóstico construído com a participação e apoio de mais de 34 entidades representativas da aviação e de setores que são, direta e indiretamente, alcançados pelo desenvolvimento do transporte aéreo, como indústria, comércio, serviços, turismo e academia.

O lançamento contará com a presença do vice-presidente da República, Geraldo Alckmin; do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; do secretário de Aviação Civil, Daniel Longo; do diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein; e do diretor-geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), tenente-brigadeiro do ar Maurício Augusto Silveira de Medeiros, além de representantes das instituições parceiras e apoiadoras da iniciativa.

### **Credenciamento**

Profissionais de imprensa interessados em acompanhar a cerimônia devem solicitar credenciamento pelo e-mail [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br), informando nome completo, RG, CPF e veículo de imprensa.

### **Serviço**

Evento: Lançamento da Agenda Conectar

Data: Terça-feira, 24 de março

Horário: 17h

Local: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Subsolo.

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

**Data: 23/03/2026**

## **MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CONSOLIDA AÇÕES DE PROTAGONISMO FEMININO E DE COMBATE À VIOLÊNCIA NO SETOR**

Além de premiar iniciativas de inclusão em complexos portuários de todo o país, pasta amplia a campanha "Assédio Não Decola, Feminicídio Também Não"



***Campanha "Assédio não Decola", lançada em aeroportos do Brasil, entra na sua segunda fase.  
Foto: Jonilton Lima/Mpor***

Historicamente vistos como ambientes de predominância masculina, os setores portuário e aeroportuário brasileiros passam por transformação ao longo dos anos. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) tem atuado em duas frentes para acelerar essa mudança: o reconhecimento de boas práticas corporativas e a execução de campanhas diretas de conscientização voltadas ao grande público. O objetivo é garantir

segurança, equidade e respeito às mulheres, tanto nas operações logísticas quanto nos terminais de passageiros.

No âmbito aquaviário, a pasta tem mapeado e reconhecido, por meio de suas premiações de sustentabilidade, empresas e autoridades portuárias que tratam a diversidade de gênero como política de gestão institucional. Os resultados práticos já podem ser vistos de norte a sul do país.

A Autoridade Portuária de Santos (APS), por exemplo, se destacou com a criação do Programa de Desenvolvimento de Liderança Feminina, que abriu 80 vagas para empregadas, além de atualizar seu manual para enfrentamento do assédio e da discriminação. Em Santa Catarina, o Porto de Itapoá promoveu ações de sensibilização contra a violência doméstica no "Agosto Lilás", levando informações sobre a Lei Maria da Penha e o programa local "Mulheres no nosso bairro".

A equidade salarial e a ocupação de espaços de chefia também ganharam métricas rigorosas. A Ultracargo, empresa que atua na logística de grãos líquidos, estabeleceu a meta de manter ao menos 35% de mulheres e pessoas negras em cargos de liderança. O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), no Ceará conquistou o Selo de Equidade de Gênero do governo estadual e o implementou um indicador para monitorar ativamente a paridade salarial.

Iniciativas semelhantes de inclusão e vagas afirmativas também foram premiadas e reconhecidas nas empresas Cargill e a Vports, que reportou transparência salarial e a ausência de denúncias de assédio sem apuração. Já no Nordeste, o Porto de Suape mobilizou o "Grupo de Trabalho Diversa" para a realização de sete campanhas focadas na equidade de gênero e raça seguindo o Calendário Nacional de Equidade, Diversidade e Inclusão

### **O enfrentamento à violência ganha os céus**

Se nos portos o foco tem sido a mudança da cultura organizacional e operacional, nos aeroportos a estratégia abrange as milhões de mulheres que transitam pelo país. O MPor lançou a segunda fase de sua principal ação educativa no setor aéreo: a campanha "Assédio não decola, Feminicídio também não".

Apresentada em sua nova etapa no Aeroporto de Congonhas (SP), a mobilização é uma parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Associação Brasileira das Concessionárias de Aeroportos (ABR). O foco é utilizar a grande circulação de passageiros para disseminar informações preventivas, exibir vídeos pedagógicos e divulgar amplamente os canais de denúncia, como o Ligue 180.

A mensagem central é de que o combate à violência contra a mulher não é apenas uma pauta feminina, mas uma responsabilidade de toda a sociedade. Transformar estruturas de poder e de convivência é um trabalho contínuo, como afirma secretária-executiva adjunta do Ministério, Thairyne Oliveira: "devemos sempre trabalhar para que as mulheres alcancem espaços de decisão e tenham nestes locais suas vozes ouvidas, um comportamento se reflete na sociedade ao mostrar que é possível ter autonomia e construir um país com mais igualdade e respeito para com as mulheres", declara.

Com essas ações integradas, o Ministério de Portos e Aeroportos demonstra que a modernização da infraestrutura nacional vai muito além de obras e concessões. Ela passa, obrigatoriamente, por garantir que mulheres possam trabalhar, liderar e viajar com dignidade e segurança.

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

**Data:** 23/03/2026

## DIA MUNDIAL DA ÁGUA: HIDROVIAS TÊM PAPEL DE DESTAQUE NO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Investimentos em infraestrutura e planejamento fortalecem o uso dos rios como alternativa logística mais eficiente e com menor impacto ambiental



**Com cerca de 12% da água doce superficial do planeta, e uma extensa rede hidrográfica, o Brasil reúne condições naturais favoráveis para ampliar o uso estratégico dos rios na movimentação de cargas e passageiros. Foto: Divulgação**

No Dia Mundial da Água, celebrado em 22 de março, o Ministério de Portos e Aeroportos destaca o papel estratégico das hidrovias como alternativa logística mais sustentável, eficiente e com menor impacto ambiental. Em um país com uma das maiores redes hidrográficas do mundo, o uso responsável dos rios se consolida

como solução para reduzir emissões e ampliar a competitividade do transporte.

O setor de transportes responde por uma parcela significativa das emissões de gases de efeito estufa. Nesse cenário, a ampliação do transporte hidroviário surge como uma alternativa relevante, já que o modal consome menos combustível por tonelada transportada, emite menos CO<sub>2</sub> e demanda menor ocupação territorial em comparação com outros meios.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destaca o potencial do país para transformar seus recursos naturais em vantagem logística. “Transformar esse potencial em uma logística mais eficiente e sustentável é uma prioridade do Governo Federal. Ao fortalecer as hidrovias, estamos avançando na redução de emissões, ampliando a competitividade do país e garantindo que esse recurso essencial também contribua para gerar desenvolvimento, integração regional e oportunidades para a população”, afirmou.

Com cerca de 12% da água doce superficial do planeta, e uma extensa rede hidrográfica, o Brasil reúne condições naturais favoráveis para ampliar o uso estratégico dos rios na movimentação de cargas e passageiros.

### Fortalecimento das hidrovias

A modernização da infraestrutura hidroviária no país inclui dragagens realizadas com responsabilidade ambiental, monitoramento contínuo das condições de navegabilidade e ações voltadas a aumentar a previsibilidade do transporte pelos rios.

Essas medidas contribuem para ampliar a segurança das operações e tornar o sistema logístico mais preparado para enfrentar eventos climáticos extremos, como períodos de seca ou cheias intensas.

“A ampliação do transporte hidroviário é uma decisão estratégica para reduzir as emissões da matriz logística brasileira. Estamos avançando com planejamento e modernização para garantir mais eficiência com responsabilidade ambiental”, destaca o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler.

Além dos ganhos ambientais, o fortalecimento das hidrovias contribui para a integração regional, melhora o escoamento da produção e amplia as alternativas logísticas do país.

### Agenda internacional

A estratégia brasileira também dialoga com iniciativas internacionais voltadas à redução das emissões no setor de transportes. Entre elas está a Década das Nações Unidas para o Transporte Sustentável (2026–2035), declarada pela Assembleia Geral da ONU em 2023, com o objetivo de estimular sistemas de mobilidade mais eficientes, acessíveis e resilientes. O plano de implementação da Década busca acelerar a modernização dos sistemas de transporte e contribuir para a redução das emissões globais do setor até 2035.

Embora não exista um Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) específico para o transporte, o setor está diretamente relacionado a metas ligadas à infraestrutura, crescimento econômico, eficiência energética e combate às mudanças climáticas.

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

**Data:** 23/03/2026

## MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DO FÓRUM NORTE EXPORT, EM MANAUS



Evento reuniu setor público e especialistas para discutir infraestrutura hidroviária na região e apontar ações com foco no desenvolvimento do modal

***O encontro promovido na capital amazonense lançou luz sobre os projetos e ações hidroviárias. Foto: Divulgação/Brasil Export***

O Ministério de Portos e Aeroportos esteve presente na edição de 2026 do Fórum Norte Export, realizado nessa quinta-feira (19) pelo grupo Brasil Export, na cidade de Manaus (AM). Em painéis que contaram com a presença de especialistas, representantes de associações e do poder público, o MPor debateu projetos em infraestrutura e aplicação de políticas públicas voltadas ao aproveitamento do potencial das vias fluviais brasileiras.

O encontro, promovido na capital amazonense, lançou luz sobre os projetos e ações hidroviárias. Na região de maior extensão territorial do país, e que detém entre 70% e 80% de toda a água doce disponível no Brasil, os rios são verdadeiras “rodovias” integradas ao cotidiano de populações de grandes centros urbanos e de áreas ribeirinhas. Transportam passageiros, mercadorias e têm importância destacada no turismo.

De acordo com a secretária executiva adjunta do Mpor, Thairyne Oliveira, explorar o potencial dessas vias e viabilizar melhores condições de navegação estão entre as prioridades da pasta. “A criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação é um sinal de que o Governo Federal está atento ao potencial hidroviário brasileiro. Temos trabalhado com foco em tornar nossos rios cada vez mais preparados para atender às demandas da sociedade com respeito ao meio ambiente, foco no desenvolvimento econômico e reafirmando a soberania nacional”, disse.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, destacou que o setor deve manter permanente o debate sobre ações que tragam mais avanços às hidrovias brasileiras. Para Burlier, a comunicação dos benefícios alcançados a partir de investimentos no modal hidroviário precisa ser perene.

“Estamos dialogando sempre com outros ministérios, como o da Pesca e Aquicultura, de Integração e Desenvolvimento Regional e o de Desenvolvimento e Assistência Social, para realizarmos ações

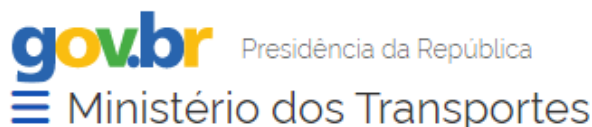
integradas apresentando à população o que está sendo feito e os benefícios dos investimentos alcançados quando o país direciona esforços para as hidrovias”, explica.

### Balanço

No ano passado, foram investidos mais de R\$ 529 milhões em infraestrutura hidroviária no Brasil pelo Mpor. Os recursos foram aplicados na construção, operação e manutenção de IP4 (Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte), de eclusas, execução de dragagens e manutenção aquaviária. No Fundo da Marinha Mercante – que é destinado a prover recursos para desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval – foram contratados só no ano passado R\$ 7,7 bilhões, aplicados em 152 obras que geraram mais de 43 mil empregos.

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

**Data: 23/03/2026**



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROJETA MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM INVESTIMENTOS EM MINAS GERAIS

Carteira inclui concessões, ferrovias e retomada de obras estratégicas no estado



Com novos leilões, Minas Gerais se consolida como um dos principais destinos de investimentos em transportes no Brasil

***Minas Gerais entra no radar dos grandes projetos logísticos e amplia a capacidade de escoamento com novos aportes em rodovias e ferrovias. - Michel Corvello/MT***

Minas Gerais receberá mais de R\$ 100 bilhões em investimentos em infraestrutura de transportes nos próximos anos, com projetos estruturados pelo Ministério dos Transportes que ampliam rodovias, fortalecem ferrovias e destravam obras paradas no estado. O volume foi apresentado nesta segunda-feira (23), em Belo Horizonte (MG), durante a terceira edição do Eloos Itatiaia – Ciclo Cidades e Infraestrutura, evento que reuniu autoridades, especialistas e executivos para debater os desafios da infraestrutura no Brasil.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, afirmou que o estado ganhou protagonismo na carteira de projetos da pasta. “Nos últimos três anos, o Ministério aplicou R\$ 7 bilhões em rodovias e ferrovias por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). No governo anterior, os aportes variavam entre R\$ 200 milhões e R\$ 250 milhões por ano. Hoje, o volume chega a cerca de R\$ 900 milhões anuais em Minas Gerais”, afirmou.

Para Santoro, o volume de investimentos está ligado à revisão de contratos e à mudança na modelagem dos projetos, com recuperação de recursos públicos, principalmente no setor ferroviário. “A estratégia permitiu recompor a capacidade de investimento e estruturar novas concessões no estado”, complementou.

### Concessões

Minas Gerais soma R\$ 62,5 bilhões em investimentos em rodovias concedidas e contratadas, com projetos já em execução e previsão de novos aportes ao longo dos próximos anos. No setor ferroviário, a carteira prevista chega a R\$ 38 bilhões, com destaque para a ampliação da malha e a

renovação de contratos, como a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), Estrada de Ferro Carajás e a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

“O Ministério dos Transportes reviu esses contratos e recuperou o dinheiro público, tudo dentro da legalidade, e está trazendo para o sistema ferroviário cerca de 35 bilhões de reais que vão alavancar a carteira de ferrovias”, ressaltou.

O secretário também destacou que a melhoria no ambiente econômico e regulatório tem contribuído para ampliar a participação do setor privado e garantir maior previsibilidade aos projetos.

Desde o início da gestão de Renan Filho à frente do Ministério dos Transportes, a agenda de concessões foi uma das estratégias prioritárias com 22 leilões rodoviários realizados em três anos.

Para 2026, estão previstos mais 13 leilões de concessões rodoviárias. O primeiro será na próxima terça-feira (31), na B3, em São Paulo, com o lote BR-116/251/MG, conhecido como Rotas Gerais. O projeto abrange trechos das duas rodovias, conecta 24 municípios e prevê cerca de R\$ 13 bilhões em investimentos.

### Obras destravadas

O Ministério dos Transportes ampliou a execução de obras em Minas Gerais, com foco na retomada de empreendimentos paralisados e na melhoria da malha rodoviária. São mais de 300 obras em andamento. Entre elas está a concessão da BR-381/MG/SP (Fernão Dias), que prevê cerca de R\$ 14 bilhões em investimentos para modernização, ampliação da capacidade e melhoria da segurança viária o longo de 569 quilômetros da rodovia.

Também avançaram obras com entraves históricos, como BR-135, que ficou 20 anos parada por questões de licenciamento. A rodovia conecta os estados do Maranhão, Bahia, Piauí e Minas Gerais e se encontra com os serviços em andamento em Minas Gerais e no Maranhão.

Entre outras obras em execução em MG estão em trechos das BRs 367, 356 e 265. O secretário também citou a otimização de contratos como instrumento para viabilizar novos investimentos, como no caso da BR-116 (Régis Bittencourt), cujo processo foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e permitirá a realização de um novo leilão.

O evento contou ainda com a participação do subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, e do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio.

### Eloos Itatiaia

O Itatiaia Eloos é uma plataforma permanente de negócios, relacionamento e produção de conteúdo que reúne representantes do poder público e da iniciativa privada. A iniciativa promove debates sobre temas estratégicos para o desenvolvimento econômico de Minas Gerais e do país, como infraestrutura, mineração, indústria, cidades e agronegócio, por meio de rádio, canais digitais e eventos presenciais.

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

**Data: 23/03/2026**



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – DESATANDO OS NÓS DA LOGÍSTICA NACIONAL**

**DA REDAÇÃO** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O programa Navegue Simples, coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), acaba de traçar sua rota para 2026, sinalizando que a modernização portuária brasileira não é um evento

isolado, mas um processo contínuo de reforma estrutural. A primeira reunião ordinária do comitê técnico, realizada no último dia 13, não apenas avaliou resultados, mas lançou as bases para a “2ª onda” de entregas. Defender a continuidade e o aprofundamento deste programa é defender a desburocratização como ferramenta de soberania econômica e a redução do famigerado Custo Brasil.

A importância estratégica desta nova fase reside na transição de uma gestão meramente administrativa para uma visão de prospecção tecnológica. A criação do grupo de trabalho (GT) voltado a “novas oportunidades de negócios” demonstra que o Governo compreendeu que o porto moderno vai além do embarque e desembarque de cargas: ele é um hub de transição energética e saneamento. Mapear tendências em combustíveis sustentáveis e uso não convencional de ativos públicos é alinhar a infraestrutura brasileira às exigências de um mercado global que premia a inovação e a responsabilidade ambiental.

A importância desta “virada de chave” ganha contornos práticos com a promessa de maior transparência. O painel de ações online, que integrará dados da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), do Ibama e da Secretaria Nacional de Portos (do próprio MPor), é o remédio necessário contra a opacidade que historicamente alimenta a insegurança jurídica. No setor de infraestrutura, tempo é dinheiro, e a integração sistêmica entre diferentes órgãos reguladores é o único caminho para que projetos deixem de mofar em gavetas burocráticas e se transformem em canteiros de obras.

Outro ponto nevrálgico atacado pelo Navegue Simples é a revisão das regras de cessão de águas públicas e a agilização dos reequilíbrios econômico-financeiros. É inadmissível que um processo de reequilíbrio de contrato de arrendamento consuma dois anos de espera. A publicação de um novo manual de EVTEA (Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) ainda este ano é uma medida pragmática que confere autonomia e celeridade ao investidor privado. Simplificar o EVTEA é reduzir entraves que drenam recursos tanto do poder público quanto das empresas.

O Navegue Simples 2.0 apresenta-se como um pacto de eficiência. Ao ouvir o setor e traduzir demandas em atos normativos ágeis, o MPor retira o peso da burocracia das costas do exportador brasileiro. A meta de destravar investimentos não pode ser apenas um discurso; ela exige a coragem de substituir portarias obsoletas por regras que dialoguem com a velocidade do século XXI. O Brasil que navega rumo ao futuro precisa de portos que sejam portas abertas para o investimento, e o programa Navegue Simples é, atualmente, o melhor timoneiro para essa travessia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## OPINIÃO – ARTIGOS – LOGÍSTICA - PORTA ARROMBADA, FECHADURA NA PORTA: O CASO DO VTMS EM SANTOS



**VALTER BRANCO**

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

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Sistema considerado essencial para segurança do tráfego marítimo segue sem implantação após mais de uma década de debate

O recente acidente na entrada do Porto de Santos trouxe de volta ao debate um tema antigo: a implantação do VTMS. “Porta arrombada, fechadura na porta”, dizia minha avó ao comentar providências que só ganham prioridade depois do dano consumado. A expressão popular voltou a fazer sentido no debate portuário santista. O sistema reaparece como prioridade estratégica, embora sua implantação venha sendo defendida há mais de uma década.

O conceito, na verdade, não é novo. No cenário internacional, o VTS (Vessel Traffic Services) surgiu no pós-guerra, inspirado no controle de tráfego aéreo. A proposta era monitorar embarcações por radar e rádio em áreas sensíveis, reduzindo o risco de colisões e encalhes. Com o avanço da tecnologia e o aumento da complexidade das operações portuárias, o sistema passou a incorporar



ferramentas mais ativas de organização do fluxo. Surgiu então o termo VTMS (Vessel Traffic Management System), destacando a dimensão de gestão do tráfego.

A etapa mais recente dessa evolução é o VTMISS (Vessel Traffic Management and Information System). Nesse modelo, além de radares e comunicações, integram-se dados de AIS, câmeras, sensores meteorológicos e bases operacionais em um centro capaz de produzir inteligência em tempo real. A lógica é simples: transformar informações dispersas em um ambiente integrado que permita decisões mais seguras e previsíveis no sequenciamento das manobras.

Curiosamente, ao longo dos anos a sigla foi crescendo — VTS, depois VTMS, agora VTMISS — mas, em Santos, o sistema continuou sem sair do papel. A evolução conceitual avançou bem mais rápido que a implantação prática.

No Brasil, o tema começou a ser discutido no fim dos anos 2000, dentro de um programa federal de modernização portuária. O Porto de Santos figurava entre os prioritários. Ainda assim, enquanto o Porto de Vitória colocou seu sistema em operação em 2017, Santos permaneceu entre estudos, revisões e reconfigurações administrativas.

Em Santos, o debate avançou; a implantação, nem tanto.

Vovó também costumava dizer que “o bom é inimigo do ótimo”. Talvez fosse o caso de iniciar com um sistema mais simples — já preparado para evoluir em etapas — e avançar gradualmente até chegar ao modelo completo.

Essa estratégia poderia ajudar a enfrentar o primeiro dos fatores que ajudam a explicar o atraso: a complexidade. Santos é o maior porto da América Latina, com tráfego intenso, fundeadouros externos e uma interface urbana delicada. A cobertura exige estações em pontos estratégicos, integração entre diferentes órgãos e protocolos rigorosos de operação. O segundo fator é institucional: a implantação envolve autoridade portuária, autoridade marítima, agência reguladora e diversos interesses em jogo, exigindo definição clara de competências. O terceiro elemento é o próprio processo licitatório, que avançou lentamente ao longo dos anos.

Mesmo agora, fala-se em até cinco anos para a implantação. Em termos tecnológicos, trata-se de solução já consolidada em diversos portos do mundo. O prazo sugere que o desafio não está apenas na instalação de radares e antenas, mas na integração sistêmica, nas homologações técnicas e na adaptação operacional. Ainda assim, a pergunta permanece: por que a prioridade sempre reaparece apenas depois de eventos críticos?

A discussão torna-se ainda mais relevante diante da possível concessão do canal de acesso. No modelo adotado recentemente no Porto de Paranaguá, a concessão incluiu dragagem, manutenção, sinalização e a implantação de um sistema de monitoramento de tráfego. Caso desenho semelhante seja aplicado em Santos, o concessionário poderá operar o VTMISS — talvez até implantá-lo — e coordenar tecnicamente o fluxo no canal.

Convém distinguir competências. A autoridade normativa permanece com o Estado: Marinha, agência reguladora e autoridade portuária definem regras, prioridades e parâmetros de segurança. O operador privado executa essas regras no cotidiano, organizando a sequência de manobras com base nas informações do sistema. Não formula política pública, mas exerce papel operacional relevante.

Essa distinção torna-se crucial em um cenário hipotético de acidente grave. Se um inquérito marítimo concluir que a causa determinante foi falha no gerenciamento do tráfego, a responsabilidade dependerá da natureza do erro. Havendo falha operacional do sistema ou de seus operadores, a concessionária poderá responder civilmente por defeito na prestação do serviço, sem prejuízo de responsabilidades individuais. Em um modelo assim, o operador do tráfego assumiria riscos relevantes. Se o problema decorrer de regras estruturais previamente definidas pelo poder público, a discussão poderá alcançar também a esfera estatal. Na prática, acidentes marítimos raramente têm causa única.

A concessão transfere a execução do serviço, mas não elimina o dever do Estado de garantir a segurança da navegação. Assim, eventual indenização vultosa pode envolver tanto o operador privado quanto o poder público, cabendo posterior definição de responsabilidades regressivas.

No fim, o debate sobre o VTMS em Santos vai além da simples adoção de tecnologia. Trata-se de estabelecer governança clara, transparência operacional e definição prévia de responsabilidades. Sistemas modernos de informação ajudam a prevenir riscos, mas também tornam rastreáveis as decisões.

Por isso o velho ditado continua atual. Quando a prioridade só aparece depois do incidente, a sensação é inevitável: a fechadura chega sempre depois da porta arrombada.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

### **POLÍTICA - ROMEU ZEMA DEIXA GOVERNO DE MINAS E PASSA COMANDO AO VICE**

Mateus Simões assume o Estado após renúncia marcada por tom eleitoral e críticas à condução do governo federal

**Do Estadão Conteúdo**



***Apesar de Zema se dizer pré-candidato a presidente, nos bastidores, ele é cotado como vice em alguma candidatura do campo da direita, como a do senador Flávio Bolsonaro***

Romeu Zema (Novo) renunciou no domingo, 22, ao governo de Minas Gerais, passando o comando do Estado a seu vice, Mateus Simões (PSD). Na cerimônia de transmissão de cargo, Zema, que pretende se lançar à Presidência da República na eleição deste ano, fez um discurso em tom eleitoral, com críticas ao governo Lula (PT).

Ao resgatar suas ações em Minas desde que assumiu o primeiro mandato, em 2019, ele disse que agora é a hora de “fazer a mesma coisa pelo Brasil”. “Ninguém aguenta mais a farra da corrupção, ninguém aguenta mais viver com medo, ninguém aguenta mais a conta não fechar no fim do mês”, criticou.

“O Brasil está sendo destruído por esse governo que está lá em Brasília, o Brasil está sendo destruído pelo mesmo sistema que destruiu Minas Gerais. Mas vou dizer aqui uma coisa para vocês: nós não somos um País fracassado, nós somos, sim, um País roubado. O problema do Brasil não é falta de recursos, é sobra de ladrão”, continuou.

Zema afirmou que tem andado pelo Brasil e entendeu que o brasileiro não quer um País perfeito. “Ele só quer um País que seja dele outra vez e não mais o Brasil dos intocáveis. Esse País é possível, porque no Brasil nunca faltou gente disposta a fazer a coisa certa.”

E finalizou: “O que faltou foi, sim, respeito do governo com a nossa gente. Foi por isso que nós começamos a mudar em Minas. E agora chegou a hora de mudar o Brasil todo”.

Apesar de Zema se dizer pré-candidato a presidente, nos bastidores, ele é cotado como vice em alguma candidatura do campo da direita, como a do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), possibilidade que o agora ex-governador nega.

**Discurso do novo governador**



O novo governador Mateus Simões fez agradecimentos a Zema em seu discurso de posse na Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG). “Ao longo dessa jornada, eu poderei entregar muitas das obras e programas que o governador Romeu Zema iniciou, mas quero ir além ao lado dos meus deputados”, disse. A solenidade na ALMG foi acompanhada pelo presidente nacional do PSD e secretário de Governo e Relações Institucionais de São Paulo, Gilberto Kassab.

Simões também disparou críticas ao governo federal ao citar a ponte sobre o Rio Grande, dizendo que ela “não tem dono, aparentemente”. “O rio é federal, mas a União diz que a ponte não é dela. Minas diz que não foi Minas que construiu. São Paulo também diz que não foi São Paulo que construiu, apesar de Minas e São Paulo terem estradas que levam até a ponte. A ponte está com fissuras num pilar, teve de ser interditada e o problema parece que não é de ninguém”, argumentou.

Simões é pré-candidato ao Palácio Tiradentes, mas não está bem colocado nas pesquisas de intenção de voto recentes. Segundo levantamento Real Time Big Data divulgado no último dia 13, o senador Cleitinho (Republicanos) lidera a disputa em todos os cenários pesquisados, variando entre 30% e 40% dos votos, a depender dos concorrentes. Já Simões aparece com números entre 9% e 19%, também variando de acordo com os demais postulantes ao cargo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **O DIESEL, O MINISTRO E OS GOVERNADORES**

As declarações do ministro dos Transportes, Renan Filho, na última sexta-feira, dia 20, elevaram a temperatura da crise dos combustíveis, transformando um problema logístico e econômico em um embate ideológico direto contra os governadores Tarcísio de Freitas (São Paulo) e Romeu Zema (Minas Gerais). Em um cenário onde o petróleo Brent atingiu US\$ 112,19 — o maior patamar em quase quatro anos —, o ministro tentou transferir parte da pressão política para os estados.

### **CONTRADIÇÃO**

A crítica de Renan Filho focou no que ele chamou de “contradição bolsonarista”. Ao citar o slogan Make America Great Again (MAGA), o ministro associou Tarcísio de Freitas e Romeu Zema a uma política externa de instabilidade que, segundo ele, contribuiu para a volatilidade atual. Na sequência, exigiu que os estados reduzam suas alíquotas de ICMS para complementar a MP 1.340/2026, editada por Lula no último dia 12, que já reduziu impostos federais e previu subvenções para tentar baixar o diesel em R\$ 0,64 por litro.

### **CONTAS PRESSIONADAS**

Tarcísio e Zema argumentaram que as contas estaduais já estão pressionadas e que o ICMS é calculado sobre o preço de bomba, sendo a política de preços da Petrobras (atrelada ao mercado internacional) a verdadeira vilã.

### **NOS POSTOS**

Apesar das medidas do Governo para segurar os preços, a realidade nos postos já reflete a crise. O preço médio do diesel subiu 11% em apenas uma semana, chegando a R\$ 6,80 em algumas capitais. E o agronegócio já relata problemas de entrega de diesel em regiões como o Rio Grande do Sul, com distribuidoras limitando a oferta à espera de novos reajustes. Nesse cenário, o Ministério da Justiça e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) iniciaram uma “caça ao oportunismo”, notificando postos que elevaram preços sem que houvesse novos repasses das refinarias.

### **DISTRIBUIDORAS MULTADAS**

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, anunciou que 53 distribuidoras foram multadas nos últimos três dias por irregularidades e indícios de retenção de estoque. A operação, de caráter nacional, ocorre no momento em que a guerra no Oriente Médio pressiona as cotações do barril e gera temor de desabastecimento.



### AÇÃO AMPLA

A fiscalização não se limitou às grandes empresas, atingindo também o varejo em uma ação coordenada que uniu inteligência e força policial: Segundo o Ministério, 1.192 postos de gasolina foram fiscalizados em todo o País.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

### TRANSPORTES - PORTOS - VALE ASSINA TERMO E PRORROGA POR 20 ANOS ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO ITAQUI

Aditivo estende contrato até 2043 e prevê R\$ 221,5 milhões em investimentos para modernização e ganho de eficiência

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

***Realizada em Brasília, a cerimônia contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e de executivos da empresa, e representantes do setor***

A assinatura do termo aditivo que prorroga por mais 20 anos o contrato de arrendamento do terminal de cobre da Vale no Porto do Itaqui (MA) marcou no último dia 18 um novo ciclo para a operação logística da companhia no Maranhão. O ato formaliza a extensão do contrato até 2 de janeiro de 2043 e assegura a continuidade das atividades de armazenagem e exportação do concentrado produzido no Complexo Minerador de Carajás, no Pará, além de abrir espaço para novos investimentos no terminal.

Realizada em Brasília, a cerimônia contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e de executivos da empresa, além de representantes do setor. Como contrapartida à prorrogação, a Vale prevê investimentos totais de R\$ 221,5 milhões até 2030 — sendo R\$ 21,5 milhões em aportes contratuais e R\$ 200 milhões voluntários — voltados à modernização dos ativos, aumento da eficiência operacional e ampliação da vida útil dos equipamentos.

Durante o evento, o ministro destacou o ambiente econômico como fator de estímulo aos investimentos em 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.

A presidente do Porto do Itaqui, Oquerlina Costa Silva, ressaltou o impacto da medida para o porto e a 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”, disse.

O vice-presidente executivo da Vale, Samir Arap Sobrinho, afirmou que a companhia pretende ampliar os aportes no terminal. “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”, declarou.

### 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 ocorre em um momento de expansão da produção de cobre da Vale, metal considerado essencial para a transição energética global. O material é utilizado 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 Itaqui também dá suporte ao plano da companhia de ampliar sua produção global de cobre, com meta de alcançar 700 mil toneladas até 2035.

Participaram da cerimônia 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. Pelo Ministério de Portos e Aeroportos, estiveram o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, o diretor de Outorgas, Bruno Neri, e a diretora de Gestão Portuária, Ana Bomfim.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ APRESENTA AGENDA REGULATÓRIA ATÉ 2028 E ALINHA PRIORIDADES COM SETOR

Planejamento de quatro anos foi debatido com parlamentares e agentes do mercado, com foco em previsibilidade e fortalecimento institucional

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***O encontro para apresentação da agenda regulatória 2025-2028 da Antaq em Brasília reuniu representantes da agência, integrantes da FPPA e autoridades do setor portuário***

A apresentação da Agenda Regulatória 2025–2028 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a discussão de medidas para fortalecer o ambiente regulatório e institucional do setor aquaviário estiveram no centro de uma mesa redonda realizada no último dia 17, na sede do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), em Brasília (DF). O encontro reuniu representantes da agência reguladora, integrantes da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) e autoridades do setor portuário.

A reunião teve como objetivo detalhar as diretrizes que irão orientar a atuação da Antaq nos próximos quatro anos, além de promover o alinhamento com o Legislativo e com agentes do setor sobre temas considerados prioritários para o desenvolvimento da navegação e da infraestrutura portuária.

A Agenda Regulatória da Antaq estabelece diretrizes para a atuação da Agência em um horizonte de quatro anos, consolidando os principais temas que orientarão sua agenda institucional. Construída de forma participativa, a iniciativa incorpora contribuições do setor por meio de audiências públicas, assegurando transparência e alinhamento com os agentes regulados.



“Ter essa agenda nos permite direcionar nossos esforços para temas prioritários e, ao mesmo tempo, conferir previsibilidade ao setor. Todos passam a ter clareza sobre os assuntos que serão tratados nos próximos anos”, afirmou o diretor-geral, Frederico Dias.

O dirigente destacou ainda que a Agenda é parte de um conjunto mais amplo de instrumentos regulatórios à disposição na agência. “Seja por meio da fiscalização, da inclusão de temas na agenda regulatória ou da emissão de acórdãos, a Antaq dispõe de diferentes mecanismos para enfrentar desafios e incentivar soluções de problemas”, explicou.

### Setor hidroviário

No âmbito do planejamento estratégico, a Antaq afirma que tem intensificado esforços para promover a valorização do transporte hidroviário na matriz de transporte nacional. Segundo Frederico Dias, trata-se de um modal mais eficiente e economicamente competitivo em comparação à logística rodoviária, com impactos diretos na inserção internacional dos produtos brasileiros e na redução de custos ao consumidor. “Quando há ineficiências no transporte, esses custos são repassados ao mercado, refletindo em preços mais elevados. O fortalecimento do setor hidroviário contribui para mitigar esse efeito e ampliar a competitividade do país”, pontuou.

O interesse do setor privado por esse segmento tem crescido, embora ainda existam desafios estruturais — especialmente relacionados a eventos climáticos, como períodos de estiagem, que impactam a navegabilidade. Nesse contexto, Frederico destacou a relevância das concessões hidroviárias: “Atualmente, essa é uma agenda prioritária. A concessão permite uma gestão mais profissional das hidrovias, ampliando a previsibilidade e a eficiência do transporte”, afirmou.

### Diálogo e governança

Segundo o diretor-geral, a atuação da Antaq é pautada pelo diálogo contínuo com o mercado e pela adoção de boas práticas regulatórias. “Somos uma agência que preza pela construção coletiva. Realizamos análise de impacto regulatório, abrimos consultas públicas para colher contribuições e, após a elaboração das normas, retomamos o diálogo com o setor”, explicou Frederico. “Mesmo após a deliberação, mantemos canais abertos para aperfeiçoamento. A decisão final cabe à Diretoria Colegiada, mas é resultado de um processo amplamente participativo”, completou.

### Perspectivas

Próximo de completar 25 anos, a Antaq projeta sua atuação com foco no futuro e no fortalecimento de sua relevância institucional. “Temos avanços importantes a celebrar, mas o principal desafio é projetar a Agência que queremos ser no longo prazo”, afirmou o diretor-geral.

Segundo Frederico, o planejamento estratégico apresentado no encontro com o IBI busca não apenas mapear os desafios atuais, mas também antecipar soluções para questões estruturais do setor. “Nem todos os problemas passam diretamente pela Agência, mas, se impactam o setor aquaviário, também são de nossa responsabilidade. Estamos preparados para um novo ciclo orientado por eficiência, sustentabilidade e maior integração institucional”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## TRANSPORTES - PORTOS - NAVEGUE SIMPLES ENTRA NA “2ª ONDA” COM FOCO EM DESTRAVAR INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

Comitê define metas para 2026, cria grupo para novos negócios e prepara mudanças regulatórias para dar mais agilidade e segurança jurídica ao setor

**Da Redação** [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)

O Comitê Técnico Interinstitucional do programa Navegue Simples, coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), realizou no último dia 13 a primeira reunião ordinária de 2026 traçando a rota para a chamada 2ª onda de entregas. O encontro avaliou resultados e definiu metas para destravar investimentos e modernizar a gestão portuária brasileira, com foco em segurança jurídica e na redução do Custo Brasil.



***O encontro avaliou resultados e definiu metas para destravar investimentos e modernizar a gestão portuária brasileira, com foco em segurança jurídica e na redução do Custo Brasil***

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

***O NAVEGUE SIMPLES NÃO É APENAS UM ESFORÇO DE GESTÃO, É UMA VIRADA DE CHAVE NA MENTALIDADE LOGÍSTICA DO PAÍS. DEBATER OS RUMOS DO PROGRAMA E OUVIR O SETOR É FUNDAMENTAL PARA QUE AS SOLUÇÕES NÃO FIQUEM RESTRITAS A ATOS NORMATIVOS”***

***TETSU KOIKE***

***diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor***

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

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

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

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

### **Meio Ambiente**

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

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

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

### Calendário

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/03/2026

## TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ PODE GANHAR NOVO E MODERNO TERMINAL DE CRUZEIROS

Projeto foi apresentado neste mês ao Governo Federal e prevê investimentos de R\$ 300 milhões

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



**A temporada 2025/2026 de cruzeiros em Itajaí teve início em 30 de novembro e seguirá até abril. Ao todo, serão 37 escalas de navios, com expectativa de receber até 200 mil turistas**

Neste mês de março, o Porto de Itajaí apresentou ao Ministério de Portos e Aeroportos o projeto que prevê a construção de

um novo terminal de cruzeiros na cidade. O projeto prevê a construção do empreendimento que deverá ter mais de 20 mil metros quadrados, com capacidade para receber os maiores transatlânticos do mundo.

A Superintendência do Porto de Itajaí, junto com o Instituto Mais Itajaí, fez a apresentação do projeto ao secretário nacional de Portos, Alex Ávila, em Brasília. A organização representa mais de 60 empresas do município, que viabilizou o planejamento com investimento privado de quase R\$ 1 milhão e fará a doação do projeto ao Governo Federal para análise.

O projeto executivo, que foi elaborado pela WSP, propõe que o terminal tenha mais de 20 mil metros quadrados, distribuídos em três pavimentos.

O empreendimento vai concentrar toda a operação logística para viagens de cruzeiros, com áreas para check-in, triagem e movimentação de bagagens, além de espaços destinados à experiência do passageiro, com salas de espera e áreas VIP, bem como áreas administrativas, de comércio e restaurantes. O masterplan ainda prevê diretrizes para acessos, urbanização e infraestrutura necessária à operação.

Conforme o projeto, a estrutura ficará localizada às margens do canal de acesso ao porto, no Rio Itajaí-Açu, em área próxima ao Centreventos Governador Luiz Henrique da Silveira. O terminal estaria apto a receber atracação dos maiores navios do mundo, de até 365 metros, como os da classe Oasis.

O presidente do Instituto Mais Itajaí, Fábio Inthurn, pontua que o futuro empreendimento vai colocar o município nas principais rotas de transatlânticos do mundo.

“Vamos entregar um projeto que representa o futuro do turismo de cruzeiros, não só em Santa Catarina, mas no Brasil. Um projeto que vai colocar Itajaí definitivamente na rota dos maiores transatlânticos do mundo, das maiores e melhores companhias que operam cruzeiro no mundo. E nós fomos buscar, através da união do empresariado de Itajaí, o que existe de melhor no mundo em



projeto. Contratamos a melhor empresa do mundo para a concepção desse terminal de cruzeiros, uma empresa que já tem expertise em mais de 300 portos no mundo, inclusive terminais de containers”, comentou.

O futuro terminal terá papel determinante no fortalecimento do turismo marítimo em Itajaí. Além disso, a nova estrutura vai permitir que a operação de cruzeiros aconteça em um terminal totalmente dedicado aos passageiros, sem interferir nas atividades de movimentação de cargas do porto.

“Um píer turístico moderno permitirá ampliar a chegada de cruzeiros em Itajaí e melhorar a experiência dos passageiros. Isso significa mais turistas circulando na cidade, mais oportunidades para o comércio, para o setor de serviços e mais geração de emprego e renda para a região”, afirmou João Paulo Tavares Bastos, superintendente do Porto de Itajaí.

A temporada 2025/ 2026 de cruzeiros em Itajaí teve início em 30 de novembro e seguirá até o mês de abril. Ao todo, serão 37 escalas de navios, com expectativa de receber até 200 mil turistas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## TRANSPORTES - PORTOS - PROJETO LIMITA RESPONSABILIDADE DE PRÁTICOS EM ACIDENTES

Proposta prevê que ressarcimento cobrado do prático tenha teto definido pelo Executivo somado ao preço do serviço

**Por MARIANA NEROME** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou um projeto que estabelece limites para a responsabilidade civil de práticos por danos em acidentes marítimos. O texto altera a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e passa a prever que o profissional não responda diretamente por acidentes de navegação.

O relator Marcos Tavares (PDT-RJ) apresentou o substitutivo ao Projeto de Lei 1275/21, de autoria do deputado licenciado Carlos Bezerra (MT). A versão aprovada permite ação de regresso contra o prático apenas em casos específicos, como erros ou omissões no exercício da profissão.

Pela proposta, se um erro isolado do prático for a causa determinante do acidente, quem pagou a indenização poderá cobrar o ressarcimento do profissional. Geralmente, armadores ou seguradoras arcam com esses valores.

No entanto, o ressarcimento cobrado do prático terá limite definido pelo Poder Executivo, somado ao preço do serviço de praticagem no momento do incidente.

Tavares justificou a mudança com base em práticas de outros países. “O mais usual, nos outros países, é limitar a responsabilidade civil do prático, para que ele possa responder por danos até determinado valor, compatível com a realidade econômica da atividade e com sua capacidade de pagamento”, afirmou o relator, que aproveitou argumentos do deputado Carlos Chiodini (MDB-SC), relator anterior do projeto.

O substitutivo também isenta as associações de praticagem de qualquer responsabilidade solidária ou subsidiária pelos danos causados por seus associados.

A proposta ainda passa pelas comissões de Trabalho, e de Constituição e Justiça e de Cidadania em caráter conclusivo. Para virar lei, o texto precisa de aprovação da Câmara e do Senado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

### TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – GESTÃO - O BRASIL QUE SE CONECTA PELOS SEUS PORTOS



**BRUNO GALOTI ORLANDI**

Secretário de Assuntos Portuários e Emprego  
da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando  
em Gestão e Políticas Públicas pela FGV  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

O Brasil é um país moldado pela geografia de rios extensos, uma costa de milhares de quilômetros, centros produtivos distantes entre si e polos industriais distribuídos por diferentes regiões, que compõem um território que desafia qualquer lógica simplista de integração. Conectar essas realidades não é apenas uma questão de infraestrutura, é um exercício permanente de planejamento e visão sistêmica. A logística, nesse contexto, deixa de ser suporte e passa a ser elemento estruturante do desenvolvimento nacional.

Com essa perspectiva, estive em Manaus, no Amazonas, entre os dias 18 e 20 de março, participando do Fórum Norte Export. Mais do que uma agenda institucional, o encontro proporcionou uma oportunidade de compreender, in loco, a dinâmica logística da região Norte e seu papel na engrenagem econômica brasileira.

Manaus representa uma realidade singular. Inserida no coração da Amazônia, a cidade consolidou sua força econômica a partir da zona franca e de um modelo industrial que depende profundamente da integração entre transporte fluvial e cabotagem. Ali, a hidrovia não é alternativa, é o caminho principal. O ritmo dos rios influencia prazos, custos e planejamento. A previsibilidade logística passa pela compreensão das condições naturais e pela coordenação entre operadores públicos e privados.

Essa experiência reforça uma constatação fundamental: o sistema logístico brasileiro é interdependente. O desempenho de um polo industrial no Norte impacta cadeias produtivas no Sudeste. A eficiência da navegação fluvial dialoga com a capacidade dos portos marítimos. A cabotagem conecta regiões e redistribui cargas ao longo da costa. Não há compartimentos isolados, há uma rede que precisa operar de forma integrada.

O debate realizado em Manaus evidenciou avanços importantes em temas como fortalecimento das hidrovias, expansão da cabotagem e modernização regulatória. Também trouxe à tona desafios comuns a diferentes regiões: necessidade de investimentos em acessos, segurança jurídica, previsibilidade operacional e planejamento de longo prazo. Embora as realidades regionais sejam distintas, os princípios que orientam a eficiência logística são compartilhados.

Conhecer a operação de outros estados e cidades portuárias amplia a capacidade de formulação de políticas públicas. O intercâmbio de informações permite identificar soluções que podem ser adaptadas, evitar erros já enfrentados por outras regiões e construir uma visão mais ampla sobre o funcionamento da corrente comercial brasileira. É no diálogo federativo que se fortalece a infraestrutura nacional.

Cada porto brasileiro possui características próprias. Alguns se estruturam a partir de extensas malhas ferroviárias; outros dependem predominantemente de rodovias; há aqueles cuja força está na navegação interior. Essa diversidade, longe de fragmentar, compõe a riqueza do sistema logístico nacional, desde que haja articulação e cooperação.

Santos, como principal complexo portuário do País, integra essa rede. Sua atuação como hub logístico dialoga com a dinâmica de diferentes regiões e essa troca de experiências com realidades como a de Manaus amplia a compreensão sobre como aperfeiçoar processos, fortalecer governança e planejar de forma mais integrada.

O Brasil não se desenvolve por iniciativas isoladas. Ele avança quando suas conexões funcionam. Portos, rios, estradas e trilhos são mais do que estruturas físicas, são os elos que sustentam a circulação de riquezas, oportunidades e desenvolvimento.

Fortalecer essa visão integrada é essencial para que o país aproveite plenamente seu potencial produtivo. E é no diálogo entre suas diferentes regiões que se constrói uma logística mais eficiente, equilibrada e capaz de sustentar o crescimento nacional.

*Com este artigo, Bruno Galoti Orlandi passa a escrever quinzenalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.*

**O BRASIL NÃO SE DESENVOLVE POR INICIATIVAS ISOLADAS. ELE AVANÇA QUANDO SUAS CONEXÕES FUNCIONAM. PORTOS, RIOS, ESTRADAS E TRILHOS SÃO MAIS DO QUE ESTRUTURAS FÍSICAS, SÃO OS ELOS QUE SUSTENTAM A CIRCULAÇÃO DE RIQUEZAS, OPORTUNIDADES E DESENVOLVIMENTO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/03/2026

### TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTEPROJETO DE PONTE ENTRE PR E MS É ENTREGUE COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,37 BI

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Ligação sobre o Rio Paraná prevê reduzir em 100 km o trajeto até Paranaguá e criar novo corredor logístico entre os estados

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**A ponte é tratada como estratégica para a integração entre as regiões Sul e Centro-Oeste, ao criar um novo corredor logístico entre os estados do Paraná e de Mato Grosso do Sul**

Os governadores Carlos Massa Ratinho Junior, do Paraná, e Eduardo Riedel, de Mato Grosso do Sul, receberam no sábado (21), em São Pedro do Paraná, o anteprojeto da ligação

entre Porto São José, no distrito de São Pedro do Paraná, e Taquarussu, no estado vizinho. O documento foi apresentado ao poder público pela Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM).

Com investimento estimado em R\$ 1,37 bilhão, a proposta prevê a travessia de cerca de dois quilômetros sobre o Rio Paraná e prazo de execução de aproximadamente 48 meses após a ordem de serviço.

A obra é tratada como estratégica para a integração entre o Sul e o Centro-Oeste, ao criar um novo corredor logístico entre Paraná e Mato Grosso do Sul. A expectativa é de que a ponte facilite o escoamento da produção agropecuária e reduza em cerca de 100 quilômetros o trajeto até o Porto de Paranaguá.

“Essa ponte é uma transformação da realidade, tanto do Mato Grosso do Sul quanto do Paraná, porque ela cria uma nova rota de desenvolvimento. Ela vai encurtar em 100 km a rota dos caminhões que vêm de Mato Grosso do Sul para o Paraná”, celebrou o governador paranaense. “Um trabalho que foi demorado, um investimento do setor produtivo de quase R\$ 2 milhões no anteprojeto, que foi doado para os Estados. Passamos agora a contratar as etapas: o estudo ambiental, porque uma obra desse porte você tem que ter toda a segurança técnica, jurídica. Depois dessa fase podemos dar sequência na licitação”, explicou Ratinho Junior.

Segundo o secretário da Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, o caminho que está sendo seguido é o mesmo da construção da Ponte de Guaratuba. Ele explicou que, de seis traçados iniciais, um foi selecionado e virou o anteprojeto, que precisa ter aprovados o EIA (Estudo de Impacto Ambiental) e o

RIMA (Relatório de Impacto ambiental) — que podem levar em torno de 12 meses para serem finalizados. Os últimos passos são o projeto executivo e a licitação para a execução da obra.

“Temos uma boa parceria com o estado vizinho, porque tem a conexão da rodovia de Mato Grosso do Sul com a PR-577, que vai receber ampliação de capacidade, além de quatro quilômetros de contorno. Sem contar que nós já deixamos prevista, na concessão, a duplicação de Paranavaí a Nova Londrina, através da 376. Desse modo, temos um grande pacote de investimentos que se transforma numa rota de progresso, desenvolvimento chegando ao porto de Paranaguá”, falou o secretário.

O governador de Mato Grosso do Sul ressaltou o bom momento vivido pelo seu Estado, especialmente com a cadeia da celulose, mas disse que veio ao Paraná pegar emprestado o sucesso das cooperativas paranaenses, “ para fazer a industrialização da nossa base produtiva”. “Não poderíamos deixar de abraçar esse projeto, sabendo da importância que tem para todos”, disse, contabilizando a estrutura como parte de um grande pacote de desenvolvimento.

“O que a gente precisa é dar competitividade para os empreendedores de uma maneira geral. Porque isso se desdobra em uma série de outras ações para a nossa economia: serviço, obra, infraestrutura, atendimento, emprego e renda”, avaliou.

### Futuro

Para o secretário das Cidades do Paraná, Guto Silva, a conexão ligando os estados vizinhos por cima do Rio Paraná representa um passo para o futuro do estado. “É uma obra emblemática, de integração, de união, de dois Estados que crescem muito acima da média nacional, e a ponte tem essa natureza de, além de conectar as pessoas, conectar esses sistemas produtivos que estão se desenvolvendo. Isso significa emprego, renda, competitividade e mais dinheiro na bolsa do produtor”, disse. Ele lembrou ainda que há obras em diversas cidades da região, levando asfalto e ações em saúde e educação para a população. “O turista e o desenvolvimento não vêm se não houver estrutura”.

É o mesmo tom adotado pelo prefeito em exercício de São Pedro do Paraná, Celso Serenato. “É um sonho, em que está sendo dado o pontapé inicial, com uma importância imensa para o desenvolvimento da nossa região. Já vivemos um momento de desenvolvimento e essa ponte vai alavancar muito mais, unindo dois estados de grandeza excepcional. E vai levar o nome do município para todo o Brasil”, declarou.

Além da ponte, o anteprojeto prevê intervenções complementares necessárias para viabilizar o novo eixo de circulação. No lado paranaense, estão previstas a restauração de 19,8 km da PR-577, com contorno em Porto São José. No Mato Grosso do Sul, o documento contempla a implantação de 30 km da MS-473 e a construção de um viaduto de acesso em Taquarussu.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## TRANSPORTES – AVIAÇÃO - SETOR AÉREO BATE RECORDE DE PASSAGEIROS NO PRIMEIRO BIMESTRE

Movimento cresce 10,1% e atinge maior volume em 25 anos, com destaque para voos internacionais

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A aviação brasileira iniciou 2026 com o melhor desempenho da série histórica para o primeiro bimestre. Entre janeiro e fevereiro, foram registrados 22,9 milhões de passageiros em voos domésticos e internacionais no país, um crescimento de 10,1% em relação ao mesmo período de 2025. O resultado representa o maior volume já registrado para os dois primeiros meses do ano nos últimos 25 anos, segundo dados do Relatório de Demanda e Oferta, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos.



***O Ministério de Portos e Aeroportos entende que o avanço registrado em 2026 consolida a trajetória de recuperação e expansão do setor aéreo após os impactos da pandemia***

De acordo com a pasta, o desempenho reforça o papel da aviação como um dos indicadores da atividade econômica no país. O aumento no número de passageiros está associado à maior circulação de pessoas para turismo, negócios e serviços, refletindo a retomada da confiança e o dinamismo de diferentes setores da economia.

O ministro Silvio Costa Filho destacou que o resultado reflete o momento de crescimento da economia e o fortalecimento do setor aéreo no país. “Esse desempenho mostra que o Brasil está voltando a crescer, com mais pessoas viajando a trabalho, a turismo e para acessar serviços. A aviação é um termômetro da atividade econômica e esse recorde no início do ano indica um cenário de maior dinamismo, geração de oportunidades e ampliação da conectividade no país”, celebrou.

A pasta também entende que o avanço registrado em 2026 consolida a trajetória de recuperação e expansão do setor aéreo após os impactos da pandemia. Em 2021, o volume de passageiros no mesmo período foi de pouco mais de 11 milhões. Desde então, o número vem crescendo de forma contínua, superando inclusive os níveis pré-pandemia.

Somente em janeiro de 2026, foram transportados 12,4 milhões de passageiros. Em fevereiro, o total chegou a 10,5 milhões, com crescimento de 9,9% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

O desempenho foi puxado, em parte, pelo aumento da movimentação internacional. No primeiro bimestre, mais de 5,7 milhões de passageiros viajaram em voos entre o Brasil e o exterior, um crescimento de 14,9% em comparação com 2025.

O resultado reflete a maior demanda por viagens no período de férias e verão, além do fortalecimento das conexões do país com mercados internacionais, tanto para turismo quanto para negócios.

A movimentação de passageiros foi liderada pela região Sudeste, com 10,6 milhões de embarques no primeiro bimestre. Em seguida aparecem o Nordeste (4 milhões), o Sul (2,4 milhões), o Centro-Oeste (1,9 m

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## **TRANSPORTES – AVIAÇÃO - CAMPO DE MARTE RECEBE R\$ 120 MILHÕES EM OBRAS E AMPLIA SEGURANÇA OPERACIONAL**

Modernização do aeroporto paulistano inclui nova taxiway, iluminação e melhorias que preparam o terminal para operação por instrumentos

**Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) inaugurou no último dia 19 as obras de modernização do Aeroporto Campo de Marte, em São Paulo, um dos terminais mais antigos do país. As intervenções integram a Fase 1B do contrato de concessão e somam cerca de R\$ 120 milhões em investimentos, com foco, principalmente, aumento da segurança operacional e na qualificação da infraestrutura voltada à aviação geral.

As obras foram executadas pela concessionária PAX Aeroportos, responsável pela gestão do aeroporto, integrante do Bloco Aviação Geral RJ-SP que também inclui o Aeroporto de Jacarepaguá (RJ), cujas melhorias foram entregues no início da semana.

Entre as principais intervenções estão a construção de uma nova taxiway mais afastada da pista de pouso e decolagem, aumentando a segurança das operações, além da implantação de novas vias de serviço. O aeroporto também recebeu iluminação e sinalização de última geração, reforçando a confiabilidade operacional.

As melhorias incluem ainda a implantação de áreas de segurança de fim de pista (RESA), substituição dos sistemas PAPI, nova pavimentação da pista, reparos nas taxiways e requalificação dos sistemas de drenagem, ampliando a capacidade e a eficiência do terminal.

Além das obras da Fase 1B, a concessionária realizou uma série de ações complementares no sítio aeroportuário, como a aquisição de veículos elétricos e tratores agrícolas, reparos em cercas, manutenção da vegetação com adequações ambientais e modernização de equipamentos eletrônicos. Também estão em andamento a ampliação do sistema de monitoramento por câmeras (CFTV) e ajustes no terminal de passageiros (TPS), que passará por futuras melhorias.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## MINERAÇÃO - LULA DEFENDE CONTROLE REGIONAL SOBRE MINERAIS CRÍTICOS NA AMÉRICA LATINA

Durante cúpula da Celac, presidente propõe participação em toda a cadeia de valor e maior poder de barganha

***Da Agência Brasil***



***A declaração de Lula foi feita por meio de discurso lido pelo chanceler Mauro Vieira durante a 10ª Cúpula da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac)***

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu que os países da América Latina e do Caribe tenham acesso a todas as etapas

das cadeias de valor dos minerais críticos existentes na região. Segundo ele, esses recursos podem ajudar os países a “reescreverem a história”, utilizando suas próprias riquezas para promover desenvolvimento interno, em vez de enriquecer outras nações.

A declaração foi feita por meio de discurso lido pelo chanceler brasileiro Mauro Vieira no sábado (21), durante a 10ª Cúpula da Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos (Celac), em Bogotá, na Colômbia.

“Temos a oportunidade de reescrever a história da região, sem repetir o erro de permitir que outras partes do mundo enriqueçam às nossas custas. A adoção de um marco regional, com parâmetros comuns mínimos, aumentaria nosso poder de barganha junto a investidores”, declarou o presidente.

Lula lembrou que a América Latina detém a segunda maior reserva de minerais críticos e terras raras do mundo e que esses insumos são essenciais para a fabricação de chips, baterias e painéis solares, componentes centrais da revolução digital e da transição energética.

Nesse sentido, defendeu que os países da região participem de todas as etapas relacionadas a esses minérios, desde a extração até o produto final, incluindo processos de beneficiamento e reciclagem.

### **Integração regional**

Lula também destacou a importância do fortalecimento da integração regional, o que, segundo ele, é fundamental no atual cenário de instabilidade política e geopolítica. Para o presidente, o

enfraquecimento da articulação entre os países da região aumenta a vulnerabilidade a pressões externas e limita a capacidade de resposta a desafios comuns.

“A América Latina e o Caribe não cabem no quintal de ninguém”, afirmou Lula, por meio do discurso lido pelo chanceler.

“Quando caminhamos juntos, somos capazes de sobreviver às turbulências da economia e da geopolítica mundial. A Celac representa o maior esforço já feito para afirmar a identidade própria da América Latina e do Caribe no cenário internacional”, acrescentou.

O presidente também defendeu a ampliação do comércio intrarregional, a integração das cadeias produtivas e o fortalecimento de blocos como o Mercosul, afirmando que a integração regional é um instrumento para ampliar a soberania e o desenvolvimento dos países da região.

### **Diálogo com outros países**

Ao tratar da presidência da Celac exercida pela Colômbia, Lula destacou a manutenção do diálogo com a China, a União Europeia e a África. “Esses países e blocos veem na América Latina e no Caribe um potencial que nós mesmos não sabemos reconhecer e aproveitar. É um paradoxo que uma região com tantos recursos ainda padeça de tantos males”, disse.

“Somos potências em energia, biodiversidade e agricultura. Mas o que predomina neste quadrante do planeta são sociedades profundamente desiguais e tecnologicamente dependentes. O que nos falta para romper esse ciclo de subdesenvolvimento é liderança política”, acrescentou.

### **Infraestrutura**

Lula também defendeu a integração da infraestrutura regional. “Precisamos de rotas por terra, água e ar, do Atlântico ao Pacífico, por onde produtos possam circular e cidadãos possam transitar”, afirmou.

Ele ressaltou a necessidade de interligação das redes elétricas dos países da região, o que, segundo o presidente, garantirá e reduzirá o custo da oferta de energia.

“Em um mundo com bloqueios marítimos e cortes no abastecimento de insumos, essa integração é ainda mais importante”, disse.

### **Crime organizado**

No discurso lido por Mauro Vieira, Lula enfatizou que uma região desarticulada favorece o crime organizado, e que isso reforça ainda mais a necessidade de colaboração entre os países da América Latina e do Caribe para atingir toda a cadeia de comando das organizações criminosas, sobretudo as esferas mais elevadas.

“Esse problema não é só latino-americano, é global. É fundamental conter a fraude, o fluxo de armas que vêm de países ricos, combater a lavagem de dinheiro realizada em paraísos fiscais e regular o uso de criptomoedas. Ações pontuais geram resultados momentâneos. Apenas o fortalecimento das nossas instituições garante soluções duradouras”, afirmou.

Segundo Lula, o Projeto de Lei Antifacção, iniciativa do governo brasileiro para enfrentar as organizações criminosas, busca dar mais agilidade e eficiência às investigações, asfixiar o financiamento das facções e aprimorar os mecanismos de responsabilização de grupos ultraviolentos.

“Nosso objetivo é melhorar a articulação entre as polícias e reforçar o papel da Polícia Federal no combate a organizações criminosas e milícias privadas com atuação interestadual e internacional”, concluiu o presidente.

## MINERAÇÃO - VALE MAIS QUE DOBRA PRODUÇÃO DE MINÉRIO POR FONTES CIRCULARES

Companhia alcançou 26,3 milhões de toneladas em 2025, com reaproveitamento de rejeitos e estéreis em diferentes operações

Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



***Segundo a Vale, a ampliação da produção circular ocorreu no momento em que a empresa expandiu iniciativas voltadas ao reaproveitamento de materiais em diferentes operações***

A Vale informou que mais do que dobrou, em 2025, o volume de minério de ferro produzido a partir de fontes circulares. Segundo dados divulgados pela companhia, foram 26,3 milhões de toneladas nesse modelo de produção, volume 107% superior às 12,7 milhões de toneladas registradas em 2024.

A empresa classifica como produção circular o reaproveitamento de materiais resultantes de processos de mineração, como rejeitos e estéreis, que passam por reprocessamento para voltar à cadeia produtiva ou gerar novos produtos. A ampliação desse tipo de produção ocorreu no momento em que a companhia expandiu iniciativas voltadas ao reaproveitamento de materiais em diferentes operações.

Entre as iniciativas citadas pela empresa está o programa Areia Sustentável Vale, que transforma rejeitos da mineração em insumo para a construção civil. Desde o início do projeto, em 2023, mais de 3 milhões de toneladas desse material foram destinadas ao mercado, segundo a companhia.

Outra frente é a Fábrica de Blocos da Mina do Pico, em Minas Gerais, que utiliza rejeitos da mineração na produção de blocos utilizados em obras. A unidade integra um conjunto de projetos que buscam dar destinação a materiais anteriormente encaminhados para áreas de disposição de resíduos.

Além dessas iniciativas, a companhia informou que vem ampliando o uso de técnicas de beneficiamento e separação mineral em pilhas de rejeitos e estéreis já existentes, com o objetivo de recuperar partículas de minério ainda presentes nesses materiais. Esses processos envolvem etapas de britagem, peneiramento e concentração, adaptadas às características de cada depósito.

De acordo com a empresa, operações localizadas em Capanema e Vargem Grande, também em Minas Gerais, fazem parte das áreas onde iniciativas de reaproveitamento têm sido aplicadas em escala maior. Nessas unidades, o reprocessamento de materiais permite recuperar minério de ferro a partir de depósitos e estruturas previamente utilizadas para descarte.

A companhia informou ainda que o aumento da produção circular tem sido acompanhado pela integração dessas iniciativas ao planejamento operacional das minas, com definição de metas específicas para reaproveitamento de materiais e incorporação desses volumes aos indicadores de produção.

O vice-presidente técnico da Vale, Rafael Bittar, afirma que o aumento da produção circular passou a ter impacto mais relevante nas operações da companhia.

“Os resultados de 2025 mostram que a circularidade já é uma alavanca relevante do nosso negócio. Produzir 26,3 milhões de toneladas por fontes circulares comprova que é possível unir produtividade, inovação e sustentabilidade. Nosso foco agora é acelerar essa trajetória até 2030 e pavimentar um modelo de mineração mais tecnológico, eficiente e orientado às pessoas, com Minas Gerais como protagonista nessa transformação”, afirmou.

Segundo a empresa, o programa também resultou em redução da necessidade de áreas para disposição de resíduos. No balanço apresentado pela companhia, o reaproveitamento de materiais evitou a ocupação de um volume equivalente ao que seria transportado por mais de 300 vagões carregados de minério de ferro.

A companhia também afirma que o conjunto de iniciativas gerou efeitos na redução de emissões associadas às atividades de mineração. De acordo com a Vale, o impacto climático estimado é comparável às emissões anuais de mais de 40 mil automóveis.

### Mineração do Futuro

As iniciativas de reaproveitamento integram a estratégia denominada pela empresa como Mineração do Futuro, que reúne projetos voltados à modernização de processos e à adoção de novas tecnologias nas operações. O programa está estruturado em cinco frentes: operações inteligentes, minas menos invasivas, redução de estéril, rejeito e carbono, compartilhamento de valor e formação de uma força de trabalho voltada a novas tecnologias.

Segundo a companhia, o avanço dessas iniciativas depende da ampliação do uso de automação, inteligência artificial, técnicas de reprocessamento de materiais e integração de dados entre áreas como geociências, planejamento de mina e processamento mineral.

O programa de mineração circular da Vale também foi incluído, em 2025, entre as cinco iniciativas globais selecionadas pelo Business Action Bank, iniciativa ligada ao World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), voltada à divulgação de práticas empresariais relacionadas à redução de emissões de carbono.

A empresa projeta que, até 2030, cerca de 10% de toda a produção de minério de ferro da companhia no Brasil seja proveniente de fontes circulares.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## ENERGIA - ENEVA AVANÇA PARA LIDERANÇA EM TÉRMICAS COM NOVOS PROJETOS E HUBS DE GÁS

Empresa garante 5,06 GW em leilão, projeta R\$ 18,2 bilhões em investimentos e amplia portfólio para 10,8 GW até 2031

Por **BEATRIZ E CASTELA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***O grande destaque do leilão foi a viabilização de novos hubs de gás. O primeiro será no Ceará, com as termelétricas Jandaia II e Jandaia III, abastecendo usinas a partir de 2029***

A Eneva deu um passo decisivo para se consolidar como a maior geradora termelétrica do Brasil. A companhia garantiu 5,06 gigawatts (GW) de capacidade no último leilão de energia do governo federal, o que deve destravar cerca de R\$ 18,2 bilhões em investimentos. O plano deve elevar o portfólio da empresa para 10,8 GW até 2031, com um acréscimo

de 3,65 GW em sua capacidade instalada.

A estratégia da empresa se divide em duas frentes: prolongar a vida útil de usinas que já operam e construir novos empreendimentos integrados a terminais de GNL (Gás Natural Liquefeito).

O grande destaque do leilão foi a viabilização de novos hubs de gás. O primeiro será no Ceará, com as termelétricas Jandaia II e Jandaia III, abastecendo usinas a partir de 2029. O segundo ficará na

região Sudeste, junto às usinas Porto Norte Fluminense II B, Presidente Kennedy, Presidente Kennedy I e Jandaia 1, com operações previstas para 2031.

A Eneva pretende dividir parte da conta bilionária desses novos polos e negocia vender até 30% de participação no projeto cearense e até 49% no empreendimento do Sudeste. Se essas parcerias forem concretizadas, os novos sócios poderão assumir até R\$ 4,4 bilhões do total orçado para o projeto. A empresa também garantiu a expansão de seu complexo termelétrico Porto de Sergipe.

Além de expandir, a Eneva assegurou mais 10 anos de operação a partir de 2026 para usinas já existentes, como Povoação 1, Viana 1 e Luiz Oscar Rodrigues de Melo. Também foram recontratadas unidades do Complexo Parnaíba (MA), além de termelétricas a carvão em Itaqui (MA) e Pecém (CE).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## BE JOB – OPINIÃO - AS PEDRAS QUE NINGUÉM MOVERÁ POR VOCÊ



### HUDSON CARVALHO

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

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)

Uma reflexão sobre iniciativa, responsabilidade e as decisões que não podem esperar ajuda externa nas organizações

“Faça o que puder, com o que tiver, onde estiver.”

Theodore Roosevelt.

Algumas decisões são tão simples que ninguém quer tomá-las.

Corro o risco de ser mal interpretado ao começar dessa forma, mas sigo confiante de que você entenderá meu ponto.

Algumas das narrativas mais antigas da humanidade sobreviveram por um motivo simples: capturam comportamentos humanos que continuam atuais. Entre elas, estão duas passagens bastante conhecidas da Bíblia que, para mim, sempre provocaram reflexão.

A primeira é a Parábola dos Talentos. Um senhor, antes de viajar, confia diferentes quantias — chamadas talentos — a três servos. Dois deles investem e multiplicam o que receberam. O terceiro, com medo de perder, enterra o dinheiro e o devolve exatamente como recebeu. Ao retornar, o senhor reconhece os que agiram e censura o que preferiu a imobilidade. A lição é simples e atravessou séculos: oportunidades não produzem resultado algum quando são tratadas com temor.

A segunda passagem descreve a ressurreição de Lázaro. Diante do túmulo fechado por uma grande pedra, o comando dado foi que as pessoas presentes a removessem. Em seguida, o chamado foi feito para que Lázaro saísse.

Sempre achei curioso esse detalhe. Se havia poder para trazer alguém de volta à vida, mover uma pedra seria tarefa trivial. Ainda assim, o gesto inicial foi delegado a mãos humanas.

Há algo profundamente simbólico nisso.

A história sugere que certas ações pertencem à esfera da responsabilidade direta de quem está presente. Antes de qualquer acontecimento extraordinário, existe um movimento ordinário que precisa ser feito por alguém disposto a fazê-lo.

Essa ideia atravessa o cotidiano das organizações e das decisões de liderança.



Em ambientes corporativos complexos, tornou-se comum aguardar condições ideais antes de agir. Espera-se a validação completa do cenário, a confirmação de todas as premissas, o alinhamento de todas as áreas. A cautela, que em muitos momentos é prudente, acaba transformando-se em paralisia quando o excesso de análise substitui a disposição para agir.

Projetos aguardam decisões. Decisões aguardam consenso. Consensos aguardam novas análises. Nesse ciclo silencioso, iniciativas que poderiam ter avançado acabam soterradas por camadas de prudência institucional.

Organizações raramente param por falta de inteligência. Param quando ninguém decide mover a primeira pedra.

O curioso é que, na maior parte das vezes, o primeiro movimento não exige grandes recursos nem gestos heroicos. Exige apenas disposição para fazer aquilo que já está ao alcance das mãos.

Nas empresas, esse primeiro movimento costuma aparecer em formas bastante simples: uma conversa que precisa ser iniciada, uma decisão que pode ser tomada com as informações disponíveis, um experimento que pode começar pequeno, um projeto que pode sair do papel antes de estar perfeitamente acabado.

A diferença entre organizações que avançam e as que apenas planejam raramente está na quantidade de inteligência acumulada. Está na disposição de transformar intenção em ação, mesmo quando o cenário ainda não parece completamente resolvido.

A parábola lembra que o medo de errar pode produzir um erro maior: a renúncia à própria iniciativa.

O episódio do túmulo lembra que certas pedras não se moverão enquanto alguém não decidir empurrá-las.

Em estruturas organizacionais grandes, existe uma tentação permanente de acreditar que transformações virão sempre de cima, de fora ou de circunstâncias excepcionais. Espera-se a nova estratégia, o novo ciclo econômico, a nova política pública, a nova tecnologia que reorganizará tudo.

Essas forças, sem dúvida, existem e frequentemente alteram o ambiente competitivo. Ainda assim, antes que qualquer grande mudança se manifeste, permanece intacta a responsabilidade individual de agir dentro do espaço que cada um ocupa.

O progresso institucional costuma começar de maneira menos dramática do que se imagina. Começa quando alguém decide investir o talento recebido em vez de enterrá-lo, mover a pedra que está à sua frente, mesmo sem saber exatamente o que acontecerá depois.

Ao longo do tempo, organizações se transformam menos por grandes declarações estratégicas e mais pela soma silenciosa desses gestos.

Em um mundo corporativo que valoriza planejamento detalhado, essa sequência simples às vezes é esquecida. No entanto, grande parte da evolução das empresas continua dependendo de algo bastante elementar: pessoas que se dispõem a fazer aquilo que já está ao seu alcance.

As histórias antigas sobrevivem porque continuam dizendo algo sobre nós. Cada pessoa recebe algum tipo de responsabilidade. Em algum momento, haverá uma pedra diante de nós. A pergunta que fica é simples: qual pedra, hoje, está esperando que você a mova?

A primeira decisão sempre será a mesma.

Usar o que foi confiado. E mover o que pode ser movido.



Hudson Carvalho é consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, diretor regional da Wisdom – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista (SP) e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados.

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

**A HISTÓRIA SUGERE QUE CERTAS AÇÕES PERTENCEM À ESFERA DA RESPONSABILIDADE DIRETA DE QUEM ESTÁ PRESENTE. ANTES DE QUALQUER ACONTECIMENTO EXTRAORDINÁRIO, EXISTE UM MOVIMENTO ORDINÁRIO QUE PRECISA SER FEITO POR ALGUÉM DISPOSTO A FAZÊ-LO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/03/2026

### **FINANÇAS - FIM DA JORNADA 6X1 PODE ELEVAR CUSTOS E PRESSIONAR PREÇOS NO CURTO PRAZO**

Especialistas preveem impacto inicial sobre empresas e inflação, com ajuste gradual do mercado no médio prazo

#### ***Do Estadão Conteúdo***

O fim da jornada de 6 dias de trabalho por 1 de folga, se aprovado, terá impacto nos preços relativos da economia, pelo menos em um primeiro momento, preveem especialistas consultados pelo Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. De imediato, os custos das empresas subirão na medida em que as horas trabalhadas diminuirão e considerando que os salários não poderão ser reduzidos.

No médio prazo, segundo os especialistas, o mercado se ajustará e as empresas se adequarão à nova realidade, como aconteceu em 1988, quando, na esteira da nova Constituição, a jornada de trabalho foi reduzida de 48 para 44 horas semanais.

A inflação, num primeiro momento, deve subir também porque, segundo o sociólogo, professor e coordenador do Fórum das Centrais Sindicais, Clemente Ganz Lúcio, com um dia a mais de folga o trabalhador passará a consumir mais.

Na outra ponta, para atender ao aumento da demanda, o setor produtivo terá que produzir mais. Para isso terá que contratar mais funcionários, fazendo com que a roda da economia passe a girar mais rápido. “O resultado será de um saldo positivo para a economia”, defende Ganz Lúcio.

Daniel Teles Barbosa, sócio da Valor Investimentos, também vê o fim da jornada 6x1 alterando os preços relativos da economia por meio de uma inevitável melhora na massa salarial. Setores que não podem interromper suas atividades aos fins de semana vão ter de buscar reposição nos seus dias de folga dos seus empregados ou pagar horas extras.

Para o executivo, num cenário de mercado de trabalho superaquecido, com escassez de mão de obra e plataformas e aplicativos levando vantagem na disputa de trabalhadores com rendas mais atrativas, o setor formal terá que melhorar salários e benefícios para conseguir atrair o trabalhador informal para um ambiente em que terá de cumprir horários, estar sujeito a regras e normas. “Um motorista de aplicativo hoje consegue movimentar no mês de R\$ 6 mil a R\$ 9 mil”, disse Teles.

De acordo com o coordenador do Fórum das Centrais Sindicais, Ganz Lúcio, num primeiro momento, será inevitável alguma pressão sobre custos das empresas, sobretudo nos das micro e pequenas, que são mais intensivas em mão de obra e carentes de condições para se automatizarem e inovarem.

Um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) quantifica o impacto que o fim da jornada 6x1 exercerá sobre custos.



O efeito será diferente para cada setor e porte, indo de 0,5% a 6,5%, sendo que as empresas maiores e mais automatizadas sofrerão menos pressão que as micros e pequenas.

### **Tendência Mundial Inevitável**

Para o presidente do Sindicato das Micro e Pequenas Indústrias do Estado de São Paulo (Simpi), Joseph Couri, a redução da jornada trabalho é uma tendência mundial, inevitável e bem-vinda. Defende a melhora da qualidade de vida do trabalhador, mas também algum incentivo para que as micro e pequenas empresas possam se automatizar.

Enquanto grandes associações entendem que o debate sobre o fim da jornada 6x1 não cabe em um país com baixo ganho de produtividade e escassez de mão de obra, Couri diz que é só pagar o que o trabalhador pede e merece que a mão de obra apareça.

Ainda, de acordo com ele, o impacto não será generalizado porque muitas empresas já cumprem uma jornada de 40 horas semanais.

“Quanto menos mecanizado for um segmento, maior será o impacto do fim da jornada 6x1 sobre seus custos. Quanto mais mecanizado, menos impacto terá”, avalia o presidente do Simpi, para quem alguma contrapartida para os micros e pequenos deveria acompanhar a mudança.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

### **FINANÇAS - CLARO ASSUME CONTROLE DA DESKTOP EM OPERAÇÃO DE R\$ 2,4 BI**

Aquisição de 73% do capital inclui pagamento de R\$ 20,82 por ação e obriga realização de OPA  
**Do Estadão Conteúdo**

A Claro Participações anunciou no domingo, 22, que sua controladora, a Claro NXT Telecomunicações S.A., comprou 73,01% do capital social da Desktop S.A., por R\$ 2,414 bilhões, ou R\$ 20,82 por ação ON, segundo fato relevante divulgado na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). As negociações já se estendiam há alguns meses, enquanto as partes não haviam chegado a um consenso sobre o preço da transação e as condições para acertar um acordo, conforme apuração da Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

O documento indica que a fatia comprada pela Claro representa 84.684.273 ações ordinárias, vendidas por Makalu Brasil Partners I J, Denio Alves Lindo, Mucio Camargo de Assis Filho, Marcos Camargo de Assis e José Carlos Franco Júnior. O preço de compra no âmbito da operação (a ser ajustado no fechamento) foi estipulado baseando-se em um Enterprise Value correspondente ao valor total da Desktop, de R\$ 4 bilhões, e considerando o endividamento líquido da companhia em 30 de setembro de 2025, de R\$ 1.585.250.620, resultando no preço base total de R\$2.414.749.380 ou R\$20,82 por ação.

Uma vez realizado o fechamento da operação, a Claro também se diz obrigada a realizar o protocolo, perante a CVM, do pedido de registro de uma oferta pública para a aquisição das ações de emissão da Desktop em função da alienação de controle da empresa. Na oferta de Tag Along será ofertado aos demais acionistas da Desktop um preço por ação, em reais, no mínimo, igual ao preço de aquisição.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

### **JUSTIÇA - STF AUTORIZA LEILÃO DE VEÍCULOS APREENDIDOS EM INVESTIGAÇÃO DO INSS**

Decisão do ministro André Mendonça envolve dez carros e destina outros seis à Polícia Federal

**Por BEATRIZ E CASTELA** [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



***A decisão de Mendonça é de 9 de março, e os leilões serão realizados pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública. O leilão dos bens foi feito a partir de pedido da Polícia Federal***

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou a realização de um leilão de dez veículos apreendidos no âmbito da

Operação Sem Desconto, que investiga fraudes no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Além disso, outros seis modelos apreendidos nas diligências serão incorporados ao patrimônio da Polícia Federal.

Entre modelos populares e de luxo, o valor de mercado dos 16 veículos envolvidos na decisão varia de R\$ 69,7 mil a R\$ 2,44 milhões. Destes, dez pertenciam ao empresário Antonio Carlos Camilo Antunes, conhecido como Careca do INSS.

A decisão do ministro é de 9 de março, e os leilões serão realizados pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública. O leilão dos bens foi feito a partir de pedido da Polícia Federal. Na decisão, Mendonça ressaltou que a medida cautelar é prevista na legislação.

A defesa do Careca do INSS contestou a entrega de parte dos veículos à PF, mas disse que não se oporia ao leilão de alguns veículos, desde que assegurado, na venda, seu valor comercial.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## **INTERNACIONAL - IRÃ AMEAÇA FECHAR ESTREITO DE ORMUZ EM CASO DE ATAQUE DOS EUA**

Guarda Revolucionária diz que passagem será bloqueada até reconstrução de usinas e ampliação no Oriente Médio

**Do Estadão Conteúdo**



***Trump afirmou na rede Truth Social, que irá destruir as usinas elétricas do Irã, começando pela maior, caso o país se recuse a abrir o Estreito de Ormuz dentro de 48 horas***

A Guarda Revolucionária do Irã disse que o Estreito de Ormuz será completamente fechado se os Estados Unidos atacarem as usinas hidrelétricas do país.

“O Estreito de Ormuz será completamente fechado e só será reaberto quando nossas usinas hidrelétricas destruídas forem reconstruídas”, afirmou a Guarda Revolucionária.

As restrições no Estreito foram impostas pelo Irã no início do mês. As autoridades iranianas alegam que a passagem é possível para “todos, exceto inimigos” - indicando que Teerã determinará quais embarcações terão permissão para passar. O Irã já aprovou a passagem de navios pelo estreito com destino à China e a outros países da Ásia.

A escalada de ameaças deste domingo, 22, entretanto, vai além. O Irã afirmou que irá “destruir completamente” empresas no Oriente Médio que tenham participação norte-americana e passará a considerar as instalações de energia em países que abrigam bases dos EUA como “alvos legítimos”.



Mais cedo, o Irã disse ter abatido um caça F-15 “inimigo” que sobrevoava a costa sul do país. Um vídeo do suposto ataque foi divulgado pela Agência de Notícias Iranianas neste domingo.

A ameaça ocorre após o presidente Donald Trump afirmar, em postagem na rede Truth Social, que irá destruir as usinas elétricas do Irã, começando pela maior, caso o país se recuse a abrir o Estreito de Ormuz dentro de 48 horas. O prazo termina na segunda-feira, 23.

O mandatário americano também afirmou que tinha alcançado as metas antes do previsto e pontuou que “a liderança iraniana se foi”, assim como a marinha e a força aérea estão “mortas”. “Eles não têm absolutamente nenhuma defesa e querem um acordo. Eu não”, disse.

O Estreito de Ormuz liga o Golfo Pérsico ao Oceano Índico e é uma via crucial para o fluxo mundial de petróleo. Ataques a navios comerciais e ameaças de novos atentados impediram quase todos os petroleiros de transportar petróleo, gás e outras mercadorias pela passagem, levando a cortes na produção de alguns dos maiores produtores de petróleo do mundo, porque seu petróleo bruto não tem para onde ir.

Os acontecimentos recentes sinalizaram que a guerra no Oriente Médio, agora em sua quarta semana, escala sem previsão de fim.

Sirenes soaram por todo Israel enquanto o Irã lançava novos bombardeios neste domingo. No sul do país, moradores enfrentaram a devastação nas cidades de Dimona e Arad. No norte de Israel, um homem foi morto em um ataque do grupo militante libanês Hezbollah.

O primeiro-ministro israelense, Binyamin Netanyahu, visitou Arad e disse que foi um “milagre” que ninguém tenha morrido na explosão, que danificou gravemente vários prédios. Mas afirmou que, se todos os moradores tivessem corrido para os abrigos, ninguém teria se ferido e pediu a todos que obedecessem às sirenes.

Netanyahu também afirmou que Israel atacará “pessoalmente” todos os dirigentes do Irã. “Vamos atrás do regime. Vamos atrás da Guarda Revolucionária Islâmica, essa quadrilha de criminosos”, disse na cidade de Arad, no sul de Israel, alvo na véspera de um ataque com mísseis iranianos.

“E vamos atacá-los pessoalmente, seus dirigentes, suas instalações, seus ativos econômicos”, declarou à imprensa, entre os escombros do local onde caiu um dos mísseis.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/03/2026**

## **INTERNACIONAL - ISRAEL INTENSIFICA OFENSIVA E DESTRÓI PONTES LIGADAS AO HEZBOLLAH**

Israel ampliou sua ofensiva no Líbano neste domingo, 22, para incluir pontes estratégicas sobre o rio Litani. Segundo o ministro da Defesa israelense, Israel Katz, os pontos são usados pelo Hezbollah para transportar combatentes e armamentos para o sul do país.

Após o anúncio, Israel atacou a ponte Qasmiyeh, um local logístico importante que conecta a rodovia costeira e o restante do país. A destruição de pontes isola ainda mais os moradores do restante do Líbano.

Katz também ordenou que os militares acelerassem a destruição de casas libanesas perto da fronteira.

Israel tem lançado ataques contra o Hezbollah em uma frente separada na guerra mais ampla com o Irã, que começou no final de fevereiro. O Hezbollah lançou foguetes e drones contra Israel, que respondeu com uma grande campanha militar no Líbano.

Mais de um milhão de pessoas já fugiram de suas casas no país e mais de mil foram mortas, segundo o governo libanês. Autoridades israelenses ameaçaram áreas do sul do Líbano, em meio a uma invasão terrestre que, segundo elas, visa proteger as comunidades israelenses do norte.

Muitos libaneses temem que o ataque israelense possa levar a uma nova ocupação em partes do sul do Líbano, região que Israel controlou por cerca de duas décadas antes de retirar suas forças em 2000.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/03/2026



## JORNAL O GLOBO – RJ

### GOVERNO JÁ VÊ IMPACTO DO DIESEL NO TRANSPORTE DA SAFRA E MONITORA EFEITOS SOBRE PREÇO DOS ALIMENTOS

Maior atenção recai sobre o milho, que é usado na ração animal e pode ter efeito direto sobre diversos produtos

Por Eliane Oliveira — Brasília



#### Agro sente efeitos da alta do diesel — Foto: Divulgação

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva já começa a identificar impactos do aumento do diesel no transporte da safra, em meio às tensões internacionais. A avaliação, segundo interlocutores envolvidos no acompanhamento do tema, é que os efeitos aparecem primeiro na logística e podem se espalhar para os preços de alimentos.

O principal foco, neste momento, está no milho. O produto é usado na ração animal e tem efeito direto sobre itens como carne, leite e ovos. Se o preço do produto sobe, o da proteína

animal também aumenta.

De acordo com integrantes do governo federal, há casos de contratos de transporte que precisaram ser revistos, após alta de custos. Conforme relatos que chegam a Brasília, empresas contratadas para o escoamento do produto informaram que não conseguiriam manter o serviço nos valores acordados. O aumento está diretamente ligado à alta do combustível.

Por ora, o monitoramento está concentrado em evitar efeitos sobre a cadeia de alimentos, especialmente a proteína animal, que depende diretamente do custo do milho. A avaliação interna é que a situação ainda não exige medidas mais amplas, mas já demanda atenção diante do risco de repasse ao consumidor.

A alta do diesel começa a pressionar o custo do frete no país, especialmente em um momento de pico da atividade no campo. Com a colheita da primeira safra e o plantio da segunda, o uso de máquinas e o transporte da produção se intensificam, elevando a demanda por combustível.

No Sul do país, onde a produção de arroz é relevante, o cenário preocupa produtores e cooperativas. A cultura depende de operações contínuas de colheita e escoamento, o que amplia a exposição ao custo do transporte.

Diante disso, o aumento do frete se soma à pressão sobre margens e pode afetar a logística da safra, em um momento em que o setor precisa manter o fluxo regular de produção e abastecimento.

O diretor técnico da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Bruno Lucchi, disse que o aumento do preço do diesel e a alta dos fertilizantes já começam a pressionar o campo brasileiro em meio às tensões internacionais. Segundo ele, o impacto é imediato sobre a produção e pode se agravar nos próximos meses.

— O que mais preocupa os produtores rurais é o preço do diesel, em função da intensidade de uso das máquinas e do escoamento da safra que ocorre nesse momento — afirmou.

Lucchi explica que o período é crítico para o campo. O país está em plena colheita da primeira safra e no plantio da segunda, especialmente de milho, o que eleva a demanda por combustível.

— O produtor não tem como escolher não colher, não tem como escolher não plantar. Se perder essa janela, pode ter impacto severo na produção e na produtividade — disse.

Além da alta, há relatos de dificuldade de abastecimento. Segundo ele, produtores têm recebido apenas parte do volume de diesel encomendado.

— Muitos relatam que o diesel tem chegado em torno de um terço ou metade do que foi comprado. Isso tem causado uma preocupação muito grande — afirmou.

— O impacto já se reflete em algumas regiões. Estados do Sul chegaram a decretar situação de emergência, diante da dependência da atividade agrícola e da necessidade de manter a colheita — ressaltou.

Procurado pelo GLOBO, o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) esclareceu que a gestão de combustíveis e a definição de cotas ou políticas de comercialização são atribuições do Ministério de Minas e Energia (MME) e da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Já a gestão da logística está sob responsabilidade do Ministério dos Transportes.

"Vale ressaltar, contudo, que o Mapa acompanha permanentemente as condições logísticas para o escoamento da produção agropecuária brasileira, especialmente em períodos de colheita e maior movimentação de cargas no país e mantém diálogo direto e contínuo com os órgãos citados", destacou a pasta.

Segundo o Mapa, até o momento, não há indicação de desabastecimento generalizado de diesel no país. "Ainda assim, o governo federal tem adotado medidas para assegurar a normalidade do mercado e mitigar pressões sobre os preços dos combustíveis, garantindo as condições necessárias para o transporte da produção".

A pasta reiterou que permanece em diálogo com produtores, cooperativas, transportadores e demais agentes da cadeia logística, acompanhando eventuais impactos sobre a colheita e o escoamento da safra, em articulação com os demais órgãos do Governo Federal, com o objetivo de assegurar a regularidade do abastecimento e a eficiência da logística do agronegócio brasileiro.

Em um evento em Mato Grosso, nesta segunda-feira, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, afirmou que o agronegócio brasileiro tem capacidade de responder às crises recentes, mesmo diante da pressão sobre custos de produção.

— O setor passa por dificuldades, com crise de fertilizantes e combustíveis, mas tem capacidade de encontrar soluções para o crescimento sustentável — disse.

Em meio à alta do diesel, Fávaro destacou o papel dos biocombustíveis para reduzir a dependência externa e amortecer impactos no mercado interno.

— Imagine o Brasil, que ainda depende de 35% da importação de diesel, se não tivesse os 15% de biodiesel adicionados à mistura — afirmou.

Segundo ele, a política de combustíveis renováveis tem ajudado a garantir abastecimento e estabilidade de preços. O ministro também ressaltou os efeitos indiretos da cadeia da soja sobre o custo dos alimentos.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 23/03/2026**

## DARIO DURIGAN CONFIRMA DANÇA DAS CADEIRAS NA FAZENDA; VEJA MUDANÇAS

A nova formação, com a manutenção de pessoas da confiança do ministro em cargos-chave, indica continuidade da política econômica que vinha sendo implementada pelo petista.

**Por Thaís Barcellos — Brasília**



**Fernando Haddad, Dario Durigan e Rogério Ceron — Foto: Diogo Zacarias/MF**

O novo ministro da Fazenda, Dario Durigan, confirmou nesta segunda-feira uma dança das cadeiras na pasta com a saída Fernando Haddad do Ministério da Fazenda. Haddad será o candidato do PT ao governo de São Paulo.

Durigan está à frente da secretaria-executiva desde junho de 2023 e é elogiado pelo perfil técnico e pela grande capacidade de negociação.

Para o lugar de Durigan na secretaria-executiva, o escolhido é Rogério Ceron, que hoje comanda a secretaria do Tesouro Nacional.

"Confio na sua capacidade de entrega, e destaco que seu trabalho à frente do Tesouro foi fundamental para avançarmos com nossa agenda nos últimos anos", disse o ministro nas redes sociais

Já o novo secretário do Tesouro será Daniel Leal, o atual subsecretário de Dívida Pública.

Ceron é um dos principais responsáveis pelo arcabouço fiscal, a principal regra de gestão das contas públicas do governo Lula. O arcabouço substituiu o teto de gastos, permitindo um crescimento real das despesas de até 2,5% por ano — o teto limita a expansão à inflação do ano anterior.

Durigan e Ceron têm uma relação de longa data com Haddad. Os dois foram auxiliares do pré-candidato ao governo de São Paulo quando ele foi prefeito da capital, de 2013 a 2016. Já Leal é servidor de carreira do Tesouro desde 2014 e assumiu a subsecretaria no ano passado.

A nova formação, com a manutenção de pessoas da confiança de Haddad em cargos-chave, indica continuidade da política econômica que vinha sendo implementada pelo petista.

Como secretária executiva adjunta, assume Úrsula Peres, professora da USP e especialista em políticas públicas. Fábio Terra será chefe de gabinete de Durigan e, Flavia Renó, assessora especial.

"Ninguém faz nada sozinho. Somos um Ministério sério, unido e técnico. Mulheres e homens comprometidos em fazer a diferença todos os dias, trabalhando pela prosperidade das famílias brasileiras", disse o ministro.

A Fazenda já vem passando por mudanças nos últimos meses. Em janeiro, Régis Dudena deixou a Secretaria de Prêmios e Apostas (SPA) para comandar a Secretaria de Reformas Econômicas depois da saída de Marcos Pinto. Daniele Cardoso assumiu o lugar.



Já a Mathias Alencastro, que era assessor especial de Haddad, assumiu a Secretaria de Assuntos Internacionais, após a exoneração de Tatiana Rosito, que virou diretora do Banco Mundial na Ásia.

Houve ainda a dissolução da secretaria especial de Reforma Tributária, que era comandada por Bernard Appy, após a mudança nos impostos sobre o consumo virar lei.

Novas mudanças ainda podem acontecer se Lula aceitar a sugestão de Guilherme Mello para uma das diretorias com cargo vago no Banco Central. Mello comanda a Secretaria de Política Econômica (SPE).

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 23/03/2026*

### COMISSÃO LIGADA AO STF PROPÕE USO DO IMPOSTO DE RENDA COMO PARÂMETRO PARA FREAR PENDURICALHOS

Grupo calcula gasto anual de R\$ 9,8 bilhões com verbas indenizatórias na magistratura  
**Por Mariana Muniz — Brasília**

A comissão técnica criada pela presidência do Supremo Tribunal Federal (STF) para enfrentar a questão dos penduricalhos no serviço público propôs usar a legislação do Imposto de Renda como parâmetro para definir o que pode ser considerado verba indenizatória no serviço público, em uma tentativa de frear os chamados supersalários, que são vencimentos acima do teto constitucional.

A sugestão consta em nota técnica encaminhada aos ministros da Corte para subsidiar o julgamento sobre o tema, previsto para esta semana.

O documento foi elaborado por um grupo com representantes dos três Poderes após sete reuniões e traz um diagnóstico detalhado sobre as distorções no pagamento acima do teto constitucional, hoje em R\$ 46,3 mil mensais, além de sugerir caminhos para uma reforma estrutural do sistema remuneratório.

A partir de dados do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), a comissão estima que o gasto total com verbas acima do teto na magistratura hoje esteja em torno de R\$ 9,8 bilhões.

“Noutras palavras, cada ponto percentual acima do teto representa um desembolso a mais de R\$ 97,9 milhões. Hoje, portanto, o limite efetivo para a magistratura é de aproximadamente 82%”, diz o documento.

#### Interpretação

A principal aposta no curto prazo é reduzir a margem de interpretação sobre quais verbas podem ficar fora do teto. Para isso, a comissão sugere que as regras do Imposto de Renda, que distinguem rendimentos tributáveis de indenizações, passem a servir como referência, buscando encerrar uma “insegurança jurídica que dura décadas”.

Pelo modelo sugerido, passariam a ser consideradas indenizatórias e, portanto, fora do teto, apenas as parcelas que, à luz da legislação tributária, não configuram acréscimo patrimonial. Na prática, isso restringiria esse tipo de pagamento a situações típicas de ressarcimento, como despesas efetivamente comprovadas, e excluiria gratificações ou compensações pagas de forma ampla e contínua.

Hoje, a classificação de verbas como indenizatórias varia entre órgãos e entes da federação, o que permite que parcelas de caráter remuneratório sejam pagas fora do teto sob essa rubrica.

Segundo a comissão, essa indefinição jurídica se arrasta há décadas e é um dos fatores que explicam a expansão dos pagamentos acima do limite constitucional.

#### Limites globais



Além disso, o grupo propõe a criação de limites globais para o pagamento de verbas indenizatórias, inclusive aquelas que, na prática, funcionam como remuneração disfarçada. A ideia é permitir uma implementação imediata, sem interromper serviços essenciais, embora sem fixar um valor único.

A comissão também fez uma ressalva na nota técnica ao afirmar que não estava propondo flexibilizar o teto constitucional nem validar pagamentos acima desse limite. Segundo o grupo, a análise de cenários apresentada no documento não avalia a legalidade dos valores hoje pagos como verbas indenizatórias, questão que cabe ao Supremo decidir, mas apenas simula possíveis caminhos de ajuste.

"A Comissão tampouco propõe qualquer aumento de gastos: ao contrário, como consta do exame da situação fiscal do país e dos alertas feitos por especialistas, a manutenção de pagamentos acima do teto remuneratório não é distributivamente neutra", diz o texto.

O documento também traz uma simulação de impacto fiscal para diferentes cenários de aplicação do teto. Pelos cálculos da comissão, a adoção imediata do limite constitucional, sem qualquer regra de transição, levaria a uma redução de cerca de R\$ 2,6 bilhões nas despesas da magistratura da União.

Já a fixação de limites globais para as verbas indenizatórias — uma espécie de subteto — produziria efeitos mais graduais: com teto de 30%, a economia seria de aproximadamente R\$ 825 milhões, enquanto um limite de 50% praticamente zeraria o impacto fiscal. Em cenários mais flexíveis, como 60% ou 70%, haveria inclusive aumento de gastos

O grupo identificou uma defasagem de 12% no teto do funcionalismo, equivalente ao salário de um ministro do STF (R\$ 46,3 mil), mas cita o déficit fiscal e alerta que qualquer correção deve respeitar a responsabilidade fiscal e o atual cenário de déficit público.

O relatório alerta ainda que "qualquer solução de caráter transitório produzirá impacto fiscal não neutro" e que sua adoção só se justifica caso "sirva de instrumento para uma reforma abrangente e coordenada da estrutura remuneratória do serviço público, capaz de endereçar os problemas identificados de forma sistêmica".

### **Licença compensatória**

O colegiado também apresentou uma proposta sobre a licença compensatória, benefício que concede geralmente um dia de folga para cada três trabalhados no Judiciário e no Ministério Público — e cuja folga torna-se gratificação em dinheiro.

Caso o plenário entenda pela manutenção transitória de regime de incentivo ao exercício de funções gerenciais, a comissão sugere que sua natureza jurídica seja expressamente reconhecida como remuneratória, com os consequentes efeitos tributários e previdenciários.

A comissão sugeriu um prazo de 90 dias para que todos os órgãos efetuem a adequação de suas folhas de pagamento a esses novos parâmetros e limites.

A nota técnica foi encaminhada a todos os ministros da Corte para subsidiar o julgamento de ações que tratam do teto constitucional e do pagamento de verbas indenizatórias, uma relatada pelo ministro Flávio Dino e outra pelo ministro Gilmar Mendes. A análise está marcada para esta quarta-feira no plenário do Supremo.

**Fonte:** O Globo - RJ

**Data:** 23/03/2026

## **CHINA AFROUXA REGRAS E GOVERNO LULA TENTA DESTRAVAR VENDA DE SOJA APÓS DEVOLUÇÃO DE NAVIOS**

Missão brasileira está na China em negociações

**Por Eliane Oliveira — Brasília**



Brasil e China chegaram a um acordo para flexibilizar as regras sanitárias da soja brasileira, após a devolução de navios e o aumento das tensões comerciais nas últimas semanas. A informação foi confirmada por representantes do setor exportador brasileiro.

Pelo acerto, as autoridades chinesas aceitaram deixar de aplicar o critério de tolerância zero para a presença de ervas daninhas nas cargas. A mudança abre caminho para destravar embarques a curto prazo. A expectativa é que parte dos embarques possa ser liberada sem novas inspeções. Ao mesmo tempo, Brasil e China tentam definir um padrão comum de tolerância.

O objetivo é evitar novos gargalos no pico da temporada de exportações, período em que o Brasil domina as importações chinesas de soja.

Programa: A cerca de uma semana do fim do prazo, Correios têm menos de 30% de adesão ao PDV. Uma missão do Ministério da Agricultura iniciou nesta segunda-feira negociações com autoridades do país asiático para detalhar os novos parâmetros. As conversas estão em estágio inicial e ainda não há decisões definitivas.

Na prática, a China deixou de exigir que a soja esteja totalmente livre de impurezas. A fiscalização continua, mas com menor rigidez.

Ainda não há definição de um limite numérico para a tolerância. Esse ponto será discutido nas próximas rodadas. Até lá, a liberação seguirá baseada em análise de risco.

O impasse recente teve impacto direto no comércio. Cerca de 20 navios com soja brasileira foram devolvidos por autoridades chinesas por descumprimento de regras sanitárias. O volume envolvido varia entre 1,2 milhão e 1,5 milhão de toneladas.

No ano, o Brasil deve exportar cerca de 112 milhões de toneladas de soja. A China responde por aproximadamente 80% das vendas externas do produto, o que amplia o efeito de qualquer restrição.

O endurecimento das exigências também dificultou a emissão de certificados fitossanitários, documento essencial para a exportação. Sem ele, a carga não pode ser entregue nem paga.

Na semana passada, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, afirmou que o Brasil não flexibilizou a fiscalização. Disse que a qualidade da soja brasileira é "inquestionável", mas reconheceu que a preocupação chinesa é legítima. Ele também defendeu a criação de um protocolo sanitário específico para o comércio entre os dois países.

Procurado, o Ministério da Agricultura ainda não se manifestou a respeito do assunto.

**Fonte:** O Globo - RJ

**Data:** 23/03/2026

## CHINA JÁ NEGOCIA AMPLIAR A COMPRA DE PETRÓLEO DO IRÃ APÓS EUA TEREM SUSPENDIDO SANÇÃO

Grandes refinarias chinesas, que evitavam o fornecimento iraniano por temor de represálias. Ainda sim, clientes chineses, sobretudo pequenas empresas, já eram os maiores compradores do petróleo do Irã.

**Por Bloomberg — Pequim**

As refinarias estatais da China começaram a explorar a compra de mais petróleo bruto iraniano, depois que os Estados Unidos suspenderam as sanções contra petróleo do Irã, permitindo a venda de parte do óleo já carregado em navios-tanque, em um esforço para limitar a alta de preços causada pela guerra no Oriente Médio.

Segundo fontes, representantes da Companhia Nacional de Petróleo do Irã e traders que atuam como intermediários também têm sondado discretamente potenciais compradores entre essas e outras refinarias asiáticas.



***Irã já foi um fornecedor-chave para grandes importadores asiáticos, incluindo China, Coreia do Sul e Japão, antes do endurecimento das restrições dos EUA — Foto: Bloomberg***

Ainda há obstáculos, porém, incluindo a forma de lidar com pagamentos e transporte, além de riscos reputacionais que fazem os compradores hesitarem, afirmou Muyu Xu, analista sênior de petróleo bruto na Kpler Ltd., em Cingapura.

— É improvável que os fluxos de petróleo iraniano mudem de forma significativa no curto prazo — disse ela.

O Irã já foi um fornecedor-chave para grandes importadores asiáticos, incluindo Coreia do Sul e Japão, antes do endurecimento das restrições dos EUA. A China é o comprador individual mais importante do petróleo de Teerã e fornece uma tábua de salvação financeira vital — mas os compradores tendem a ser refinarias privadas menores, com menor exposição aos mercados internacionais. Grandes estatais mantinham distância, receosas de serem envolvidas em sanções dos EUA.

A Sinopec (China Petroleum & Chemical Corp), maior refinaria da China, ainda evitaria o petróleo iraniano, afirmou o vice-presidente da empresa, Zhao Dong, em uma teleconferência de resultados em Hong Kong nesta segunda-feira. Além da disponibilidade limitada de cargas, a curta janela de entrega de um mês pode criar riscos legais quando a isenção dos EUA expirar, disse ele.

Dong acrescentou que a empresa reduziu as taxas de operação em 5% em março para economizar petróleo, à medida que dificuldades de navegação pelo Estreito de Ormuz restringem o fornecimento de petróleo bruto.

O CEO afirmou ainda que a Sinopec também seguirá qualquer plano nacional para liberar reservas estatais de petróleo, embora não tenha dado mais detalhes. Pequim acumulou cerca de 1,4 bilhão de barris, que poderiam ser utilizados caso as interrupções persistam.

O lucro da Sinopec caiu no ano passado, refletindo a menor necessidade de combustíveis para transporte devido à eletrificação da economia, bem como uma onda de novas plantas petroquímicas que levou a um excesso estrutural de oferta. Zhao reconheceu que os preços mais altos do petróleo, provocados pela guerra envolvendo o Irã, podem acelerar a adoção de veículos elétricos.

A mais recente isenção do Tesouro dos EUA, que cobre o petróleo iraniano transportado por via marítima por um mês, segue medidas semelhantes para facilitar o acesso ao petróleo russo, enquanto a Casa Branca tenta aliviar um aperto na oferta e conter os preços globais.

Embora a isenção amplie, em teoria, o grupo de compradores potenciais, novos participantes na China e em outros lugares afirmam que estão avaliando os mecanismos de qualquer compra em um momento em que outras restrições ao Irã — incluindo limites ao seu acesso ao sistema financeiro internacional — permanecem em vigor. Outro grande gargalo é o acesso a transporte marítimo em conformidade, capaz e disposto a movimentar o petróleo iraniano.

Armadores com trânsito internacional, novos no comércio de petróleo bruto iraniano, aguardam mais detalhes e expressaram preocupação de que possam estar se expondo a riscos ocultos de sanções

ao lidar com intermediários envolvidos no comércio clandestino, segundo Karnan Thirupathy, sócio do escritório Kennedys Law LLP e especialista em sanções.

— Há muita incerteza em relação ao comércio e também sobre o que acontecerá após 19 de abril caso a transação não seja concluída — disse Thirupathy.

Até mesmo intermediários experientes no comércio de petróleo sancionado estão analisando as letras miúdas para entender o que é permitido e evitar penalidades futuras, disseram duas das pessoas. Sem clareza sobre detalhes-chave, é improvável que os compradores desses volumes transportados por via marítima mudem, acrescentaram.

Enquanto isso, porém, o preço do petróleo iraniano vendido à China já subiu. O Iranian Light foi ofertado com um pequeno prêmio em relação ao ICE Brent, à medida que fornecedores testavam o apetite por cargas, segundo traders ativos no mercado. Isso se compara a descontos de mais de US\$ 10 por barril no mês passado.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/03/2026*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### **RATINHO JR. DESISTE DE CANDIDATURA À PRESIDÊNCIA E VAI TERMINAR MANDATO NO PARANÁ**

A decisão do governador surpreendeu integrantes do PSD

***Por Roseann Kennedy***

O governador do Paraná, Ratinho Junior (PSD), desistiu de concorrer à Presidência da República. Em comunicado oficial divulgado nesta segunda-feira, 23, ele confirmou que cumprirá seu mandato no Executivo estadual até o fim, em dezembro, retirando-se da lista de presidenciáveis do PSD articulada por Gilberto Kassab.

A decisão foi comunicada a Kassab após uma “profunda reflexão familiar” ocorrida na noite de domingo (22), diz a nota. O texto afirma que Ratinho Junior optou por priorizar o compromisso firmado com o eleitorado paranaense em 2018 e 2022, evitando a interrupção de projetos em áreas como educação e infraestrutura.

O governador informa, ainda, que, ao término do mandato, pretende voltar ao setor privado e presidir o Grupo de Comunicação criado pelo pai, o apresentador Ratinho.

A saída de Ratinho do quadro de presidenciáveis surpreendeu os correligionários. Ele era o nome preferencial de Kassab para a disputa e também quem melhor performava no seu grupo nas pesquisas de intenção de voto. Também disputam internamente a indicação os governadores do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, e de Goiás, Ronaldo Caiado.

#### **Ratinho desiste de disputar Planalto duas semanas após pressão de Flávio Bolsonaro**

O movimento de retirada ocorre, também, menos de 15 dias depois de Ratinho Júnior ser pressionado a apoiar a pré-candidatura de Flávio Bolsonaro (PL), em meio às tratativas dos palanques regionais.

No último dia 11, o coordenador da pré-campanha de Flávio, o senador Rogério Marinho (PL-RN), ofereceu a Ratinho uma aliança para o primeiro turno das eleições de outubro. Como não houve acordo na ocasião, os dois ficaram de conversar novamente no final de março.

Nesse ínterim, porém, o senador Flávio Bolsonaro decidiu apoiar a pré-candidatura do senador Sérgio Moro (União-PR) para o governo do Paraná, após ter sido informado de que o governador seria o escolhido do PSD como para a Presidência da República. E Moro acertou de sair do União Brasil e se filiar ao Partido Liberal (PL) do ex-presidente Jair Bolsonaro.

“Vamos tocar a vida lá no Paraná. Conversamos com o Sérgio Moro e ficou resolvido que ele concorrerá ao governo com o nosso apoio e pelo PL”, disse Flávio na semana passada.

Ao sair do cenário político nacional, Ratinho Júnior vai se dedicar à sucessão no Estado. Os principais cotados à indicação do governador são Guto Silva, secretário de Cidades, e Alexandre Curi, presidente da Assembleia Legislativa do Paraná (Alep). Ambos já manifestaram publicamente que são pré-candidatos ao Palácio Iguaçu, sede do governo estadual.

Tanto Curi quanto Guto desempenham papéis de destaque na gestão de Ratinho. O deputado



estadual é o principal articulador político do governador, enquanto o secretário está à frente da pasta responsável pela interlocução com os municípios do Estado.

Enquanto isso, Sérgio Moro (União Brasil) lidera as últimas pesquisas de intenção de voto no Estado.

**Ratinho Júnior (PSD), governador do Paraná Foto: Alan Santos/PR**

### Confira a íntegra do comunicado

*O governador Ratinho Junior decidiu concluir seu mandato no Paraná até dezembro deste ano. Portanto, ele deixa de participar da discussão interna do PSD (Partido Social Democrático), que escolherá um candidato disposto a concorrer às eleições presidenciais deste ano.*

*A decisão foi tomada na noite deste domingo, 22, após profunda reflexão com sua família. O fato foi levado ao conhecimento do presidente nacional do PSD, Gilberto Kassab, nesta segunda, 23.*

*Ratinho está convicto que deve manter o compromisso selado com os paranaenses nas eleições de 2018 e não pode interromper o projeto que tem garantido o ciclo de crescimento econômico do Paraná.*

*Sob a gestão de Ratinho Junior, que alcançou 85% de aprovação, o Estado se consolidou como a melhor educação do Brasil, obteve os menores índices criminais dos últimos 20 anos, o maior investimento em infraestrutura da história, e conquistou, por quatro vezes consecutivas, a excelência em sustentabilidade no Brasil.*

*O governador do Paraná continuará à disposição do PSD para ajudar o Brasil virar a página do atraso, criar perspectivas mais otimistas para os jovens, ser destravado com menos burocracia, endurecimento de leis criminais e tenha o agronegócio brasileiro como trunfo na competição global entre nações.*

*Eleito com quase 70% dos votos válidos em 2022, Ratinho permanecerá pautando a sua vida para ajudar o Brasil a partir do Paraná, ao defender um estado menor e mais eficiente, que tem a educação como instrumento para melhorar a vida de jovens e apostando na pacificação e no diálogo como alicerces do Estado Democrático de Direito.*

*Carlos Massa Ratinho Júnior nasceu numa família humilde em Jandaia do Sul. Mudou para Curitiba ainda criança, onde o pai chegou desempregado na década de 80. A trajetória simples do governador permitiu que ele jamais fosse contaminado pelas benesses do Poder.*

*Ao encerrar em dezembro essa fase de sua vida, Ratinho Júnior pretende voltar ao setor privado e presidir o Grupo de Comunicação criado pelo pai, o apresentador Ratinho.*

**Fonte:** O Estado de São Paulo - SP

**Data:** 23/03/2026

## MENDONÇA AUTORIZA PRORROGAÇÃO DA CPI DO INSS SE ALCOLUMBRE NÃO DECIDIR EM 48 HORAS

Caso presidente do Senado não ler requerimento de prorrogação, ministro do STF autoriza que CPI continue funcionando

**Por Levy Teles**

BRASÍLIA – O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou que o presidente do Congresso Nacional, senador Davi Alcolumbre (União-AP), faça a leitura do pedido de prorrogação dos trabalhos da CPI do INSS. Mendonça deu 48 horas para Alcolumbre.

Caso não o presidente do Senado não faça a leitura prorrogando os trabalhos da comissão, Mendonça determinou que a CPI ficará autorizada a continuar os trabalhos. A decisão do magistrado diz que a prorrogação deverá observar o tempo que a minoria no Congresso considerar necessário para concluir as investigações.



**André Mendonça é relator do pedido de prorrogação e da investigação sobre irregularidades no INSS. Foto: Wilton Junior/Estadão**

No pedido de prorrogação da comissão, o presidente do colegiado, Carlos Viana (Podemos-MG) pediu 120 dias. No entendimento dele, porém, o prazo de mais 60 dias já poderia ser o suficiente para a conclusão dos trabalhos. Viana comemorou a decisão de Mendonça e, em sua rede social, disse que era “uma grande notícia para o Brasil”.

A aliados, Alcolumbre disse que a prerrogativa de adiar os trabalhos ou não é dele. Ele irá aguardar a comunicação formal para decidir o que fará.

Viana inicialmente protocolou o pedido de prorrogação da CPI a Alcolumbre. O presidente do Congresso optou por não se posicionar sobre o tema, causando queixas de Viana.

No começo deste mês, Viana deu um ultimato a Alcolumbre: ou ele analisava o pedido ou o presidente da CPI iria pedir para que o STF agisse. Sem posição do presidente do Congresso, o senador foi à Suprema Corte na semana seguinte ao ultimato.

Tanto Viana como o relator da CPI, deputado Alfredo Gaspar (União-AL), manifestavam otimismo com a prorrogação após Mendonça ter sido sorteado relator do pedido de prorrogação da CPI.

Sem o pedido de prorrogação, a CPI teria este sábado, 28, como data oficial para o fim dos trabalhos.

No cronograma inicialmente previsto, Viana determinou esta quarta-feira, 25, para a leitura do relatório e o dia seguinte para a votação. Mas o otimismo era tamanho que ele planejava até mesmo interromper da leitura do relatório de Gaspar para anunciar a continuidade dos trabalhos se a decisão chegasse ao mesmo tempo.

Caso a prorrogação se confirme, Viana deverá apresentar um novo calendário para a CPI. Se o inverso acontecer, a comissão poderá acabar sem dar seguimento a requerimentos já aprovados,



como as oitivas do atual presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, e do ex-chefe da autarquia Roberto Campos Neto.

Nesta segunda-feira, 23, o governo já tentava engatar as primeiras negociações com o relator. O líder do grupo, deputado Paulo Pimenta (PT-RS), que planeja um relatório paralelo para derrotar o parecer do relator, conversou com Viana e Gaspar.

Os três trataram de continuar a conversa na quarta-feira, 25. Caso haja consenso entre as partes, o governo acatará o relatório de Gaspar e não apresentará um parecer paralelo

Gaspar trabalha intensamente na elaboração do relatório final. Ele permaneceu em Brasília neste final de semana para revisar o documento ainda em elaboração, que já tem mais de 5 mil páginas. Pessoas que trabalham com o relator dizem que o texto já tem mais de 200 indiciados. Gaspar, porém analisa cada um deles para saber se poderão ser acusados de algum crime no documento final.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/03/2026*

### **PF INDICIA EX-ASSESSOR DO STJ POR VENDA DE DECISÕES E DIZ QUE NÃO ENCONTROU PROVAS CONTRA MINISTROS**

Novo relatório afirma que informações colhidas até agora indicam que servidores agiam 'de maneira isolada'

**Por Aguirre Talento**

BRASÍLIA - A Polícia Federal apresentou um novo relatório com a conclusão parcial da investigação de venda de decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ), conhecida como Operação Sisamnes, e afirmou não ter encontrado até agora nenhum indício de envolvimento dos ministros do STJ no esquema comandado pelo lobista Andreson de Oliveira Gonçalves.

O relatório da PF promoveu o indiciamento de um assessor já exonerado pelo STJ, Márcio Toledo Pinto, e também do lobista Andreson de Oliveira Gonçalves em crimes como corrupção, exploração de prestígio, violação de sigilo funcional e organização criminosa. A defesa de Márcio não se manifestou.

Na sindicância, ele negou ter envolvimento com venda de decisões e disse que elaborou minutas de acordo com a jurisprudência do tribunal. A defesa de Andreson não quis se manifestar.

Esse relatório não apontou a existência de indícios de crimes dos outros dois servidores do tribunal que estavam sendo investigados – Daimler Alberto de Campos e Rodrigo Falcão, que eram chefes de gabinete de Isabel Gallotti e Og Fernandes, respectivamente. A PF pediu mais prazo para prosseguir investigando a atuação deles.

Márcio Toledo já foi exonerado por uma sindicância do próprio STJ e os outros haviam sido afastados por decisão judicial.

Essa conclusão parcial foi produzida pelo novo delegado designado pela PF para conduzir o caso, José Eloísio dos Santos Neto, e entregue ao gabinete do ministro Cristiano Zanin, relator do inquérito no Supremo Tribunal Federal (STF).

Eloísio substituiu o delegado anterior, Marco Bontempo, que, em relatório apresentado em outubro, sugeriu aprofundar as investigações sobre a filha de um ministro do STJ e outras frentes de trabalho. Bontempo pediu para deixar a investigação após ter entregado esse documento.

Trechos do novo relatório foram divulgados inicialmente pela revista "Veja". O Estadão teve acesso ao documento enviado ao STF.



O novo relatório afirmou que não há “elementos indicativos da participação de ministros do STJ”. “Ressalta-se que não existe nestes autos, até o presente momento, elementos indicativos da participação de ministros do STJ no esquema criminoso engendrado pelo lobista Andreson Gonçalves. Os diálogos analisados não permitem inferir que os servidores investigados atuaram em conluio com os ministros”.

Desde o início da Operação Sisamnes, deflagrada em novembro de 2024, é a primeira vez que a PF deixa claro que não encontrou provas de envolvimento dos ministros.

Os ministros do STJ vinham, nos bastidores, manifestando descontentamento com a demora na conclusão da investigação e as suspeitas constantes lançadas contra o tribunal.

A PF diz, entretanto, que ainda não analisou todo o material apreendido nas 13 fases da Operação Sisamnes e que por isso seria necessária uma prorrogação de prazo para esgotar a análise do material e fechar todas as hipóteses investigativas. A conclusão de que os servidores agiram “de maneira isolada” nos processos que estavam sob suspeita não significa que eventuais outros indícios encontrados sobre os ministros foram descartados.

“O cenário que tem se mostrado mais plausível é o de que determinados servidores, de maneira isolada ou em conluio com outros servidores, eram os responsáveis por negociar a venda das decisões, criar as respectivas minutas e encaminhá-las para a assinatura dos Ministros, os quais, sem ter ciência do esquema, assinavam tais documentos e os enviavam para publicação”, diz o relatório.

Esse novo relatório reduziu o escopo inicial do caso, que investigava suspeitas de corrupção em 12 processos do STJ distribuídos por quatro gabinetes, e disse ter comprovado neste momento a existência de crimes em apenas dois casos. O primeiro deles envolvia a execução de uma garantia bancária relacionada a uma fazenda de Mato Grosso, sob tramitação no gabinete da ministra Isabel Gallotti. Nesse caso, a PF diz que o servidor Márcio Toledo Pinto produziu uma minuta favorável aos interesses do lobista Andreson de Oliveira Gonçalves mediante o pagamento de propina.

O segundo caso envolvia disputas judiciais entre grupos agropecuários de Mato Grosso e tinha como relatora a ministra Nancy Andrighi. Na época, Márcio Toledo Pinto havia sido transferido para o gabinete dela. Segundo a PF, entretanto, houve apenas “venda de fumaça”: as minutas enviadas por Márcio a Andreson não se confirmaram quando as decisões foram proferidas.

A PF pede que a investigação prossiga para apurar outros fatos ainda em aberto, mas diz que esses dois casos citados já possuem provas suficientes da prática de crimes

### **PGR apontou lacunas**

Esse relatório foi produzido a partir de um pedido da Procuradoria-Geral da República (PGR), que apontou lacunas e ausência de corroboração em alguns fatos descritos no documento anterior, entregue em outubro.

Por causa disso, o novo relatório descartou algumas linhas de apuração apontadas anteriormente. Uma das possibilidades, por exemplo, era a de aprofundar a investigação sobre a filha de um ministro do STJ por causa da sua relação com um dos empresários suspeitos de comprar decisões judiciais, mas o novo relatório entendeu que não há indícios de crimes nesses fatos. Tratava-se da advogada Catarina Buzzi, filha do ministro Marco Buzzi – atualmente afastado do STJ por causa de acusações de assédio sexual.

“As menções do relatório a Catarina Buzzi devem ser lidas sob um viés contextual, cujo objetivo é o de ilustrar a possibilidade do grupo criminoso se aproximar indiretamente de Ministros por meio de vínculos familiares, e não a de atribuir a ela responsabilidade nos crimes sob apuração no presente procedimento”, diz o documento.

O Estadão também havia revelado que Catarina tinha como escritório em Brasília um imóvel pertencente ao grupo Fource, investigado por suspeita de compra de decisões judiciais. O Estadão

também mostrou que um outro ministro do STJ, João Otávio de Noronha, viajou em um avião particular do grupo para participar de um evento em Cuiabá.

### Recuperações judiciais

A PF reiterou as conclusões apresentadas anteriormente de que o grupo Fource, responsável por gerir recuperações judiciais do agronegócio, seria um dos responsáveis pela compra de decisões judiciais do STJ. A PF escreveu que é necessário ainda aprofundar as diligências em relação a esse ponto.

“De fato, há indícios de envolvimento do Grupo Fource nos fatos investigados, mas ainda não é possível mensurar a correta extensão da atuação e o papel desempenhado no seio da estrutura criminosa, pois ainda restam pendentes esclarecimentos adicionais que demandam a realização de diligências complementares”, diz o relatório.

Procurada, a Fource afirmou que o relatório é “inconclusivo”. “A Fource Consultoria esclarece que o relatório mencionado pela reportagem em nenhum momento conclui pela participação da empresa ou de seus sócios nos fatos investigados. Ao contrário, o próprio documento reconhece que não é possível mensurar eventual atuação, apontando a necessidade de diligências adicionais. Após 15 meses de investigação, inclusive com sucessivos pedidos de prorrogação — alguns deles apresentados como improrrogáveis —, a Polícia Federal segue sem apresentar qualquer elemento concreto, limitando-se a ilações e interpretações subjetivas, sem indiciamento da empresa ou de seus sócios”, diz a nota.

“O relatório, além de inconclusivo, baseia-se em mensagens descontextualizadas e sem respaldo técnico ou jurídico, ignorando a ausência de irregularidades efetivas. As análises partem de transações regularmente declaradas pelas partes, com impostos devidamente recolhidos e informações prestadas tempestivamente aos órgãos competentes. A Fource confia que o Ministério Público e o Poder Judiciário se atenham aos fatos e às provas, assegurando a correta apuração. Reafirma sua atuação pautada pela legalidade, integridade e profissionalismo, e permanece à disposição das autoridades para o pleno esclarecimento dos fatos”, prossegue a Fource.

**Fonte:** O Estado de São Paulo - SP

**Data:** 23/03/2026

### ANÁLISE - ‘SE ATACAR ITAIPU, ACABA O BRASIL’, AFIRMA EX-COMANDANTE DA MARINHA, QUE PROPÕE PLANO PARA A DEFESA

Almirante Ilques defende a interação de especialistas civis com a área militar para tratar de defesa, além da obtenção de mobilidade para deslocamento de tropas: ‘Brasil é um País que depende muito do espaço e do mar; não tem mais ameaça a Oeste’

**Por Marcelo Godoy**



O almirante de esquadra Ilques Barbosa Junior comandou a Marinha do Brasil de 1º de janeiro de 2019 até a crise que levou à derrubada da cúpula militar no governo de Jair Bolsonaro, em 30 de março de 2021. Desde que deixou o comando, dedicou-se a estudos na área de Defesa, participando de seminários e palestras. Há dez dias, concluiu um pequeno texto sobre as mudanças da geopolítica global e como o Brasil deve enfrentá-las.

**Ex-comandante da Marinha do Brasil, o almirante Ilques Barbosa Junior escreveu documento sobre o**

**novo cenário geopolítico e mudanças na Defesa no Brasil Foto: DIDA SAMPAIO/ESTADAO**

Intitulado As Pax, o Fim, a Volta e a Nova, o documento trata de tópicos que deveriam ser abordados pelas lideranças políticas para a adequação do novo cenário surgido diante de todos. Ilques defende a

incorporação de autoridades civis que definam planos de defesa em áreas como transporte, energia, biossegurança a fim de que o Brasil não fique à mercê de ataques hostis, além de desenvolvimento autônomo de produtos de Defesa.

Na semana passada, o tenente-brigadeiro Carlos de Almeida Baptista Junior defendeu, em entrevista ao Estadão, a adoção no Ministério da Defesa de um modelo de Estado-Maior Conjunto ao qual se subordinariam os chefes das três Forças Armadas. O almirante Iques é contra a ideia. A seguir, a entrevista.

No seu artigo, o senhor não trata de uma das polêmicas atuais sobre o uso das Forças Armadas para o combate ao narcotráfico. Como o senhor analisa essa pressão dos EUA para que os países da América Latina usem suas Forças nessa atividade?

Esse é um tipo de operação que envolve a correção de fluxo de recursos financeiros, a movimentação no exterior, a Interpol, a Polícia Federal. Essa área é uma área que, predominantemente, tem de haver discrição e velocidade. Isso não é uma característica das Forças Armadas, por exemplo, com um movimento de blindados. A GLO é de uma simplicidade franciscana. Tem casos pontuais, né? Vamos fazer uma atuação cirúrgica de alguns meses e, se o Estado não entrar, volta tudo ao que era antes no quartel de Abranches. Então, não trato desse assunto porque ele é, vamos dizer assim, um remédio que não serve. O que podemos fazer é um apoio logístico, como na Amazônia e no Pantanal. Se você põe o Ibama para combater o garimpo ilegal, e você precisa de apoio de um pelotão, dois pelotões, uma companhia. Mas meu enfoque aí é um pouco diferente.

Meu enfoque envolve infraestruturas críticas, envolve lateralmente o fornecimento de energia, a segurança sanitária que é a questão de bioterrorismo, envolve a questão alimentar, pois se você corta o fluxo de fertilizante, acaba a comida. Então, essas estruturas, em razão de seu impacto tão potente, têm uma dimensão hoje muito grande. É o caso da cibernética. Quando eu começo a falar em defesa e segurança, eu mesclo dois assuntos que têm como base central a sobrevivência e a prosperidade do Estado dentro de uma situação de conflito.

### **Essa visão do senhor é compreendida no País?**

Poucos entendem o meu raciocínio, mas o Exército, principalmente, entende isso porque tem um pouco mais de afastamento da sua tecnologia. O que está acontecendo hoje no Irã? O que o Irã fez? Vou cortar um fluxo logístico vital para o mundo, o estreito de Ormuz. Isso é um assunto que não envolve só a defesa – envolve, indiretamente, se você for limpar a mina, o campo minado –, mas também outras áreas. A área de informações, que trata da segurança marítima, dos próprios marinheiros que estão no mar, essas coisas todas precisam de uma mescla de atuação civil e militar. São áreas distintas. Em termos de catástrofes da natureza, isso fica ainda mais evidenciado. Se você tem um furacão só haverá comando e controle para uma situação dessa com o uso da Força Armada de qualquer país, tamanha a destruição. Meu raciocínio é que hoje a defesa exige uma interação entre as pessoas. Eu estudei muito cibernética por um trabalho que nós fizemos para FGV. A maioria das pessoas que eu conversei sobre isso, falando de computação quântica, quebra de senha, era civil. Tudo civil. E eles serão certamente alvos de qualquer atuação de Defesa. É o que acontece no Irã também: matam os cientistas nucleares.



***A fragata Tamandaré com seu canhão Oto Melara de 76 mm Super Rapid; ela deve ser equipada com o Sea Ceptor (míssil CAMM), para defesa aérea, e com os mísseis Mansup\_ER, contra navios Foto: Marinha do Brasil***

**O senhor propõe um debate sobre a defesa no País a partir de ideia mais ampla, ou seja, de dentro do ministério para fora do ministério da Defesa. Mas e para dentro? Poderíamos pensar em uma reforma, com um Estado-Maior Conjunto acima das Forças, como acontece nos Estados Unidos, por exemplo?**

Eu fico preocupado no Brasil quando se fala em mexer com o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. É que, na verdade, fala-se em diminuir a importância dos militares. O plano de fundo é esse. A Chefia Conjunta que eu estou falando não é mexer na Chefia Conjunta de hoje. É colocar na mesa junto com o Joint Chief atual, talvez, até no mesmo nível de autoridade, quem é o cara que trata da segurança energética no País. Da segurança energética no País, entendeu? Quem é o cara que trata disso? Ele está no Comando Conjunto? Quem trata da Defesa Cibernética? É o Comando de Defesa Cibernética e esse está na área do Estado-Maior Conjunto. Mas quem é o cara que trata da segurança sanitária? Eu estou falando disso. Quando eu fiz um seminário de Defesa e Segurança, o que me chamou a atenção, sinceramente, foi que quem mais estava preocupado com assuntos e ameaças ao Brasil eram os civis. Os militares tinham uma visão militarizada demais, se eu posso dizer dessa maneira.

### **Não se discute as possibilidades de emprego das Forças? É isso?**

Qual é o potencial inimigo do Brasil? O Brasil não tem mais inimigos na América do Sul. O Brasil é 50% do PIB (da região). Não tem como você brigar com o Brasil. O nosso centro de gravidade no País está muito longe do alcance dos países a oeste. À Leste não, o negócio é mais complicado. Então, quem é o cara que está junto com o chefe de Estado-Maior Conjunto, que trata da mobilidade das estradas do Brasil? Como é que eu faço para transportar a 1ª Divisão de Exército do Sudeste para o Norte se for necessário? Quais são os canais que eu vou usar? É isso que é o importante. Perdemos muitas oportunidades por causa dessa perda de prestígio.

### **A defesa e a segurança do País exigem que a defesa não seja considerada um tema só de militares, é isso?**

Pelo contrário, por isso que eu falo em liderança política. A liderança política desse Joint Chief robusto, de atuação robusta, inclui, como eu disse, a segurança energética. Se atacar Itaipu, acaba com o Brasil. Fechar o porto de Santos e fazer alguma coisa em Itaipu: acabou. Então, quem é o cara que está na segurança energética, o cara que está na segurança cibernética? Se acontecer um ataque à segurança sanitária, qual é o setor hoje que realmente trata disso? Na cyber, tivemos alguns ataques recentes. As pessoas não acreditam. Alguns pagam até resgate de dados. A dimensão de Joint Chief que eu estou falando é como é nos Estados Unidos, o da Homeland Security, que fala com Joint Chief, o comando central de lá. O comando central dos EUA não foi alterado para poder mexer

em circunstâncias menores, como o desejo de colocar os militares 'no seu devido lugar'. Os militares são reflexos do que a sociedade quer. Não adianta você não querer militar. Você não quer escola? Não tem professor. Então pronto, não tem professor, não temos escola. A preocupação que eu tenho com esse tema de Joint Chief é menosprezar o tema maior que é realmente a incorporação de várias áreas em defesa e segurança que existem hoje.



### **Nova bateria litorânea de mísseis Mansup.**

**Unidade foi ativada no dia 14 de outubro, com a adaptação dos sistema Astros para o lançamento do míssil antinavio da Marinha Foto: Marinha do Brasil**

### **Mas no caso dos EUA, essa organização não se mostrou acertada?**

Eu tenho uma preocupação adicional. O Brasil é um País que depende muito do espaço e do mar. Não há mais ameaça a Oeste. Não existe uma guerra com o Paraguai. Minha preocupação primeira é a parte política civil: vamos colocar, então, finalmente, um bridão nas Forças, nesse caso? Segundo, é dentre as forças você deflagrar um processo autofágico para ser esse John Chief, uma disputa pelo cargo. Isso vai simplesmente retroagir o País para uma situação mais ainda inerte que já está. É um problema cultural que nós temos que dar tempo ao tempo.

**Mas isso não poderia ajudar, por exemplo, a dar mais racionalidade às compras e investimentos da Defesa, ainda mais agora que as Forças apresentaram um plano de investimento até 2040 de R\$ 800 bilhões ao governo?**

Eu me preocuparia com o Exército hoje, como é que eu faço para dar mobilidade para o Exército? Porque é um País desse tamanho, é uma Europa, é uma Europa e meia. Vai ter de fazer movimento do Exército e isso é um tema vital. E o Exército não tem com quem falar. Ele fala com o Ministério de Transporte, que não se interessa. Fala com o Ministério de Energia, também não interessa. Só nos Estados Unidos, na Europa, todas as conexões hidroviárias, ferroviárias, rodoviárias contemplam essa possibilidade de movimentação de tropa. Demorou um mês e meio para uma tropa ir de caminhão do Sul, embarcar no navio, no Rio, até Roraima. Isso é defesa e segurança. Não tem como você separar. Outro ponto, além da mobilidade: como é que eu faço para saber entre as prioridades, quais são as áreas realmente vitais? Eu citaria as usinas de energia. A Angra 1 e a 2, por óbvio, Itaipu, Belo Monte, Jirau, Tucuruí, tudo isso aí são áreas críticas. Quais são os acessos que eu tenho a esses locais? Quais são as tropas que eu tenho perto delas? Para que eu mantenho mesmo tropa no Rio de Janeiro? Me explica? Por que a esquadra fica no Rio? Existia no passado aquela história de que tinha de estar perto da capital, coisa de Roma, sabe? Eu estou falando como é que eu faço para, perto desses locais, ter realmente uma força robusta para defendê-los? Nós não temos essa capacidade. Nem de mobilidade ou de estar pré-posicionado. Veja o caso de Roraima. E só o Exército foi lá. Eu até cumprimentei o Tomás (Ribeiro de Paiva, comandante do Exército). Você não imagina os perrengues que ele teve. Meu Deus do céu. A Marinha não tem como ficar lá, nem mesmo a Força Aérea. É simplesmente o arco norte nosso de entrada e saída de produtos no Caribe, Atlântico e, depois, para o Pacífico, pelo canal do Panamá. É uma área vital, mas nós não temos tropa lá. Por quê? Falta de dinheiro. É exatamente isso. Essa estruturação política, que eu defendo, um conselho de defesa, que vai pensar na Defesa, não para tomar conta do cara que vai dar golpe – não vai dar golpe. Nós temos que ultrapassar isso. Nós somos presos, de certa maneira, mentalmente, a 1964. Nós estamos discutindo Guevara e aquele maluco lá, o maluco lá da tortura. São mais de 60 anos disso...

### **O coronel Ustra, o senhor quer dizer?**

O que preocupa quando começamos a investir dinheiro é se vai gastar uma fortuna sem nenhum acompanhamento de conteúdo local, da base industrial de defesa. Você já visitou a LAAD (a maior feira de segurança e defesa da América Latina)? Eu acho que aquilo é o maior fator de colocar para baixo a autoestima nas forças armadas. Você chega lá e tem fragatas de 9 mil toneladas, maravilhosas. Tem avião que dá cambalhota, tem blindados de tudo quanto é jeito que você possa imaginar, um troço espetacular que nós não temos, hoje em dia, nem capacitação de recursos humanos para entender aquilo. Muito menos apoio logístico para financiar a quantidade de combate. Eu preferia fazer como nós estamos fazendo: o Gripen aqui no Brasil com uma determinada quantidade de componentes estrangeiros. Vamos fazer aqui as fragatas, quatro, depois faz mais quatro. Vamos fazer o Guarani, mas é meu. É preciso você trazer para perto de si as cadeias logísticas e cortá-las ou, melhor ainda, ter em casa. Quando nós interrompemos a fábrica de fertilizantes do Brasil, a argumentação era que tinha roubalheira. Perfeito. Não prendemos o ladrão e fechamos a fábrica. Hoje não temos fertilizantes. Essa é a tristeza. O fertilizante é vital? Então, meu amigo, o País vai pagar para fazer o fertilizante.



### ***O submarino skorpène Tonelero (S42), da classe Riachuelo, da Marinha; Prosub foi uma das prioridades apresentadas pela Marinha a Lula***

O submarino skorpène Tonelero (S42), da classe Riachuelo, da Marinha; Prosub foi uma das prioridades apresentadas pela Marinha a Lula Foto: Marinha do Brasil

Mas isso está mudando desde a pandemia de covid-19, não?

Essa ideia de que você podia procurar melhor, uma cadeia produtiva que fosse simplesmente e tão somente por eficiência e preço, não importando aonde ela estivesse ou qual o tamanho dela, foi para o espaço ali, né? A economia não está dissociada da política. A análise de defesa e segurança pauta hoje por uma interação muito grande, pragmática, sobre o tema de segurança entre militares e civis, sobre a liderança muito importante de civis. São os civis que lideram, quem ganha a guerra é a política, não é o militar. O militar é um segmento da estrutura, tem o segmento de Força Armada, tem o segmento de segurança interna. sem a questão da segurança sanitária, da ambiental... isso não existe. Nada. Essa é a

interação que eu realmente considero mais importante do que o Joint Chief. É por isso que eu coloco: a liderança política tem de entender o que está fazendo.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 23/03/2026**



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### MINÉRIO DE FERRO AVANÇA 0,92% NA BOLSA DE DALIAN

Contrato com vencimento em maio, o mais negociado, fechou cotado a US\$ 118.9

**Por Valor — São Paulo**

O preço do minério de ferro avançou nesta segunda-feira (23), na China, refletindo o aumento da tarifas de frete em razão da guerra no Oriente Médio, de acordo com analistas.

O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em maio, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em alta de 0,92%, cotado a 819 yuans (US\$ 118.9).

Segundo especialistas da Nanhua Futures, o movimento também está relacionado a uma redução momentânea dos estoques da commodity em portos da China.

Apesar disso, eles afirmam que no longo prazo a demanda pelo minério de ferro deve permanecer sob pressão, na medida em que as siderúrgicas chinesas perdem rentabilidade diante de custos mais elevados.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 23/03/2026**

## SINOPEC DIZ QUE TEM RESERVAS DE ÓLEO SUFICIENTES PARA GARANTIR PRODUÇÃO NO CURTO PRAZO

Gigante petrolífera chinesa planeja otimizar a produção para atender à demanda doméstica, mas alertou que um conflito prolongado no Oriente Médio traz pressões para os negócios de refino e produtos químicos

**Por Dow Jones — Cingapura**



**— Foto: Bloomberg**

A gigante petrolífera chinesa Sinopec adotou um tom cauteloso durante sua teleconferência de resultados, afirmando que possui estoque suficiente para manter a produção estável e vários planos de contingência em vigor, à medida que o conflito no Oriente Médio alimenta preocupações sobre países ficarem sem combustível.

No entanto, a empresa disse que um conflito prolongado representaria desafios mais graves.

Na teleconferência desta segunda-feira (23), executivos da Sinopec, oficialmente conhecida como China Petroleum & Chemical Corp., abordaram os recentes conflitos geopolíticos, dizendo que a crise no Oriente Médio perturbou significativamente o cenário econômico e comercial global, particularmente o transporte marítimo no Estreito de Ormuz.

Cerca de 20% do petróleo mundial transita pela via navegável entre Omã e o Irã, e a Sinopec disse que o bloqueio da rota impõe desafios significativos às suas operações. O vice-presidente do conselho da Sinopec, Zhao Dong, disse que parte de seus recursos de petróleo bruto no Golfo não pôde ser transportada para fora, prejudicando o fornecimento.

Por enquanto, o grupo de energia disse que tem estoques suficientes de petróleo bruto e refinado para garantir uma produção e operações tranquilas, afirmando que garantiu recursos suficientes para o segundo trimestre.

A empresa planeja otimizar a produção para atender à demanda doméstica, mas alertou que um conflito prolongado no Oriente Médio traz pressões para os negócios de refino e produtos químicos da companhia. Ela desenvolveu vários planos de contingência para diferentes cenários.

A empresa acelerou a compra de petróleo bruto da Arábia Saudita por meio de portos no Golfo de Áden, ajustando rotas de oleodutos para evitar o estreito. Ela também está expandindo as fontes de petróleo fora do Oriente Médio.

As ações da Sinopec terminaram o dia com queda de 0,7% na Bolsa de Xangai, depois de a empresa registrar um recuo no lucro líquido de 2025. As ações negociadas em Hong Kong caíram 3,2%.

Também nesta segunda-feira, as autoridades chinesas anunciaram aumentos temporários nos preços domésticos da gasolina e do diesel para refletir a alta nos preços globais.

As três principais empresas de petróleo, China National Petroleum Corp., Sinopec e China National Offshore Oil Corp., bem como outras empresas de processamento de petróleo bruto, são obrigadas a garantir a produção e a distribuição de petróleo refinado para assegurar um suprimento estável ao mercado e implementar rigorosamente as políticas nacionais de preços, disse a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 23/03/2026**

## LEILÃO CONTRATA O ESPERADO, MAS ABRE DÚVIDAS PARA FUTURO

Atraso justifica volume, mas custos, frequência e novas tecnologias seguem em aberto; governo deve lançar certame de bateria

**Por Ludmylla Rocha — De São Paulo**



**Eneva, maior operadora de termelétrica do país, contratou cerca de 5 GW em leilão de energia de capacidade — Foto: Divulgação/Eneva**

O governo federal concluiu na sexta-feira (20) um dos leilões mais esperados em anos para o setor elétrico. Chamado formalmente de leilão de reserva de capacidade, ou LRCap, o certame tinha como objetivo a contratação de disponibilidade de usinas para atender o sistema nacional em momentos específicos, mediante condições técnicas, que serão definidos pelo Operador Nacional de Sistema Elétrico (ONS).

Essa forma de contratação permite maior flexibilidade ao ONS, que coordena o sistema nacional, o que se faz necessário diante do crescimento da geração de eletricidade a partir de fontes intermitentes, como eólica e fotovoltaica, e da compensação que este mesmo sistema precisa fazer para dar conta da consequente variação da oferta de energia por diferentes fontes e da demanda, que é maior no fim do dia.

Ao todo, foram contratados 19,5 gigawatts (GW) em disponibilidade de potência, próximo dos 20 GW que circulavam no mercado quanto à expectativa para o certame. Os números levavam em conta justamente o déficit de potência previsto para os próximos anos diante desta realidade.

As usinas de fontes como gás natural, carvão, hídrica, diesel e biodiesel, prontas e que serão construídas, terão contratos de três a dez anos, e começarão a gerar, também conforme o produto no qual se sagraram vencedoras, entre agosto deste ano e 2031.

A questão que se colocou foi o volume de contratação, e o ônus dela já que, ao todo, este leilão terá um custo de R\$ 516,68 bilhões que, se por um lado, garantiram às empresas geradoras que se sagraram vencedoras receita futura via recontração de usinas existentes e ampliação de portfólio, por outro, pode pesar nas faturas dos consumidores.

Para o CEO da Envol Energy Consulting, Alexandre Viana, a contratação nesses moldes e neste momento, “era o que tinha que ser feito”. “Durante cinco anos, nós não fizemos leilões de capacidade. O que aconteceu foi uma correção de rota”, disse em referência ao último leilão deste tipo, realizado em 2021. “Agora, minha recomendação para o futuro é não deixar passar mais cinco anos e fazer leilões menores”, avaliou.

O fatiamento da contratação é defendido pelos grandes consumidores, que passaram a dividir a conta das termelétricas com os consumidores que são atendidos pela distribuidora, como residências e pequenos comércios.

***Durante cinco anos, não tivemos leilão de reserva. O que aconteceu foi uma correção de rota”***

— Alexandre Viana

O presidente da Associação Brasileira de Geradoras Termelétricas (Abraget), Xisto Vieira Filho, também atribuiu o montante contratado ao acúmulo de vários anos sem leilão, e defende tanto os critérios técnicos quanto os econômicos adotados pelo Ministério de Minas e Energia (MME) para a confecção do certame, mesmo com os questionamentos feitos pelo Tribunal de Contas da União (TCU) aos ajustes feitos pela pasta para o preço-teto adotado. “Eu tenho certeza que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o ONS vão conseguir explicar tranquilamente essa metodologia porque ela é universal, é internacional”, disse.

Ele afirmou ainda que reconhece o papel das demais fontes de energia, como hidrelétricas e o potencial das baterias, mas pontuou que as termelétricas continuarão sendo necessárias para garantir confiabilidade ao sistema. “A bateria tem grandes funções para prestar serviço ao sistema, mas não é para entrar no leilão de confiabilidade”, opinou. Um outro leilão de reserva de capacidade, mas para contratação de sistemas de armazenamento com baterias, é previsto pelo governo federal para este ano, embora uma data ainda não tenha sido confirmada. A expectativa é que uma portaria com diretrizes para o certame seja publicada no próximo mês.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Soluções de Armazenamento de Energia (Absae), Fabio Lima, por sua vez, defendeu a necessidade de viabilizar o certame para a tecnologia que, segundo ele, pode “oferecer preços menores que todos os ativos deste leilão, com as mesmas condições contratuais e tributárias”.

Para Viana, da Envol, a tendência é que, no futuro, as baterias possam, sim, concorrer com as térmicas, embora atualmente, as termelétricas ainda tenham algumas vantagens em relação aos serviços prestados. A questão é que elas são mais caras. No futuro, agentes que atuam só com térmicas e hidrelétricas poderão, inclusive, entrar também neste mercado, sugere.

O leilão de baterias, porém, segue cercado de incertezas que se estendem para além das definições de diretrizes e cronograma para o governo. Uma delas é a previsão, no marco legal de modernização do setor elétrico, de que a contratação dessa tecnologia em leilão seja custeada por geradores, que

avaliam questionar o tema na Justiça. A outra é a regulamentação da tecnologia para seu uso em grande escala, que tem divergências quanto à cobrança de encargos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

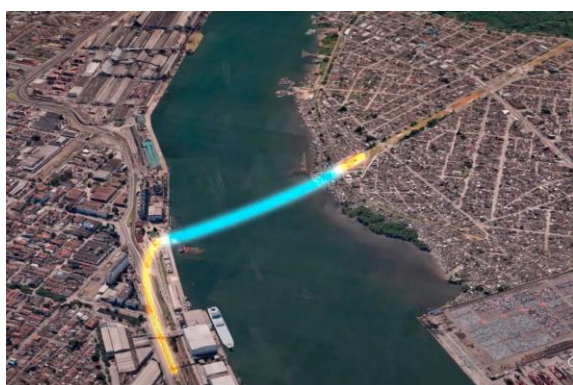
*Data: 23/03/2026*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### GOVERNO PAULISTA LIBERA CRÉDITO DE R\$ 2,6 BILHÕES PARA OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

*Da Redação Portos e logística 23/03/2026 - 19:06*



O governo do estado de São Paulo editou na sexta-feira (20) o Decreto nº 70.472/2026, que libera R\$ 2,64 bilhões para as obras do projeto de construção do túnel imerso que vai ligar as cidades de Santos e de Guarujá. O documento autoriza a abertura de crédito suplementar no orçamento da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI).

O decreto, publicado do Diário Oficial do estado, garante a contrapartida do governo paulista para a construção da travessia, conectando Santos e Guarujá por meio de estrutura de aproximadamente 1,5 quilômetro de

extensão, dos quais cerca de 870 metros imersos. O objetivo da nova ligação é substituir em parte a dependência do sistema de balsas e das rotas rodoviárias e reduzir para cerca de cinco minutos o tempo de trajeto entre as duas cidades, que hoje pode chegar a até uma hora.

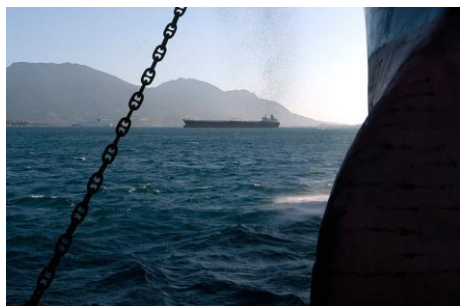
Além disso, a obra, uma parceria público-privada (PPP) envolvendo o governo de São Paulo, a União e a iniciativa privada, terá impacto direto na logística do Porto de Santos, porque vai facilitar o fluxo de cargas e reduzir gargalos operacionais na região. A construção, operação e manutenção do túnel ficará a cargo do consórcio Mota-Engil, que venceu, em setembro de 2025, o leilão de concessão.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/03/2026*

#### CDFMM PRORROGA PRAZO DE PRIORIDADE PARA PETROLEIROS DA TRANSPETRO

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 20/03/2026 - 23:08*



Resolução, em caráter ad referendum, foi publicada na última quinta-feira (19), no Diário Oficial, e tem vigência de 180 dias

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) prorrogou, em caráter provisório (ad referendum), a prioridade de financiamento concedida para a Petrobras referente à construção dos quatro navios da classe Handy, que serão incorporados à frota da Transpetro. A prioridade do crédito é da ordem de R\$ 1,6 bilhão e foi concedida em dezembro de 2024 e atualizada em

maio de 2025.

A resolução da prorrogação entrou em vigor na última quinta-feira (19), data de publicação no Diário Oficial da União, e será apreciada posteriormente pelo conselho. O conselho estabeleceu que essa resolução tem vigência de 180 dias, a serem contados a partir da data do encerramento da vigência da resolução que aprovou a concessão de prioridade.

Os quatro navios serão construídos pelo consórcio formado pela Ecovix e pelo grupo Mac Laren, inicialmente no Estaleiro Rio Grande (ERG), com o acabamento avançado e comissionamento das unidades em Niterói, no Estaleiro Mac Laren. O contrato de construção para essas embarcações foi firmado em fevereiro de 2025. Em agosto do mesmo ano, foi assinado o contrato de eficácia, para a liberação de aproximadamente R\$ 80 milhões, correspondente a 5% do valor total do contrato.

O Mar Aberto, programa voltado à renovação e ampliação da frota do sistema Petrobras, tem aportes estimados em US\$ 6 bilhões no período de 2026 a 2030, abrangendo a construção de um total de 20 navios de cabotagem, além de 18 barcas e 18 empurradores, além da previsão de afretamento de 40 novas embarcações de apoio destinadas à renovação da frota de apoio marítimo.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 23/03/2026**

## SUBSEA AQUECIDO ESTIMULA INOVAÇÃO LOCAL E ATRAI FORNECEDORES ESTRANGEIROS DE ROBÓTICA SUBMARINA

**Por Danilo Oliveira Offshore 20/03/2026 - 21:51**



Empresas especializadas buscam cooperação tecnológica em áreas relacionadas a sistemas autônomos, inspeção e soluções para ambiente oceânico

O aquecimento do mercado subsea vem despertando o interesse de fornecedores estrangeiros e estimulando empresas brasileiras no desenvolvimento de soluções locais. Na última semana, representantes de oito empresas da Noruega com foco em robótica submarina, participaram de eventos e reuniões no Rio de Janeiro (RJ), que também contaram com a presença de

profissionais e de companhias do Brasil ou que já estão consolidadas no país. No último dia 12 de março, elas participaram de um evento dedicado à integração tecnológica e comercial com empresas brasileiras associadas ao Cluster Tecnológico Naval-RJ e convidadas.

O encontro promovido pelo Cluster reuniu empresas especializadas em robótica submarina, sistemas autônomos, inspeção e soluções para o ambiente oceânico. Essas oito empresas norueguesas dos setores de robótica oceânica, sistemas autônomos e operações remotas vieram numa missão ao Brasil promovida pela agência de fomento Innovation Norway e com o apoio do Consulado Geral da Noruega no Rio de Janeiro.

O grupo tinha dois fornecedores de serviços submarinos com embarcações de superfície não tripuladas (USVs) com WROV (Work Class Remotely Operated Vehicle) elétrico para inspeção e pesquisas (Reach Subsea e DeepOcean); fornecedor de USV e navegação autônoma (Maritime Robotics); e uma empresa que trabalha com mini ROV para serviços de inspeção subaquática (Blueye Robotics).

Outra empresa nórdica, OceanTech Innovation, é voltada para trabalho em zonas de potenciais derramamentos que utilizam robôs personalizados para inspeção, limpeza, reparo e modificações. Completam o grupo empresas de tecnologia de controle remoto (Ixys), de drones para inspeção em espaços confinados (ScoutDI) e de instrumentação para medição de movimento subaquático (Nortek Group).

“Espero que a inovação na robótica oceânica e em soluções remotas represente possibilidades para o próximo capítulo da nossa colaboração marítima, combinando indústria e responsabilidade ambiental”, afirmou a cônsul geral da Noruega, Mette Tangen, em recepção da missão na residência oficial do Consulado Geral no Rio de Janeiro, no último dia 10 de março.



Na ocasião, o diretor do Innovation Norway Brasil, Thomas Conradi Granli, destacou que existe uma relação de longa data entre os dois países, especialmente na indústria marítima. Ele disse que o encontro foi uma oportunidade para gerar negócios, parcerias tecnológicas e cooperação internacional, conectando o ecossistema norueguês de inovação ao ambiente empresarial e industrial brasileiro. "Uma das coisas que fazemos é levar delegações de companhias norueguesas para outros mercados a fim de tentar expandi-los", disse Granli, que apresentou os fornecedores.

No dia seguinte (11/03), o CEO da OceanPact Tech, Maurício Latado, falou em um evento da DNV que a robótica é um dos focos do grupo, que vem apostando nos serviços e na engenharia para o subsea. Ele contou que, com a fusão da OceanPact com a CBO em curso, há um potencial de diversificação de clientes nessa área. "Vemos potencial de substituir ROVs da CBO contratados por ROVs próprios, com a gente operando. Isso traz vantagens", disse Latado, no Seminário OSV da DNV Maritime, promovido pela classificadora.

Latado listou uma série de soluções para área submarina que a empresa vem desenvolvendo em parceria com clientes e com universidades, como a UFRJ. Ele destacou sistemas de lançamento e recolhimento para ROVs e unidades robóticas com tamanhos reduzidos, para operações até 2.500 metros de profundidade, com utilização de embarcações menores do que as utilizadas atualmente.

No painel, o diretor de classificação offshore da DNV na América do Sul, Marcelo Mazzaroppi, disse que o Brasil virou um 'laboratório vivo' para testar novas soluções, o que acarreta uma grande responsabilidade e onde confiabilidade e segurança viraram estratégia e diferencial competitivo. Ele avalia que, quando técnica, operação e o digital andam juntos, o resultado aparece rapidamente. "As melhores soluções não chegam prontas da Europa, elas nascem da junção entre a tecnologia global e nossa realidade operacional aqui no Brasil. Ajustadas, adaptadas e muitas vezes melhoradas", afirmou Mazzaroppi.

Em outro painel do seminário, o diretor da Clarksons, Jens Behrendt, mencionou que no subsea existe uma grande quantidade de projetos sendo licitada e que os principais EPCistas que hoje atuam no mercado offshore registraram recorde de utilização em 2025, enquanto a frota deles diminuiu consideravelmente. A leitura da consultoria é que muito do trabalho desses epcistas precisará ser subcontratado. "Eles vão ter que ir ao mercado para afretar novas embarcações porque há muito projeto e a frota deles está bem menor", analisou Behrendt.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/03/2026*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPING.COM](http://MERCOSHIPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

**Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)**

*Fonte : InforMS*

*Data: 23/03/2026*