

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 050/2026
Data: 24/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
O CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO PRESSIONA AS ROTAS MARÍTIMAS E GERA PREOCUPAÇÕES NO PORTO DE SANTOS	4
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES TEM PROJETO E LICENCIAMENTO AMBIENTAL EM ANDAMENTO PARA INÍCIO DA OBRA	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ORIGEM PREVÊ R\$ 2 BI EM AL EM 30 MESES E ESTREIA TÉRMICAS A GÁS EM 2028	8
PETROBRAS: CE PODE VOLTAR A PRODUIR 108 MILHÕES DE LITROS DE BIODIESEL POR ANO	12
CARTEIRA DE SANEAMENTO NO NE CHEGA A R\$ 39,7 BI EM 11 PROJETOS DO BNDES	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	17
PORTOS DA REGIÃO SUL TÊM ALTA DE MAIS DE 22% EM MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO MÊS DE JANEIRO	17
PORTAL PORTO GENTE	18
O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI SER SEM NUNCA TER SIDO?	18
RISCO DE TAXAÇÃO TRILIONÁRIA NA FROTA GLOBAL IMPACTA EM FUSÃO INÉDITA	19
PORTO ITAPOÁ SUPERA 2 MILHÕES DE LITROS DE ÁGUA REUTILIZADOS	21
CONTRATO DA VALE NO PORTO DO ITAQUI (MA) É PRORROGADO POR MAIS 20 ANOS	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – O DESPERTAR DE MINAS: DOS GARGALOS AO PROTAGONISMO LOGÍSTICO	23
INSIGHT – DIREITO - A EMPRESA QUE O BRASIL CRIOU PARA SALVAR SEUS PORTOS — E O QUE ELA NOS DEIXOU	24
POLÍTICA - MÚCIO NÃO CLASSIFICA FACÇÕES COMO TERRORISTAS	26
NACIONAL - HUB – CURTAS	27
<i>Pole position</i>	27
<i>Produtividade</i>	27
<i>Para o pátio</i>	27
<i>Projeção</i>	27
<i>Envio de provas autorizado</i>	27
<i>Lulinha</i>	27
POLÍTICA - COM LIMINAR DO STF, CPMI DO INSS É PRORROGADA	28
POLÍTICA - OPOSIÇÃO PEDE IMPEACHMENT DO MINISTRO FLÁVIO DINO	29
POLÍTICA - RATINHO JR. DESISTE E CAIADO VIRA FAVORITO NO PSD	29
POLÍTICA - CLÁUDIO CASTRO RENUNCIA AO GOVERNO DO RIO ÀS VÉSPERAS DE JULGAMENTO	30
INFRAESTRUTURA - MG TERÁ MAIS DE R\$ 100 BI EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, DIZ SECRETÁRIO	31
TRANSPORTES – RODOVIAS - DNIT AVANÇA NA PAVIMENTAÇÃO DA BR-285 E ADAPTA ESTRUTURAS PARA TRAVESSIA DE FAUNA	32
TRANSPORTES – RODOVIAS - PRIMEIRO CORREDOR LOGÍSTICO SUSTENTÁVEL DO BRASIL COMEÇA A SER ESTRUTURADO	33
TRANSPORTES – PORTOS - FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 6 BI PARA INDÚSTRIA NAVAL E PORTOS	34
TRANSPORTES – PORTOS - SUAPE ESTRUTURA OPERAÇÃO E ABRE NOVA ROTA PARA EXPORTAÇÃO DE OVOS	36
TRANSPORTES – AEROPORTOS - SETOR AÉREO TERÁ MELHORES DO ANO PREMIADOS EM BRASÍLIA	37
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - GOVERNO LANÇA AGENDA CONECTAR PARA AMPLIAR CONECTIVIDADE AÉREA	38
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS LIDERA GANHOS GLOBAIS COM DISPARADA DO PETRÓLEO	39
ENERGIA - ENERGIA NUCLEAR VOLTA AO CENTRO DO DEBATE SOBRE AUTONOMIA	40
ENERGIA - SUDENE DESTINA R\$ 18 MILHÕES A USINAS SOLARES NO CEARÁ	42
MINERAÇÃO - OURO CAI QUASE 4% COM ALÍVIO NO PETRÓLEO E MAIOR APETITE AO RISCO	43
INDÚSTRIA - UNIDADE DA SUZANO EM MS INICIA OPERAÇÃO COM ROBÔS AUTÔNOMOS	44
INDÚSTRIA - INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PASSA A PREVER RETRAÇÃO NO CURTO PRAZO	45
FINANÇAS - MERCADO ELEVA PREVISÃO DA INFLAÇÃO PARA ESTE ANO	45
FINANÇAS - RECEITA JÁ RECEBEU MAIS DE 450 MIL DECLARAÇÕES DE IMPOSTO DE RENDA	46
FINANÇAS - COM FOCO EM TRUMP, IBOVESPA SOBE 3,24%	47
FINANÇAS - DÓLAR CAI 1,29% NA ABERTURA DA SEMANA E FECHA ABAIXO R\$ 5,25	48
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - QUANDO A IMAGEM PROJETADA NÃO CORRESPONDE À REALIDADE: O PERIGO DE ORGANIZAÇÕES QUE PARECEM MAIS DO QUE SÃO	48
JUSTIÇA - MORAES PODE CONCEDER PRISÃO DOMICILIAR A BOLSONARO	50
JUSTIÇA - SE MANTIVER MELHORA, EX-PRESIDENTE DEIXA A UTI NESTA TERÇA-FEIRA	51
JUSTIÇA - MAIS DE 12 MIL AÇÕES CONTRA O CRIME ORGANIZADO ESTÃO PARADAS	52



JUSTIÇA - MINISTRO BUSCA O 'ESTRANGULAMENTO FINANCEIRO' DAS ORGANIZAÇÕES CRIMINOSAS	53
JUSTIÇA - JUSTIÇA PROÍBE VENDA DE ÁREA AMBIENTAL PARA SALVAR BRB.....	53
INTERNACIONAL - AVIÃO MILITAR CAI NA COLÔMBIA E DEIXA AO MENOS 66 MORTOS	53
INTERNACIONAL - NOS EUA, AERONAVE DA AIR CANADA BATE EM VEÍCULO NA PISTA	54
INTERNACIONAL - ACORDO COM IRÃ DEVE TER 15 PONTOS, DIZ TRUMP	55
INTERNACIONAL - ISRAEL CONTINUA ATAQUES CONTRA IRÃ E LÍBANO	56
INTERNACIONAL - MILEI DIZ QUE ARGENTINA PODE AJUDAR EUROPA	56
JORNAL O GLOBO – RJ.....	57
CORREIOS ADOTAM NOVA JORNADA DE TRABALHO, DE 12H POR 36H, PARA AUMENTAR ENTREGAS AOS FINAIS DE SEMANA .	57
AENA, ZURICH E RIOGALEÃO VÃO DISPUTAR LEILÃO DO AEROPORTO GALEÃO.....	58
GOVERNO TEM MAIOR ARRECADAÇÃO PARA FEVEREIRO E RECEITA CHEGA A R\$ 222,1 BILHÕES	60
GOVERNO PROPÕE SUBVENÇÃO DE R\$ 1,20 POR LITRO DE DIESEL IMPORTADO E QUER QUE ESTADOS CONTRIBUAM COM METADE DO CUSTO	61
NORDESTE É NOVA FRENTE PARA CENTROS LOGÍSTICOS	62
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	66
NOVO LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO DEVERÁ TER DISPUTA ENTRE ZURICH, AENA E CHANGI/VINCI	66
EQUINOR INICIA PERFURAÇÃO DE PROJETO QUE VAI CONTRIBUIR COM 15% DA DEMANDA NACIONAL	67
MORAES AUTORIZA PRISÃO DOMICILIAR PARA BOLSONARO POR 90 DIAS COM TORNOZELEIRA	67
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
DURIGAN DIZ QUE GOVERNO FEDERAL VAI DAR SUBVENÇÃO AO IMPORTADORES DE DIESEL	69
O PRESENTE E O FUTURO DA RELAÇÃO BRASIL-CHINA SÃO TEMA DE EVENTO DO VALOR	70
BC ANUNCIA LEILÃO SURPRESA E VENDE US\$ 1 BILHÃO EM LINHA COM VENCIMENTO PARA JUNHO	72
FT: IRÃ AFIRMA QUE NAVIOS 'NÃO HOSTIS' PODEM CRUZAR ESTREITO DE ORMUZ	73
SERGIO MORO SE FILIA AO PL PARA CONCORRER AO GOVERNO DO PARANÁ COM APOIO DE FLÁVIO BOLSONARO.....	74
RESTRIÇÕES DA CHINA À EXPORTAÇÃO DE TERRAS RARAS PESADAS IMPACTAM MERCADO DO JAPÃO	75
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	76
CONSTRUÇÕES A ATÉ 20 KM DO CAMPO DE MARTE PRECISARÃO DE AVAL DA AERONÁUTICA	77
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	79
CONSULTA SOBRE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DE SANTOS VAI ATÉ 2 DE MAIO	79
MPOR PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 41,7 BILHÕES DO FMM EM NOVOS PROJETOS.....	80
MARINHA INCORPORA NAVIO CAÇA-MINAS 'AMORIM DO VALLE' À FORÇA DE MINAGEM E VARREDURA	81
PORTO DE PARANAGUÁ FAZ DESEMBARQUE RECORDE DE VEÍCULOS ELÉTRICOS	81
BANCO EUROPEU APROVA € 90 MILHÕES DE EMPRÉSTIMO PARA PROJETOS DE ELETRIFICAÇÃO EM ROTERDÃ.....	82
CONSELHO PRIORIZA R\$ 6 BILHÕES DO FMM EM PROJETOS DO SETOR NAVAL E PORTUÁRIO.....	83
TCP RECEBE CERTIFICAÇÃO POR USO DE FONTE 100% RENOVÁVEL PELO 4º ANO SEGUIDO	83
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	84
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	84

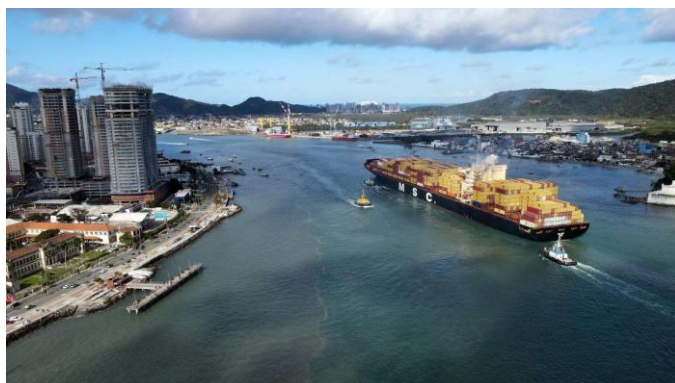


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

O CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO PRESSIONA AS ROTAS MARÍTIMAS E GERA PREOCUPAÇÕES NO PORTO DE SANTOS.

As companhias de navegação restringem as operações no Golfo Pérsico, e essa situação aumenta os custos e os riscos no transporte global.

Por Ted Sartori 24 de março de 2026



Embora geograficamente distante do conflito, portos globais como Santos acabam sentindo os efeitos, afirma o especialista em logística Lúcio Lage (Alexsander Ferraz/AT).

A guerra envolvendo os Estados Unidos, Israel e Irã está afetando o transporte marítimo global, embora os impactos ainda estejam concentrados nas rotas do Golfo Pérsico, no Oriente Médio. As principais companhias de navegação adotaram medidas de contingência, restringindo o número de embarcações e cargas que entram e saem da

região. Contatadas pelo jornal A Tribuna, elas não forneceram detalhes sobre o número de embarcações ou mercadorias afetadas nas rotas que passam pelo Porto de Santos.

O principal ponto de preocupação é o Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, por onde passa cerca de 20% de todo o petróleo transportado no mundo. “Qualquer tensão ali gera um impacto imediato no comércio marítimo. As empresas de navegação e as seguradoras ficam mais cautelosas, os custos de seguro e frete aumentam e algumas rotas passam a operar com maior risco e instabilidade”, afirma o especialista em logística Lúcio Lage.

A escalada do conflito levou, entre outros fatores, à paralisação ou redução drástica da navegação na região, à retenção de dezenas de petroleiros em áreas de ancoragem, a ataques a embarcações comerciais e ao cancelamento da cobertura de seguros, de acordo com a advogada especializada em seguros Tatiana Algoedol.

“Além do Estreito de Ormuz, os efeitos se espalharam para outros corredores estratégicos, como o Mar Vermelho e o Canal de Suez, que conectam a Ásia e a Europa; o Estreito de Bab el-Mandeb, que separa a Ásia da África, ligando o Mar Vermelho ao Golfo de Aden e ao Oceano Índico; e as rotas Ásia-Europa e Ásia-Américas, afetadas por desvios, reprogramação de escalas portuárias e aumento dos custos logísticos.”

Empresas

A Maersk suspendeu as reservas de cargas refrigeradas com origem e destino nos Emirados Árabes Unidos, Omã, Iraque, Kuwait, Jordânia, Catar, Bahrein e Arábia Saudita. “Para remessas contendo alimentos essenciais, medicamentos e produtos perecíveis, faremos o possível”, afirmou a empresa.

De acordo com a Maersk, as reservas de carga seca também foram suspensas para e a partir dos Emirados Árabes Unidos, Iraque, Kuwait, Catar, Arábia Saudita (Dammam e Al Jubail), Omã (Sohar) e Bahrein, com a mesma ressalva em relação aos embarques de alimentos, medicamentos e itens perecíveis.

A CMA CGM havia encerrado todas as reservas de importação para o Iraque, Kuwait, Catar, Bahrein, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos. No entanto, a empresa já reabriu os pedidos. A MSC não

respondeu às perguntas da reportagem. No dia 9, a empresa anunciou a suspensão das exportações para o Golfo Pérsico. "Todas as remessas em trânsito serão desviadas para o próximo porto seguro de descarga. Nesse local, a carga será descarregada e disponibilizada aos clientes para entrega e retirada local", afirmou. A MSC também indicou a aplicação de uma sobretaxa obrigatória de US\$ 800 por contêiner para todas as remessas afetadas, a fim de cobrir os custos de desvio.

Silêncio e atenção

Ao ser contatado sobre o assunto, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa 19 empresas de navegação, não se pronunciou. Em comunicado, a Autoridade Portuária de Santos (APS) afirmou estar "acompanhando de perto a evolução da situação no Oriente Médio", mas que "até o momento, não há indícios de impactos diretos nas rotas marítimas que operam no Porto de Santos". A empresa pública federal acrescentou que seu conselho de operações tem realizado reuniões periódicas para monitorar a situação.

"É importante considerar que a logística marítima hoje é global e altamente integrada, o que significa que as tensões regionais podem gerar efeitos indiretos, como ajustes de rotas ou reprogramação operacional. Em cenários de guerra, é difícil prever todos os desdobramentos, mesmo quando geograficamente distantes", observou a APS.

O Irã recebe mais de 30% do milho exportado.

O milho se destaca entre as mercadorias exportadas para o Irã pelo Porto de Santos. O equivalente a 30,51% das remessas dessa commodity provenientes do complexo de Santos têm como destino aquele país, segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Outro produto que requer atenção, mas em termos de importações, é a ureia, segundo a APS. É o principal fertilizante nitrogenado utilizado pelos agricultores.

É aplicado em culturas como milho, trigo, algodão e cana-de-açúcar, todas as quais necessitam de nitrogênio e contribuem para o aumento da produtividade.

"Para Santos, o canal de transmissão mais importante é a cadeia de insumos de fertilizantes e produtos químicos. O porto possui infraestrutura relevante para o descarregamento de minerais a granel, incluindo fertilizantes, enxofre e sal, e diversos terminais dedicados a esse perfil", lembra o coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein.

Embora o Irã tenha pouca participação nas importações de insumos agrícolas pelo Porto de Santos (apenas 0,01% do total), outros países do Golfo Pérsico respondem por mais de 40% das importações de ureia no complexo de Santos, com o Catar se destacando (34,5%).

"Os efeitos mais prováveis são fertilizantes mais caros ou uma entrega menos precisa", reforça Mein.

As perdas não foram calculadas.

Especialistas consultados pelo jornal A Tribuna são unânimes em afirmar que ainda é muito cedo para mensurar os prejuízos diretos e consolidados do complexo portuário de Santos. A duração do conflito será um parâmetro importante.

"Os conflitos geopolíticos geralmente impactam primeiro os preços da energia e os custos logísticos, e só mais tarde isso se torna mais visível no comércio internacional. Se as tensões persistirem, então poderemos começar a ver efeitos mais concretos nas operações e no fluxo de carga", observa o especialista em logística Lúcio Lage Rodrigues.

A advogada especializada em seguros e resseguros, Tatiana Algodual, concorda e pede atenção redobrada. "O conflito ainda é recente e dinâmico, e os efeitos iniciais se concentram em custos, seguros e planejamento logístico, e não em paralisações no Brasil. Os impactos financeiros, por sua vez, tendem a aparecer gradualmente. Portanto, o cenário atual exige atenção e monitoramento, e não é possível quantificar as perdas potenciais neste momento", recomenda.

O coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein, acredita que o impacto em Santos provavelmente será sentido primeiro nos preços, e não no volume. No entanto, ele considera possível afirmar que Santos “está exposta ao choque, principalmente por meio de custos com fertilizantes, defensivos agrícolas, combustíveis e logística; e que podemos sentir os primeiros sinais: seguros, combustível marítimo, diesel, atrasos e risco de abastecimento”.

Mas, segundo ele, ainda não é possível projetar perdas no porto sem as estatísticas de março e abril, os comunicados das companhias de navegação e os dados de movimentação de cargas. “Hoje, podemos dizer que o risco mais imediato para Santos não é a paralisação, mas sim o aumento dos custos e a maior incerteza”, resume.

Grande escala

Embora geograficamente distantes do conflito, portos globais como Santos acabam sentindo os efeitos, afirma o especialista em logística Lúcio Lage.

“O primeiro impacto costuma ser o aumento dos preços do petróleo, que já está pressionando os custos de combustível em todo o mundo, inclusive no Brasil. Como o óleo combustível marítimo — o combustível usado pelos navios — fica mais caro, isso tende a aumentar os custos do frete marítimo e afetar as importações e exportações”, resume o diretor da Process Log & Comex.

Eixos principais

A advogada especializada em seguros Tatiana Algodoal observa que o impacto potencial não decorre de uma paralisação física do Porto, mas da exposição do comércio exterior brasileiro à logística marítima internacional. Segundo ela, isso pode ser analisado com base em três eixos principais.

Uma delas é a dependência energética e logística. “Uma parcela significativa da frota que opera em Santos utiliza combustível cujo preço depende do petróleo do Oriente Médio, e o aumento dos custos operacionais pode reduzir a frequência das escalas no porto ou aumentar os custos de frete.”

Se o diesel e o combustível marítimo continuarem sob pressão, o efeito se estenderá ao armazenamento, ao transporte terrestre, à distribuição e aos custos da agricultura e da indústria atendidas por Santos, analisa o coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein. “Podemos ver o reagendamento de janelas de tempo e escalas portuárias — não porque Santos esteja fechada ou sob ameaça militar, mas porque navios, seguradoras e empresas de trading começarão a arbitrar custos, riscos e disponibilidade de tonelagem em escala global.”

De acordo com Tatiana, a perspectiva do perfil da carga vem em segundo lugar na lista. “O Porto de Santos é altamente dependente do agronegócio. O Brasil é um dos maiores exportadores agrícolas do mundo e importa volumes significativos de fertilizantes do Oriente Médio, cujo transporte pode ser afetado por conflitos que impactam o Estreito de Ormuz, sem os quais a produção agrícola pode ser prejudicada”, explica ela.

Por fim, segundo a advogada, existe também o risco relacionado aos seguros. “O cancelamento da cobertura de guerra e o aumento dos prêmios podem tornar algumas operações economicamente inviáveis, mesmo fora da zona de conflito”, afirma.

De baixa a moderada

Mein avalia que o risco para Santos pode ser classificado como baixo a moderado no curtíssimo prazo para as operações físicas do porto, e moderado a alto para custos e cadeias de suprimentos específicas, especialmente fertilizantes, produtos químicos, combustíveis e cargas altamente sensíveis às taxas de frete.

“Santos não depende fisicamente do Estreito de Ormuz para operar diariamente, mas depende economicamente das cadeias de suprimentos globais que passam por ele. E o porto é grande o suficiente para sentir qualquer mudança nos preços e na disponibilidade de navios”, conclui ele.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/03/2026

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES TEM PROJETO E LICENCIAMENTO AMBIENTAL EM ANDAMENTO PARA INÍCIO DA OBRA

Licenciamento, estudos de impacto e controle de riscos são decisivos para viabilizar o projeto da nova rodovia no litoral de São Paulo

Da ATribuna.com.br 24 de março de 2026



O projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes tem estimativa de conclusão do licenciamento ambiental até o fim do primeiro semestre de 2026 (Divulgação)

A ampliação do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), com a construção da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes no litoral de São Paulo, coloca em evidência um ponto decisivo para o avanço do projeto: o cumprimento rigoroso das etapas ambientais exigidas para obras em áreas sensíveis como a Serra do Mar.

Mais do que uma intervenção viária, o projeto depende de um processo técnico e jurídico estruturado para garantir que o desenvolvimento ocorra sem comprometer o meio ambiente. A região reúne Mata Atlântica, relevo acidentado e riscos geológicos, fatores que exigem controle permanente e critérios técnicos rigorosos.

Como o processo começa

Antes de qualquer obra sair do papel, é obrigatório passar pelo licenciamento ambiental, conduzido pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). Esse processo avalia a viabilidade do projeto e define todas as condicionantes que precisam ser cumpridas.

A primeira etapa é a Licença Prévia, responsável por analisar os impactos ambientais e verificar se a obra pode ser realizada. Em seguida, caso haja aprovação, é emitida a Licença de Instalação, que autoriza o início das obras desde que todas as exigências ambientais e de segurança sejam atendidas.

Após a execução, o empreendimento só pode entrar em funcionamento com a Licença de Operação, concedida quando há comprovação de que todas as condições estabelecidas foram cumpridas.

Estudos técnicos e riscos ambientais

Durante todo o processo, são exigidos estudos técnicos detalhados que integram o Estudo de Impacto Ambiental. Esses levantamentos analisam riscos como erosões, instabilidade do solo e possibilidade de deslizamentos — aspectos críticos em regiões como a Serra do Mar.

Essas análises são acompanhadas de medidas de mitigação, adotadas para reduzir impactos desde o planejamento até a execução da obra.

A advogada especialista em Direito Ambiental, Rebeca Skinovsky, explica que esse conjunto de exigências segue princípios bem definidos. “O Direito Ambiental busca conciliar desenvolvimento econômico com proteção ambiental por meio de instrumentos legais, como o licenciamento ambiental, os estudos de impacto e a fiscalização por órgãos competentes. Progresso e preservação são princípios norteadores da área, com atuação conjunta e complementar”.

Segundo a advogada, esse equilíbrio está diretamente ligado ao desenvolvimento sustentável. “A legislação deixa claro que o crescimento econômico por meio de obras, explorações e construções

deve estar sempre alinhado à proteção ambiental. O desenvolvimento não pode se sobrepor à preservação”.

Responsabilização e controle social

A legislação brasileira também estabelece responsabilização em caso de danos ambientais. Se houver acidentes ou prejuízos, os responsáveis podem responder nas esferas civil, administrativa e penal, além de terem a obrigação de reparar os danos causados.

A fiscalização não se limita aos órgãos públicos. Cidadãos, organizações da sociedade civil e entidades ambientalistas podem denunciar irregularidades, ampliando o controle sobre o empreendimento.

Esse modelo de acompanhamento contínuo reforça o papel coletivo na preservação ambiental, previsto na Constituição Federal. “A Carta Magna determina que a preservação é uma responsabilidade compartilhada entre o Poder Público, como agente regulador e fiscalizador, e a coletividade. É uma aliança obrigatória em defesa do meio ambiente”, afirma Rebeca.

Terceira pista

De acordo com a Ecovias Imigrantes, responsável pelo projeto da terceira pista e pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), o projeto executivo da nova Imigrantes será encaminhado para certificação por empresa independente.

Os projetos funcional e básico foram entregues em fevereiro e outubro de 2025, respectivamente. A estimativa é que todas as etapas de licenciamento ambiental, de acordo com a Artesp, em andamento junto à Cetesb, contemplando licenças Prévia e de Instalação, sejam concluídas até o final do primeiro semestre de 2026.

Apenas ao final dessas etapas é que serão indicadas características precisas do empreendimento, os materiais a serem utilizados, técnicas de construção, prazo e custos para posterior realização das obras. A expectativa é de que as obras sejam iniciadas até o fim deste ano.

A proposta é de uma nova pista no trecho de Serra com 21,5 km de extensão, compostos prioritariamente por túneis, que somam 17 km, o equivalente a 80% de todo o trajeto, além de 4 km de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 km de extensão.

A nova ligação deve custar R\$ 8 bilhões e aumentar em mais de 140% a capacidade para veículos pesados do SAI.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ORIGEM PREVÊ R\$ 2 BI EM AL EM 30 MESES E ESTREIA TÉRMICAS A GÁS EM 2028

Em entrevista, CEO da Origem Energia diz que o projeto funciona como “baterias a gás” para dar potência ao sistema nacional

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

Alagoas entra oficialmente em uma fase de investimentos voltados à construção de termelétricas a gás natural, após a realização do Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência (LPCAP), promovido na última semana pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) e pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).



Companhia quer integrar a produção de gás natural, a futura estocagem em terra e a geração de energia elétrica a partir de Alagoas. Foto: Divulgação

A Origem Energia venceu com sete projetos, que serão construídos na planta da empresa em Pilar, na Região Metropolitana de Maceió. Em entrevista ao Movimento Econômico, o CEO da Origem, Luiz Felipe Coutinho, detalhou o cronograma de obras das térmicas e adiantou a previsão de investimentos de R\$ 2 bilhões no estado nos próximos 30 meses.

Ao longo da entrevista, ele também afirmou que o resultado consolida uma estratégia construída pela companhia nos últimos anos de integrar a produção de gás natural, a futura estocagem em terra e a



geração de energia elétrica a partir de Alagoas. Segundo ele, a proposta é transformar o estado em um polo capaz de ofertar energia competitiva, flexível e baseada em recursos domésticos.

Coutinho também defendeu que projetos integrados como o da Origem ganham relevância em um cenário internacional marcado por maior preocupação com segurança e soberania energética.

Luiz Felipe Coutinho, CEO da Origem Energia, destaca relevância do projeto alagoano de termelétricas para segurança energética nacional. Foto: Divulgação

Confira a entrevista completa com CEO da Origem Energia:

Movimento Econômico: O leilão das térmicas colocou o gás como protagonista dentro do sistema elétrico brasileiro. A Origem venceu com sete projetos em Alagoas. Como você avalia o momento do gás no país e como a Origem se posiciona neste mercado?

Luiz Felipe Coutinho: Eu acho que o Leilão de Reserva de Capacidade que a Origem sai vencedora ele cristaliza a tese que a gente sempre defendeu desde a fundação: de ser uma empresa de soluções energéticas integradas.

Então, a gente passa definitivamente, a partir desse leilão, até quando a térmica tiver construída em 2028, a ser uma empresa de soluções de energia que vai desde o poço de gás natural até o elétron da tomada, posicionando efetivamente Alagoas como um dos grandes fornecedores de energia competitiva do Brasil.

Desde a Fundação da Origem, a gente defende essa tese de que as reservas de gás natural no Brasil precisam ser integradas à cadeia de energia. A gente consolida a partir desse leilão efetivamente, uma tese que a gente vem construindo há anos. Esse é um leilão extremamente estratégico, não só para o posicionamento de gás natural, mas no momento complexo onde o mundo inteiro precisa, depois do pêndulo ter ido demais para o lado das renováveis de potência.

E potência na sua forma mais competitiva, vem através de usinas termelétricas como as que a Origem vai construir em Alagoas, e mais do que isso, onde o mundo nesse momento, por questões geopolíticas, disputa também toda a cadeia energética, desde o suprimento de máquinas até o suprimento de gás natural.

E Alagoas se posiciona com o projeto único da Origem Energia de maneira independente, onde os recursos naturais são todos domésticos na sua forma mais competitiva, que é a produção de gás no

estado de Alagoas, com a infraestrutura já construída, equacionada para viabilizar potência energética barata a partir de Alagoas.

ME: As térmicas também posicionam Alagoas de forma estratégica no país. Você acredita que o estado e o Nordeste tendem a ganhar maior protagonismo nacional a partir desse movimento?

LFC: Sem dúvidas. O Nordeste já é o grande centro de produção de energia barata e limpa do Brasil. Como muitos gostam de dizer, mas o Nordeste é a Arábia Saudita dos ventos.

Então, o Nordeste ele sempre foi protagonista na produção de energia barata e o Brasil tem um modelo desenvolvimentista que não privilegiou o desenvolvimento em torno dessas fontes de energia mais competitivas. Se você vislumbrar projetos desenvolvimentistas ao redor de todo o mundo, a indústria se desenvolve em torno da energia barata.

No Brasil, a gente migrou para um modelo um pouco diferente, onde o Nordeste exporta para dentro do próprio Brasil a energia barata que produz. Nós achamos isso um equívoco de desenvolvimento nacional. Como desenvolvemos demais as fontes renováveis, o pêndulo desbalanceou um pouco a matriz, faltando potência e trazendo os riscos de apagão.

Então, a construção dessas usinas termelétricas no Nordeste, que é a região onde você tem a maior necessidade de potência para continuar expandindo as energias renováveis, corrige esse equívoco de planejamento passado, permitindo que o Nordeste continue fornecendo e expandindo a energia renovável mais competitiva, agora com a segurança das usinas termelétricas, e se tornando definitivamente um grande polo atrator para o desenvolvimento de novas indústrias.

Acreditamos aqui na Origem que com os incentivos corretos a gente vai ver cada vez mais o desenvolvimento industrial brasileiro migrando para a região a partir da produção de energia competitiva barata das renováveis, mas agora com a segurança das usinas termelétrica a gás natural.

ME: De que forma o projeto de estocagem previsto para começar este ano aumenta a competitividade e a segurança desses empreendimentos?

LFC: Essa é uma excelente pergunta e a estocagem ela é fundamental, porque as usinas termelétricas flexíveis precisam também de gás natural flexível. E não existe gás natural flexível no Brasil, porque 80% da produção de gás natural do Brasil é associada à produção de petróleo. O que isso quer dizer? Que o gás é produzido junto com petróleo.

Então, como o produtor não pode deixar de produzir petróleo que eles cortam, o gás acaba perdendo essa flexibilidade em função da inflexibilidade da produção de petróleo. E é por isso que o Brasil vinha importando GNL, que apesar de mais caro, é um combustível 100% flexível.

A partir da armazenagem de gás em terra da Origem, vamos conseguir prover para a produção doméstica de gás natural essa flexibilidade.

Então, isso permite que as nossas térmicas passem a ser abastecidas com produção doméstica de gás, que antes era inflexível, e que agora associada a armazenagem de gás interno, passam a ser 100% flexíveis. As térmicas da Origem serão 100% atendidas por esse tipo de gás 100% flexível, produzido no Brasil e muito mais competitivo que uma importação de GNL para o futuro do Brasil.

ME: Quais serão os próximos passos após o leilão e qual é o cronograma para as termelétricas em Alagoas?

LFC: Estamos iniciando o projeto de implementação das térmicas hoje, literalmente, três dias depois de leilão e já começamos os investimentos necessários para implementação das nossas termelétricas. Serão 330 MW construídos em 2028 e mais 50 MW construídos em 2029. A Origem já fez a aquisição dos motores dessas termelétricas, foi um investimento realizado pela companhia de 70 milhões de Euros.

Já efetuamos esse investimento e esses motores começam a chegar no estado de Alagoas em 2027 e serão, a partir dessa semana, R\$ 2 bilhões investidos no estado nos próximos 30 meses, para que essas termelétricas estejam rodando conforme o compromisso que assumimos no leilão, a partir de outubro de 2028.



Então, agora a Origem começa efetivamente a implementação, serão muitos empregos gerados no Estado, muita obra para que essas técnicas estejam 100% operacionais em 2028.

Com o Polo Alagoas e o projeto de estocagem subterrânea de gás natural, o Grupo Origem pretende transformar o estado no principal hub energético do Nordeste. Foto: Origem Energia/Divulgação

ME: Vocês têm uma previsão de quantos empregos diretos e indiretos serão gerados?

LFC: Sabemos das expectativas que esse projeto tem, mas o podemos dizer é que serão muitos novos empregos gerados. Serão 500 empregos diretos e temos uma estimativa muito maior de indiretos, mas a gente não divulga esses números. O que eu posso te dizer é que são R\$ 2 bilhões de investimento direto no estado de Alagoas nos próximos 30 meses.

ME: Em um sistema com mais renováveis, qual deve ser o papel das térmicas a gás na segurança energética do país?

LFC: As renováveis têm características inatas a elas, que são as questões da intermitência. As renováveis não conseguem ser 100% despacháveis a todo momento simplesmente por características da natureza. Não faz sol 24 horas por dia, você tem períodos de maior insolação, assim como você tem ciclos de ventos mais fortes e mais fracos ao longo do dia.

Então você não consegue contar com a capacidade total dessas usinas, sejam elas solares ou eólicas, ao longo das 24 horas do dia, no momento que a demanda e o consumo de energia vêm se alterando.

Aquelas folgas que existiam no sistema do passado, como por exemplo, a redução do consumo energético à noite e de madrugada, elas vão ser cada vez menos frequentes em função de um perfil de consumo com data centers funcionando 24 horas por dia, com carros elétricos e celulares sendo carregados durante a noite, aí você tem necessidade de potência energética em momentos em que existia folga no sistema, que não conseguem ser atendidos pelas renováveis.

É neste momento que você precisa efetivamente despachar as usinas termelétricas, que são usinas que você liga de maneira muito rápida. A usina termelétrica de Origem, por exemplo, em 8 minutos ela consegue prover para o sistema sua potência total para suprir aquela potência que não consegue vir provenientes das renováveis.

Então, ao longo do tempo, a gente acredita que a ONS cada vez mais vai encontrar o volume mais eficiente, mais competitivo em termos econômicos, no equilíbrio entre renováveis e usinas a gás. Mas o fato é que hoje precisamos dessas baterias, que é como a gente gosta efetivamente de chamar as nossas usinas termelétricas – são baterias a gás – para prover potência ao sistema nos momentos em que as renováveis não conseguem atender.

ME: Com a escalada no Oriente Médio e os riscos ao fluxo global de petróleo e gás pelo Estreito de Ormuz, você acredita que o Brasil tende a olhar com mais atenção para projetos de gás natural e infraestrutura associada, como estocagem e geração térmica? Onde a Origem enxerga Alagoas nesse contexto?



LFC: Eu acho que o projeto da Origem é um exemplo de projeto para o Brasil nesse novo modelo de mundo que começa a se desenhar.

Eu costumo brincar que essa década de 2020 e a seguinte prometem ser as duas décadas do tema energético como tema central. E a gente começou com a emergência da transição energética no início da década, com a migração das fontes energéticas para as fontes mais limpas.

Depois, migramos o tema para segurança energética, onde começamos com a questão da intermitência e a necessidade de potência, que estamos resolvendo esse problema agora com esse Leilão de Reserva de Capacidade, e a segurança energética passou a dominar o debate.

Acho que agora estamos entrando na fase da soberania energética. Não adianta mais você ter apenas energia limpa e confiável, mas também tem que ter controle sobre as suas fontes energéticas de forma soberana, porque a depender de quem você importa energia, pode estar sujeito a uma determinada tarifa, ou no pior caso, efetivamente, a um ataque militar de alguma outra potência estrangeira.

Então a soberania energética passa a estar agora no centro do debate e o projeto da Origem é um case concreto de energia mais limpa, segura, confiável e soberana, uma vez que ele usa somente fontes e recursos domésticos de energia, não estando exposto a todos esses riscos geopolíticos que passam a aparecer no mundo, seja na cadeia de suprimentos das fontes de energia, seja na cadeia de suprimentos de equipamentos.

Esse é um projeto que nasce blindado, provendo energia para o futuro do Brasil, independente do que acontece com a geopolítica global. Esse tipo de projeto, somado à produção de gás natural em terra, com a armazenagem de gás em terra, às térmicas construídas no estado de Alagoas, que é um case de prover energia para o sistema completamente independente da geopolítica global, a partir de recursos produzidos 100% no Brasil.

Então acho que Alagoas dá um exemplo com um projeto, numa década em que soberania energética vai estar no centro do debate, mostrando para o Brasil o que é um projeto construído e pensado a partir das necessidades, não apenas do Brasil, como a partir da exposição que a gente tem a questões globais.

ME: O Nordeste teve muitos projetos vencedores no Leilão de Reserva de Capacidade e teremos diversas termelétricas construídas na região. Isso também sinaliza um novo momento de reconfiguração do sistema energético nacional?

LFC: A Origem sempre teve a visão do Nordeste como o motor do desenvolvimento nacional a partir de energia competitiva, em especial Alagoas.

A Origem acredita e não fica só no discurso, pois o Nordeste centraliza 100% dos investimentos que a Origem faz todo ano e não são baixos. Investimos de U\$S 100 a U\$S 200 milhões por ano do Nordeste brasileiro pois acreditamos que a região tem vocação para produção de energia competitiva e limpa, e agora, segura e soberana, para promover o desenvolvimento do Brasil nos próximos anos.

A Origem acredita que estamos sim numa fase de transição para esse modelo e o Nordeste se consolida definitivamente como grande motor de desenvolvimento nacional a partir de energia limpa, segura e soberana para os próximos anos do Brasil.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/03/2026

PETROBRAS: CE PODE VOLTAR A PRODUZIR 108 MILHÕES DE LITROS DE BIODIESEL POR ANO

Planta em Quixadá foi desativada em 2016; novo cenário regulatório e maior disponibilidade de matérias-primas no Sertão Central impulsionam estudos técnicos da Petrobras para retomada do biodiesel

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



Inaugurada em 2008, a Usina de Biodiesel de Quixadá chegou a produzir 87,5 milhões de litros em 2015 – Foto: Acervo PBio

Dez anos depois de encerrar as atividades, a Usina de Biodiesel de Quixadá, no Sertão Central do Ceará, pode voltar a produzir. A Petrobras confirmou ao Movimento Econômico que a planta, mantida em regime de hibernação desde 2016, passou a ser submetida a reavaliações econômicas motivadas principalmente pelo aumento da disponibilidade de matérias-primas na região. A empresa informa que a unidade se encontra

em fase preliminar de estudos técnicos para a retomada da operação.

Inaugurada em 2008 com capacidade inicial de 57 milhões de litros por ano, a usina chegou a 108 milhões de litros anuais antes de ser desligada. Em 2015, último ano completo de operação, produziu cerca de 87,5 milhões de litros, um volume que, aos preços de mercado registrados em março de 2026, de R\$ 5,4881 por litro, representaria faturamento bruto da ordem de R\$ 593 milhões por ano. No pico das obras, a planta gerou 1.048 empregos diretos, sendo 814 ocupados por trabalhadores cearenses, e integrou milhares de agricultores familiares ao suprimento de oleaginosas.

Em nota, a Petrobras informa que as estimativas de valor a ser investido, geração de empregos, capacidade de produção, entre outras, serão divulgadas oportunamente com o avanço da maturidade do projeto.

O que mudou no cenário energético

A decisão de colocar Quixadá de volta na agenda estratégica da Petrobras não é casual. Desde agosto de 2025, o Brasil opera com mistura obrigatória de 15% de biodiesel no diesel fóssil, o chamado B15, exigência que elevou a demanda regulatória por biocombustível em todo o país. A Lei do Combustível do Futuro criou uma trajetória de expansão progressiva do uso de renováveis, e o governo federal segue testando avanços técnicos para misturas ainda mais altas.

Em análise para o ME, o gerente de Desenvolvimento Sustentável da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Joaquim Rolim, diz que a usina precisa ser lida dentro de um movimento mais amplo de busca por energia limpa e menor dependência de combustíveis fósseis, pressionada pelas instabilidades da geopolítica mundial.



“Cada vez mais se busca produção de energia limpa e menor dependência de importação de combustíveis fósseis, devido às instabilidades existentes na geopolítica mundial. Tais combustíveis são utilizados tanto no setor de transporte como no de energia elétrica, além de outros usos possíveis”, afirma Rolim.

Produção de biodiesel em Quixadá poderá ser escoada pela ferrovia Transnordestina. Foto: ANP/Divulgação

Impacto para o Sertão Central e a agricultura familiar

O gerente destaca que, durante sua vida útil, a usina produziu em média 57 milhões de litros anuais, bem abaixo dos 109 milhões de litros de capacidade instalada, e que o retorno à produção exigirá não apenas investimentos, mas modernizações tecnológicas e operacionais. O impacto mais imediato, na

avaliação da entidade, será sentido na cadeia produtiva de insumos do Sertão Central, com abertura de oportunidades para a agricultura familiar.

“Para retornar à produção normal deve requerer modernizações tecnológicas e operacionais, além de necessidade de expansão da capacidade operacional. O impacto mais direto será para a cadeia produtiva de insumos no Sertão Central, incluindo oportunidades para a agricultura de pequena escala, como a agricultura familiar”, pontua Rolim.

Lauro Chaves, professor na UFC e assessor econômico na FIEC, destaca que um dos elementos com mais ênfase é o papel da Ferrovia Transnordestina nesse novo ciclo. A infraestrutura, em fase de implantação, pode conectar a usina a regiões produtoras de insumos em estados vizinhos, ampliando o raio de abastecimento e abrindo horizontes para toda a cadeia produtiva regional, inclusive para o escoamento via Porto do Pecém.

“Poderá ter um papel muito relevante, tendo em vista a integração a ser propiciada pela Ferrovia Transnordestina, através da interligação com regiões produtoras de insumos nos estados vizinhos, o que pode propiciar o desenvolvimento de toda a cadeia produtiva relacionada com a usina.”

A entidade enxerga ainda na reativação uma porta de entrada para produtos de nova geração dentro da economia de baixo carbono. O representante da FIEC cita o potencial de integração com SAF (combustível sustentável para aviação), e o hidrogênio verde, setores nos quais o Ceará já tem posicionamento estratégico.

Para isso, reforça, serão necessários investimentos tanto na ampliação da capacidade produtiva quanto na modernização da planta. “O biodiesel pode ser utilizado como matéria prima na produção de energia limpa e renovável, assim como novos desenvolvimentos em curso, por exemplo para a produção dos SAF, isso em conjunção com o hidrogênio verde.”



Além da refinária da Lubnor, a Petrobras tem no Ceará ainda temos a Termoceará – usina termelétrica- e a Paracuru, que está em processo de descomissionamento. Foto: Petrobras/Divulgação

Janela regulatória e estratégia da Petrobras

Para Thiago Holanda, conselheiro do Corecon-CE (Conselho Regional de Economia do Ceará), a combinação de fatores regulatórios e de mercado criou uma janela de oportunidade que não existia quando a usina foi fechada. Ele aponta que o Plano Estratégico 2025–2029 da Petrobras recolocou os negócios de baixo carbono no centro da diversificação da

companhia, com biocombustíveis entre as frentes estratégicas explicitamente citadas.

“Houve uma mudança objetiva de contexto: a planta deixou de ser vista apenas pelo prisma do desinvestimento e passou a ser reavaliada em um ambiente de maior demanda regulatória por biodiesel. A Lei do Combustível do Futuro criou uma trajetória de expansão e o governo continua testando misturas ainda maiores.”

O economista ressalta que Quixadá deve ser lida como um ativo coerente com a virada estratégica da Petrobras e não como uma decisão isolada. O plano da empresa prevê biorefino, aumento da oferta de produtos renováveis e estudos em HVO e outros bioprodutos, o que dá ao biodiesel uma função consolidada dentro do portfólio. “Quixadá pode ser lida como um ativo regional coerente com essa virada estratégica da Petrobras, especialmente por estar no Nordeste, onde há mercado consumidor, possibilidade de integração logística e espaço para cadeias agrícolas associadas.”

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/03/2026

CARTEIRA DE SANEAMENTO NO NE CHEGA A R\$ 39,7 BI EM 11 PROJETOS DO BNDES

Hub de projetos de saneamento do BNDES no Nordeste abrange seis estados: Alagoas, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



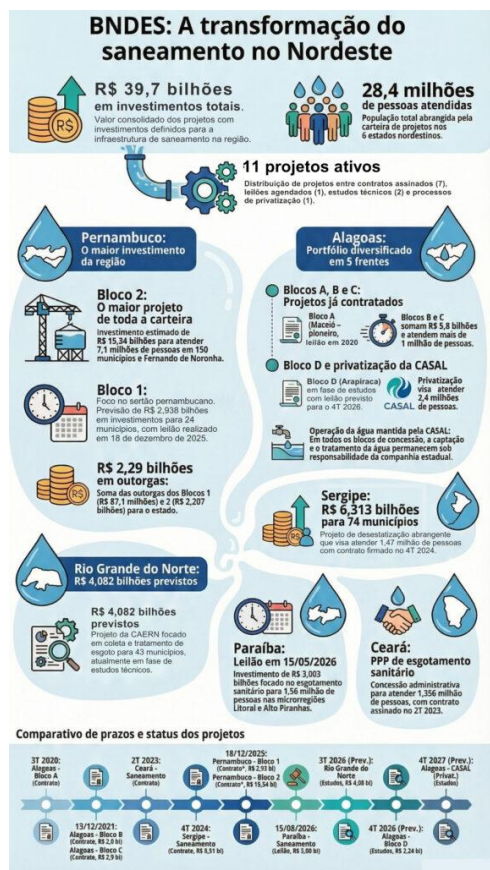
Novo ciclo de concessões de saneamento do BNDES deve priorizar as regiões Norte e Nordeste. Foto: Compesa/Divulgação

O novo ciclo de concessões de saneamento preparado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deve colocar o Nordeste no centro da agenda de infraestrutura nos próximos anos. A instituição estrutura atualmente 11 projetos de saneamento básico na região, distribuídos por seis estados — Alagoas, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe —, com investimentos totais estimados em R\$ 39,7 bilhões nos contratos com valores definidos.

Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe —, com investimentos totais estimados em R\$ 39,7 bilhões nos contratos com valores definidos.

O portfólio reúne concessões, parcerias público-privadas e um processo de privatização em diferentes estágios: sete projetos com contrato assinado, um em fase de leilão, dois em estudos técnicos e um processo de privatização, também em estudos. A carteira cobre uma população combinada de 28,4 milhões de pessoas.

A concentração de projetos reflete o déficit histórico da região. Apenas 34,3% do esgoto gerado no Nordeste é tratado e somente 31,4% das residências estão conectadas à rede coletora, segundo dados do Ministério das Cidades apresentados à Sudene em reunião do Comitê Regional das Instituições Financeiras Federais (Coriff), em março de 2025.



Para universalizar os serviços dentro da meta de 2033, seriam necessários R\$ 274 bilhões, com a maior fatia concentrada em drenagem (R\$ 96,97 bilhões), seguida por esgotamento sanitário (R\$ 85,59 bilhões) e abastecimento de água (R\$ 69,55 bilhões).

Para Luciana Costa, diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, em entrevista ao Valor Econômico publicada nesta segunda-feira (23), o banco tem papel central nesse processo. “Não adiantariam marcos legais e governança sem financiamento. O BNDES atua como estruturador e mobilizador de recursos, trazendo o mercado de capitais e bancos privados”, afirmou.

A região concentra iniciativas em diferentes estágios de maturidade, com predominância de projetos em fase de modelagem e estruturação, refletindo tanto a complexidade técnica quanto a necessidade de segurança jurídica para atrair investidores.

Arte: IA/ME

Alagoas lidera com cinco projetos e prepara privatização da CASAL

Alagoas desponta como o caso mais avançado da região. O estado já concluiu a modelagem e assinou contratos de concessão em três blocos. O Bloco A abrange a Região Metropolitana de Maceió



com 13 municípios e 1,4 milhão de pessoas — equivalente a 44% da população estadual —, leilado no terceiro trimestre de 2020. O Bloco B cobre o Sertão e parte do Agreste com 34 municípios e 561 mil pessoas atendidas, investimento de R\$ 2,9 bilhões e outorga de R\$ 1,215 bilhão, leilado em 13 de dezembro de 2021.

O Bloco C abrange o Leste e parte do Agreste com 27 municípios e 410 mil pessoas atendidas, investimento de R\$ 2,9 bilhões e outorga de R\$ 430 milhões, também leilado em 13 de dezembro de 2021. Em todos os blocos, a CASAL permanece responsável pela captação, tratamento e fornecimento de água potável ao operador privado.

O Bloco D — Arapiraca Saneamento, estimado em R\$ 2,24 bilhões, está em estudos técnicos desde o 1T 2026, com leilão projetado para o quarto trimestre de 2026 e contrato para o segundo trimestre de 2027. Abrange 21 municípios e 550 mil habitantes — cerca de 20% da população estadual. O patrocinador é o município de Arapiraca, diferentemente dos blocos anteriores, de titularidade estadual.

Em paralelo, o BNDES conduz estudos para a reestruturação e potencial privatização da própria CASAL, com alienação minoritária ou de controle de ações da companhia, cobrindo 2,412 milhões de pessoas. O leilão está previsto para o quarto trimestre de 2027 e o contrato para o primeiro trimestre de 2028. Não há estimativa de investimento nem critério de leilão definido.

Ceará e Sergipe com contratos firmados

O Ceará firmou contrato no segundo trimestre de 2023 após leilão realizado em 27 de setembro de 2022. A concessão administrativa de esgotamento sanitário abrange uma população total de 4,238 milhões, com 1,396 milhão a ser atendida, prazo de 30 anos e critério de menor contraprestação pública. O patrocinador é o Estado do Ceará.

Sergipe concluiu o processo mais recente entre os contratos já assinados: leilão em 04 de setembro de 2024, pelo critério de maior outorga, com R\$ 1,893 bilhão arrecadado. A concessão abrange 74 municípios e 2,318 milhões de habitantes, com investimento de R\$ 6,313 bilhões e prazo de 35 anos.

A Deso (Companhia de Saneamento de Sergipe), que opera atualmente em 71 dos 75 municípios do estado como empresa de economia mista com o estado de Sergipe como principal acionista, permanece no arranjo institucional do contrato.

Pernambuco encerra ciclo com R\$ 18,3 bi e dois contratos

Pernambuco tem os dois maiores projetos já licitados na carteira nordestina do BNDES, leiloados simultaneamente em 18 de dezembro de 2025. O Bloco 1, com 24 municípios da Microrregião do Sertão, registra investimento de R\$ 2,938 bilhões e outorga de R\$ 87,1 milhões.

O Bloco 2 abrange 150 municípios e o Distrito de Fernando de Noronha, integrantes da Microrregião RMR Pajeú, com investimento de R\$ 15,34 bilhões e outorga de R\$ 2,207 bilhões.

Ambos os blocos adotaram o critério de menor tarifa e maior outorga e têm prazo de 35 anos. Juntos, somam R\$ 18,278 bilhões em investimentos e R\$ 2,294 bilhões em outorgas, com cobertura de 7,979 milhões de pessoas. Os contratos foram assinados no primeiro trimestre deste ano.

Paraíba em leilão e Rio Grande do Norte em estudos do BNDES

A Paraíba é o único projeto do portfólio nordestino do BNDES atualmente em fase de leilão. A PPP da Cagepa para esgotamento sanitário em 85 municípios das microrregiões do Litoral e do Alto Piranhas prevê investimento de R\$ 3,003 bilhões, prazo de 25 anos e cobertura de 1,735 milhão de pessoas. O leilão, originalmente marcado para 31 de março, foi adiado para 15 de maio deste ano, atendendo solicitação de interessados para ampliar a competitividade do certame. A entrega de propostas ocorre em 12 de maio na B3, em São Paulo. O contrato está projetado para o terceiro trimestre.

O Rio Grande do Norte tem o projeto mais incipiente da carteira: PPP de coleta e tratamento de esgoto em 48 municípios atendidos pela CAERN, com estudos técnicos iniciados no 1T 2026. O

investimento estimado é de R\$ 4,082 bilhões — valor preliminar, sujeito a revisão ao final dos estudos. O leilão está projetado para o terceiro trimestre, com contrato no mesmo trimestre. A população total abrangida é de 1,855 milhão, com 1,669 milhão a ser atendida.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/03/2026



Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTOS DA REGIÃO SUL TÊM ALTA DE MAIS DE 22% EM MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO MÊS DE JANEIRO

Avanço das cargas containerizadas sustenta desempenho da região e indica dinamismo logístico e industrial



Porto de Paranaguá (PR) - Foto: Divulgação/MPor

A movimentação de contêineres nos portos da região Sul registrou crescimento de 22,3% em janeiro de 2026, alcançando 4,9 milhões de toneladas e representando mais de um terço de toda a carga movimentada no período. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

De acordo com o levantamento, no total os portos do Sul movimentaram 13,9 milhões de toneladas no mês. Embora o volume geral tenha apresentado leve variação em relação ao mesmo período anterior, o resultado foi influenciado pelo desempenho positivo das cargas containerizadas, que têm maior valor agregado e estão associadas a cadeias produtivas mais diversificadas.

O ministro Silvio Costa Filho destacou que o avanço da movimentação de contêineres é reflexo do aquecimento da economia e dos investimentos em infraestrutura portuária. “O crescimento das cargas containerizadas mostra um Brasil mais dinâmico, com maior circulação de produtos industrializados e integração às cadeias globais de comércio. Isso é resultado dos investimentos que estão sendo feitos nos portos, gerando mais eficiência, capacidade e competitividade para apoiar o desenvolvimento econômico do país”, celebrou.

“O crescimento das cargas containerizadas mostra um Brasil mais dinâmico, com maior circulação de produtos industrializados e integração às cadeias globais de comércio”

Silvio Costa Filho

O crescimento dos contêineres indica maior circulação de mercadorias industrializadas, insumos e bens de consumo, refletindo o dinamismo de setores produtivos e do comércio exterior. Esse tipo de carga também está diretamente ligado à integração do Brasil às cadeias logísticas globais.

Desempenho regional

A região Sul reúne alguns dos principais complexos portuários do país, como Paranaguá (PR) e Itajaí (SC). Em janeiro, o Porto de Paranaguá liderou a movimentação entre os portos públicos da região, com 4,7 milhões de toneladas, seguido pelo Porto de Rio Grande (RS), com 1,9 milhão de toneladas.

Além dos portos públicos, terminais privados também têm papel relevante na dinâmica regional, como o Porto Itapoá (SC) e a Portonave, em Navegantes (SC), que reforçam a capacidade logística e a competitividade da região.

Entre os tipos de carga, além dos contêineres, destacaram-se petróleo e derivados (2,5 milhões de toneladas) e fertilizantes (1,3 milhão de toneladas), insumos essenciais para a indústria e o agronegócio.

Mesmo com variações pontuais em alguns tipos de carga, como recuo em granéis sólidos e em carga geral, a movimentação por navegação de longo curso (entre portos de diferentes países) cresceu 7,2%, enquanto a cabotagem (entre portos do Brasil) avançou 3,7%, indicando maior circulação de mercadorias e fortalecimento das rotas marítimas.

Investimentos

Os resultados observados no início de 2026 dialogam com um ciclo recente de investimentos em infraestrutura portuária na região Sul, voltado à ampliação da capacidade operacional e à melhoria da eficiência logística.

No Porto de Paranaguá (PR), por exemplo, a ampliação do calado e ações contínuas de dragagem já permitem a operação de navios maiores e mais carregados, o que tem contribuído para ganhos de produtividade e redução de custos logísticos. Esse cenário possibilitou, recentemente, o registro da maior operação de cevada já realizada em uma única embarcação no terminal, com 50 mil toneladas movimentadas.

Outro destaque é a concessão do canal de acesso ao porto, que prevê investimentos de R\$ 1,23 bilhão ao longo de 25 anos, destinados à dragagem, manutenção e gestão da infraestrutura aquaviária. A iniciativa permitirá ampliar o calado para até 15,5 metros, aumentando a capacidade operacional e o porte das embarcações que acessam o complexo portuário.

Além disso, o porto também passa por intervenções estruturantes, como o projeto do Moegão, que vai elevar em cerca de 60% a capacidade ferroviária do terminal, ampliando a eficiência no escoamento de cargas.

No Rio Grande do Sul, o arrendamento do terminal POA26, no Porto de Porto Alegre (RS), também deve contribuir para ampliar a movimentação e atrair novos investimentos, com expectativa de crescimento da capacidade operacional ao longo dos próximos anos.

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

Data: 24/03/2026



PORTAL PORTO GENTE

O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI SER SEM NUNCA TER SIDO?



Engenheiro portuário e jornalista. Apresentador do ISFM News na ISFM - 100,7 e na ISTV - Paulo Shiff

O bombardeio de informações deixa como sequela a desinformação. Parece um paradoxo. Mas a verdade é que chega tanta notícia que não dá tempo de parar, analisar e processar quase nada. E daí formamos visões e opiniões extremamente superficiais e muitas vezes totalmente falsas sobre as questões que nos envolvem.

Nesta semana houve o anúncio da proibição, pelo TCU, do aporte programado pela Autoridade Portuária de Santos para a obra do túnel entre Santos e Guarujá. A decisão foi tomada por unanimidade no Tribunal de Contas.

A expectativa por essa ligação seca é quase centenária. Ela foi prometida e descumprida inúmeras vezes. É vital para a integração metropolitana da Baixada Santista e para a operação do Porto de Santos, o maior da América Latina. A obra, assim, é cercada de uma descrença quase tão unânime quanto a decisão do TCU.

Na quarta-feira, um amigo meu, um verdadeiro São Tomé de plantão, me enviou a decisão e comentou: “E você acreditou.”

Na verdade, não há cancelamento, desistência ou recuo.

O TCU apenas determinou que as exigências de aplicação de recursos públicos sejam rigorosamente atendidas para que a Autoridade Portuária possa repassar os quase R\$ 3 bilhões — que estão disponíveis — na Parceria Público-Privada que envolve o Estado de São Paulo, o governo federal e a própria APS.

Quem tomou a iniciativa de consultar o TCU foi a própria Autoridade Portuária. Cabe aqui um elogio à diretoria por esse zelo. Mesmo com a licitação pública e a parceria celebrada com a presença de autoridades como o presidente Lula e o governador Tarcísio de Freitas, esse rigor é essencial — especialmente em um cenário marcado por distorções na gestão de recursos públicos.

A APS vinha cobrando do governo estadual acesso ao contrato no qual responde por metade dos recursos. Precisa conhecer as condições de aplicação do dinheiro e ter capacidade de fiscalização em todas as fases do empreendimento. Trata-se de governança contratual. O governo estadual, porém, atrasou significativamente esse repasse de informações — e, até o momento, não as apresentou.

O TCU, ao ser acionado, cumpriu suas atribuições constitucionais. Muitos o enxergam apenas como órgão de assessoria do Congresso, o que não corresponde à realidade. Como explica o cientista político Fernando Chagas, o tribunal atua na fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial da União e de suas entidades, com autonomia para agir antes, durante e após atos administrativos.

Se a parceria não atende aos requisitos legais, o TCU pode suspendê-la — exatamente como ocorreu neste caso.

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que o cronograma da obra não será prejudicado, já que a suspensão tem caráter provisório. Mas essa já é uma outra história, que merece ser contada em outro momento.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 21/03/2026

RISCO DE TAXAÇÃO TRILIONÁRIA NA FROTA GLOBAL IMPACTA EM FUSÃO INÉDITA

Da Redação Portogente | 20/03/2026



Indústria Naval

Risco de taxação trilionária impulsiona fusão inédita entre setores automotivo e naval no Brasil

Projeto brasileiro aposta em hidrogênio verde e sistemas híbridos para reduzir emissões e antecipar exigências da IMO

Projeto brasileiro busca antecipar impactos da regulação ambiental global | Foto: Divulgação

Às vésperas de uma mudança regulatória global que pode impor custos trilionários à navegação, o Brasil apresenta uma solução inovadora que integra indústria automotiva, energia e setor naval para reduzir emissões e mitigar impactos econômicos.

Destaques:

- Taxação global pode chegar a US\$ 380 por tonelada de carbono
- Projeto brasileiro integra setores automotivo, energético e naval
- Uso de hidrogênio verde e sistemas híbridos reduz emissões

A proposta em discussão na Organização Marítima Internacional (IMO), com votação prevista para outubro de 2026, pode estabelecer uma taxa de até US\$ 380 por tonelada de carbono excedente a partir de 2028, gerando forte impacto na economia global e na cadeia logística marítima.

Diante desse cenário, o projeto JAQ Apoio Marítimo, liderado pelo Grupo Náutica, surge como uma resposta tecnológica concreta, antecipando soluções para adequação às futuras exigências ambientais.

 **Pressão regulatória:** Nova taxa da IMO pode gerar custos bilionários para a navegação global a partir de 2028.

Integração tecnológica inédita

O projeto reúne engenharia automotiva, energia e indústria naval em uma solução híbrida que combina motores dual-fuel e o uso progressivo de hidrogênio verde (H2V).

A embarcação JAQ H1, com 36 metros, já foi apresentada e inicia seu tour técnico pelo litoral brasileiro. O modelo utiliza tecnologia da alemã MAN, com apoio da GWM e do Itaipu Parquetec.

A operação interna da embarcação, incluindo iluminação e climatização, é totalmente baseada em hidrogênio verde, enquanto o sistema de propulsão utiliza uma mistura de combustíveis, reduzindo em até 80% as emissões imediatas.

 **Inovação:** Uso de hidrogênio verde e sistema híbrido permite redução significativa das emissões e adaptação às novas regras globais.

A usina embarcada

A segunda fase do projeto prevê a construção do JAQ H2, com 50 metros, com entrega prevista para 2027. A embarcação contará com tecnologia de eletrolisador onboard, capaz de produzir hidrogênio a partir da água do mar durante a navegação.

Essa solução elimina a dependência de infraestrutura portuária para abastecimento de hidrogênio, permitindo que o próprio navio funcione como uma “refinaria” flutuante.

 **Solução estrutural:** Produção de combustível a bordo pode resolver gargalos de infraestrutura no Brasil e no mundo.

Impacto regulatório e econômico

O projeto também tem papel estratégico na regulamentação da Lei nº 14.948/2024, relacionada ao hidrogênio verde. Atualmente, cerca de R\$ 18,3 bilhões em créditos fiscais aguardam regulamentação para serem liberados.

Além disso, a iniciativa busca responder a um passivo global estimado em US\$ 1 trilhão, relacionado aos custos da transição energética no setor marítimo.

A iniciativa é financiada integralmente pela iniciativa privada e conta com apoio de instituições como os portos do Açu (RJ) e de Suape (PE), além do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT).

Análise Portogente:

A convergência entre indústria automotiva e naval representa uma mudança estrutural na forma como o setor marítimo enfrenta a transição energética. O Brasil, ao antecipar soluções tecnológicas, pode ganhar protagonismo global em inovação logística e sustentabilidade.

O avanço do projeto JAQ posiciona o país na vanguarda das soluções para descarbonização marítima, em um momento decisivo para o futuro da navegação mundial.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/03/2026

PORTO ITAPOÁ SUPERA 2 MILHÕES DE LITROS DE ÁGUA REUTILIZADOS

Sustentabilidade

Porto Itapoá supera 2 milhões de litros de água reutilizados

Sistema de reuso com tecnologia avançada reforça gestão sustentável dos recursos hídricos no terminal

Redação Portogente | 20/03/2026



Tecnologia de reuso de água contribui para eficiência ambiental no terminal | Foto: Divulgação

O Porto Itapoá ultrapassou a marca de 2 milhões de litros de água reutilizados desde 2024, reforçando seu compromisso com a sustentabilidade e a gestão eficiente dos recursos hídricos no setor portuário.

📌 Destaques:

- Mais de 2 milhões de litros reutilizados
- Tecnologia de membranas de alta eficiência
- Redução do consumo de água potável

O resultado é fruto da operação da Estação de Reuso de Água, implantada na terceira fase de expansão do terminal, inaugurada em janeiro de 2024. O sistema utiliza tecnologia moderna de membranas internas, com capacidade de tratamento de até 10 m³ por dia.

A água tratada é reaproveitada em diversas atividades operacionais, como abastecimento de sanitários, lavagem de veículos, gestão de resíduos e outras demandas internas.

✓ **Sustentabilidade operacional:** Reuso reduz consumo de água potável e minimiza impactos ambientais.

A iniciativa contribui diretamente para a mitigação dos impactos ambientais das operações logísticas, alinhando eficiência operacional com responsabilidade ambiental.

Tecnologia e gestão hídrica

Segundo o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten, o projeto demonstra como inovação e sustentabilidade podem caminhar juntas, ampliando o compromisso do terminal com o uso racional dos recursos naturais.

O sistema segue padrões ambientais de referência e representa um avanço relevante na gestão hídrica dentro do setor portuário brasileiro.

Tratamento de efluentes ampliado

Além do reuso, o Porto Itapoá mantém um sistema consolidado de tratamento de efluentes que supera a marca de 7 milhões de litros por ano.

Atualmente, são tratados cerca de 20 mil litros de efluentes por dia, provenientes de áreas administrativas, com capacidade instalada superior a 70 mil litros diários.

 **Eficiência ambiental:** A água tratada já atinge qualidade adequada para reuso e pode ser aplicada em novas frentes operacionais.

O terminal avalia ampliar o uso da água tratada para atividades como limpeza de áreas e equipamentos, aumentando ainda mais a eficiência ambiental de suas operações.

Análise Portogente:

A gestão eficiente de recursos hídricos se consolida como diferencial competitivo no setor portuário. Iniciativas como a do Porto Itapoá mostram que sustentabilidade e produtividade podem caminhar juntas, reduzindo custos operacionais e impactos ambientais.

O avanço reforça o papel dos portos brasileiros na adoção de práticas sustentáveis, alinhadas às exigências ambientais e às demandas de um mercado cada vez mais atento à responsabilidade socioambiental.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/03/2026

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

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

Da Redação Portogente | 20/03/2026

Terminal da Vale no Porto do Itaqui integra cadeia logística do cobre no Brasil | Foto: Divulgação

O contrato de arrendamento do terminal de cobre da Vale no Porto do Itaqui (MA) foi prorrogado por mais 20 anos, garantindo operações até 2043 e prevenindo novos investimentos para modernização e aumento da eficiência logística.



Destaques:

- Contrato prorrogado até 2043
- Investimentos de R\$ 221,5 milhões
- Modernização e ganho de eficiência operacional

A assinatura do termo aditivo ocorreu em Brasília, com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. A medida assegura a continuidade das operações de armazenagem e exportação de concentrado de cobre produzido no Complexo Minerador de Carajás, no Pará.

Como contrapartida à prorrogação, a Vale realizará investimentos totais de R\$ 221,5 milhões, sendo R\$ 21,5 milhões obrigatórios e R\$ 200 milhões voluntários até 2030, destinados à modernização dos ativos e ao aumento da eficiência operacional do terminal.

 **Segurança e investimento:** Prorrogação garante previsibilidade e novos aportes para o sistema portuário.

Segurança jurídica e desenvolvimento

Durante a cerimônia, o ministro destacou que o ambiente econômico brasileiro, aliado à segurança jurídica, tem contribuído para ampliar a confiança dos investidores e estimular novos projetos de infraestrutura no país.

A presidente do Porto do Itaqui, Oquerlina Costa Silva, afirmou que a extensão do contrato fortalece a parceria entre as instituições e cria condições para novos investimentos e planejamento estratégico de longo prazo.

Cadeia logística do cobre

O terminal ocupa uma área de aproximadamente 53,6 mil m² em São Luís (MA) e integra a cadeia logística da Vale voltada à exportação de cobre produzido nas minas de Sossego (PA) e Salobo (PA), no Complexo de Carajás.

Em 2025, essas unidades produziram juntas 293 mil toneladas de cobre concentrado, crescimento de 10,5% em relação ao ano anterior.

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



Evolução: Crescimento da movimentação reforça o papel estratégico do Porto do Itaqui na exportação mineral.

Transição energética

A prorrogação ocorre em um contexto de expansão global da demanda por cobre, metal essencial para a transição energética, utilizado em turbinas eólicas, painéis solares, redes elétricas e veículos elétricos.

A Vale projeta ampliar sua produção para até 700 mil toneladas até 2035, reforçando a importância da infraestrutura logística para sustentar esse crescimento.



Análise Portogente:

A prorrogação do contrato no Porto do Itaqui evidencia a importância da previsibilidade regulatória para atrair investimentos no setor portuário. Em um cenário de crescente demanda por minerais estratégicos, a eficiência logística torna-se fator decisivo para a competitividade brasileira no mercado global.

A medida reforça o papel do Porto do Itaqui como um dos principais hubs logísticos do Norte e Nordeste, consolidando sua relevância na exportação de commodities minerais e no desenvolvimento regional.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 24/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O DESPERTAR DE MINAS: DOS GARGALOS AO PROTAGONISMO LOGÍSTICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Durante décadas, quem percorria as estradas de Minas Gerais ou dependia de seus trilhos convivia com uma realidade de abandono e promessas interrompidas. O estado que possui a maior malha rodoviária do País e é o coração da mineração nacional via sua competitividade ser drenada por crateras e gargalos ferroviários. Contudo, o anúncio de um pacote de investimentos superior a R\$ 100 bilhões, apresentado nessa segunda-feira, dia 23, marca o fim dessa era de inércia. Defender esse volume de aportes é defender a reconexão de Minas com o desenvolvimento e a reparação de uma dívida histórica com a infraestrutura mineira.

A importância estratégica deste montante reside na mudança radical de escala. Saltouse de investimentos anuais de R\$ 200 milhões para cerca de R\$ 900 milhões via Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), um crescimento que reflete o protagonismo de Minas na atual carteira do Ministério dos Transportes. Os R\$ 62,5 bilhões destinados às rodovias e os R\$ 38 bilhões para o setor ferroviário não são apenas números em uma planilha; mas a garantia de que rotas críticas, como a “Rodovia da Morte” (BR-381) e a Fernão Dias, finalmente receberão a modernização necessária para salvar vidas e baratear o frete.

A estruturação deste novo ciclo de infraestrutura apoia-se em dois pilares: a revisão técnica de contratos e a agressividade nos leilões. A recuperação de R\$ 35 bilhões por meio da renovação de concessões ferroviárias, como a da FCA e a da Estrada de Ferro Vitória a Minas, demonstra que o Estado retomou sua capacidade de negociar em favor do interesse público. No campo rodoviário, o leilão do lote “Rotas Gerais” (BR116/251), previsto para a próxima semana, é o primeiro de uma série de 13 certames que prometem transformar o asfalto mineiro em um ativo de classe mundial, com investimentos de R\$ 13 bilhões apenas neste projeto.

Mais do que novas obras, Minas celebra o fim de entraves históricos. Ver a BR-135 em obras, após 20 anos de paralisia por questões de licenciamento, é um atestado de que a gestão atual priorizou o “desatar de nós”. A infraestrutura de Minas é a espinha dorsal da integração nacional; quando as estradas mineiras fluem, o agronegócio do CentroOeste chega mais rápido aos portos do Sudeste e a indústria de base ganha agilidade. O desafio agora é garantir que esse cronograma de “obras destravadas” mantenha o ritmo diante das complexidades regulatórias e ambientais. Com a vigilância da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o suporte do Tribunal de Contas da União (TCU), Minas Gerais tem a oportunidade de converter seu território em um canteiro de obras que gerará milhares de empregos e consolidará o estado como o grande hub logístico do Brasil. O silêncio das máquinas paradas deu lugar ao som do progresso, e Minas, enfim, volta a acelerar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INSIGHT – DIREITO - A EMPRESA QUE O BRASIL CRIOU PARA SALVAR SEUS PORTOS — E O QUE ELA NOS DEIXOU



BEATRIZ GALLOTTI

Advogada sócia do escritório Gallotti e Advogados
Associados e especialista em Direito Portuário e Marítimo

opinioao@portalbenews.com.br

Há um momento preciso em que o Brasil decidiu que gerir portos era diferente de simplesmente fiscalizá-los. Por meio da Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, estruturou a lógica do sistema portuário brasileiro.

Durante décadas, os portos nacionais foram explorados por concessionários privados. O modelo remontava ao Decreto Imperial nº 1.746, de 1869 — a primeira lei de concessões portuárias do País — e sobreviveu à República, às guerras e às crises do século XX. O próprio Porto de Santos passou por esse momento de concessão, em que as empresas concessionárias construíam, operavam e arrecadavam enquanto o Estado fiscalizava. Era uma divisão de papéis que funcionou enquanto o capital privado teve fôlego para investir e as atividades respondiam à altura.

O problema é que muitos contratos de concessão previam capitalizações periódicas improváveis de serem honradas e, a partir de meados dos anos 1940, os recursos privados para o setor simplesmente secaram.

A saída encontrada foi criar fontes de financiamento dedicadas. Em 1945, surgiu a Taxa de Emergência — logo renomeada Taxa de Melhoramento dos Portos, a TMP —, cobrada sobre o valor das mercadorias movimentadas nos portos organizados.

Com a Lei nº 3.421, de 1958, sancionada no governo Juscelino Kubitschek, esse mecanismo ganhou arquitetura mais robusta: os recursos da TMP passaram a alimentar o Fundo Portuário Nacional, o FPN, destinado a financiar dragagens e obras em toda a rede portuária federal. Era uma solução inteligente dentro das condições da época — o setor se autofinanciava sem depender do Tesouro. Por cerca de quinze anos, funcionou. Os portos receberam investimentos, a infraestrutura avançou e o comércio exterior cresceu.

Mas havia um problema estrutural que o dinheiro não resolvia sozinho: faltava um centro de gravidade institucional. O Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, o DNPVN — autarquia federal que coordenava o setor desde 1963 —, tinha atribuições amplas, mas forma jurídica limitada. Gerir obras de grande porte, supervisionar as companhias docas espalhadas pelo litoral, captar recursos externos, negociar com organismos internacionais de financiamento e planejar de forma integrada a expansão de um sistema nacional de portos exigiam algo que uma autarquia, por sua natureza, dificilmente conseguia oferecer: agilidade, capacidade de endividamento próprio e perfil empresarial. O Brasil da segunda metade dos anos 1960 e início dos anos 1970 já havia encontrado esse modelo para outros setores estratégicos — energia, telecomunicações, mineração. Era apenas uma questão de tempo até que chegasse a vez dos portos.

Assim nasceu a Portobrás. Seu mandato, definido na Lei nº 6.222, era ao mesmo tempo ambicioso e preciso: realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades, em harmonia com os planos do Governo Federal. Na prática, isso significava ser ao mesmo tempo planejadora, executora, supervisora e financiadora do sistema portuário nacional — uma concentração de atribuições raramente reunida em um único ente.

Para dar conta dessa amplitude, a Portobrás coordenava as companhias docas federais, entidades a ela vinculadas. E aqui mora um detalhe jurídico que ainda ecoa no setor hoje: essas companhias não eram concessionárias de portos. Eram a própria administração da União de forma descentralizada, constituídas como sociedades de economia mista na forma do Decreto-Lei nº 200, de 1967.

A diferença não é apenas técnica — ela explica por que essas empresas sobreviveram à extinção da Portobrás, por que permanecem até hoje como autoridades portuárias públicas e por que sua natureza jurídica ainda alimenta debates no setor. Companhias como a Codesp, em Santos, e a Codeba, na Bahia, administravam seus portos organizados com plena responsabilidade sobre infraestrutura, tarifas e relação com os usuários. A Portobrás, no topo da cadeia, garantia a coerência do sistema, aprovava projetos, captava recursos e respondia ao Ministério dos Transportes.

O modelo tinha uma lógica interna consistente. A Taxa de Melhoramento dos Portos e, a partir de 1988, o Adicional de Tarifa Portuária — o ATP, criado pela Lei nº 7.700 — financiavam os investimentos de forma dedicada, sem depender do orçamento geral da União. As companhias docas operavam com autonomia relativa dentro de diretrizes centrais. O planejamento era integrado. Durante quase três décadas — do surgimento do DNPVN, em 1963, até o ocaso da Portobrás no início da década de 1990 —, esse arranjo produziu resultados concretos e duradouros. Os portos que o Brasil usa até hoje foram, em sua maior parte, construídos, ampliados ou modernizados nesse período.

O que então explica o fim? Não foi incompetência técnica, nem falha de modelo. Foi a crise fiscal da década de 1980. O Estado brasileiro, literalmente sem caixa, não tinha como sustentar o volume de investimentos que um comércio exterior em franca expansão exigia. Dragagens atrasavam. Equipamentos envelheciam sem substituição. A capacidade dos portos começou a estrangular justamente quando o Brasil mais precisava de escoamento para suas exportações.

A herança, porém, ficou. As companhias docas federais que administram os principais portos organizados do Brasil hoje são, jurídica e institucionalmente, filhas do sistema Portobrás. A figura da Autoridade Portuária pública — com suas atribuições de gestão do porto organizado, relação com arrendatários e planejamento da área portuária — foi moldada naquele período. O conceito de porto organizado como área delimitada, com gestão pública e operação regulada, que ainda governa o setor, consolidou-se sob esse modelo.

Anos depois da Lei nº 6.222, as Autoridades Portuárias públicas brasileiras carregam a estrutura que a Portobrás construiu — os cais, os pátios, os acessos aquaviários, os marcos institucionais. Carregam também, inevitavelmente, as tensões que ela não conseguiu resolver: como financiar a modernização contínua sem depender exclusivamente do orçamento federal, como equilibrar a função pública do porto com a exigência de eficiência que o comércio internacional impõe, como planejar de forma integrada num sistema que, desde 1993, opera sob lógica descentralizada e competitiva. A Portobrás não deixou respostas para essas perguntas, mas deixou a infraestrutura que precisa ser mantida, melhorada e ampliada.

Beatriz Gallotti escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às terças-feiras.

A PORTOBRÁS, NO TOPO DA CADEIA, GARANTIA A COERÊNCIA DO SISTEMA, APROVAVA PROJETOS, CAPTAVA RECURSOS E RESPONDIA AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2026

POLÍTICA - MÚCIO NÃO CLASSIFICA FACÇÕES COMO TERRORISTAS

Em nome da soberania nacional, ministro da Defesa rebate tese de Trump, apoiada pela extrema direita do Brasil

Do Estadão Conteúdo



O ministro da Defesa, José Múcio disse que no momento certo, o governo saberá como lidar com o assunto

O ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, afirmou nesta segunda-feira, 23, que o Brasil é uma “ilha de felicidade” e que é preciso “preservar a soberania nacional” diante da pressão do governo Trump para classificar facções criminosas brasileiras como organizações narcoterroristas.

A declaração foi feita durante uma coletiva de imprensa após o lançamento do catálogo estratégico de produtos de defesa, na sede do ministério, em Brasília. O documento visa ampliar o leque de compradores para produtos do setor no mercado internacional.

Múcio disse que “nós temos que preservar a nossa soberania e ver se isso é um mero discurso”. E que, “na hora que for para o campo da prática”, o governo federal saberá lidar com o assunto.

“Você abre o jornal, você vê risco da primeira página ao fim. Mas nós vivemos numa ilha de felicidade. Nós nos acostumamos a falar mal do Brasil, mas com a consciência de que é o melhor País do mundo”, respondeu ao ser questionado se via risco à soberania nacional com a ofensiva de Trump.

O governo dos Estados Unidos vem pressionando autoridades brasileiras a classificar facções como o Primeiro Comando da Capital (PCC) e Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas. A iniciativa tem apoio da extrema direita brasileira, mas vem sofrendo resistência do Palácio do Planalto e críticas por parte dos especialistas.

O governo Lula entende que tachar as facções como tal permitiria uma intervenção militar estrangeira no Brasil, sob o pretexto de combater o terrorismo. Pelas definições legais do tema, facções como PCC e CV não se encaixam no conceito, uma vez que são organizações movidas pelo lucro, e não por ideologia política ou religiosa, como é o caso de grupos terroristas.

A cerimônia no Ministério da Defesa nesta segunda marcou o papel da pasta na articulação entre a indústria nacional, as Forças Armadas e o mercado internacional.

O catálogo, segundo a Defesa, “reúne informações estratégicas sobre empresas e produtos com atuação relevante no cenário internacional”. A publicação é destinada a autoridades governamentais e militares, delegações estrangeiras, investidores e potenciais compradores do setor.

O material traz 154 empresas e 364 produtos cadastrados, como embarcações, blindados, aeronaves, aviônicos e sistemas de monitoramento, desenvolvidos por empresas de diferentes portes.

Em 2025, as autorizações de exportação de produtos de defesa alcançaram o recorde histórico de 3,4 bilhões de dólares, num cenário de crescimento do setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

POLE POSITION

O Porto de Paranaguá (PR) registrou nessa segunda-feira, dia 23, um marco histórico para a logística automotiva nacional: o maior desembarque de veículos elétricos já realizado de uma só vez no Paraná. Ao todo, 3.370 automóveis da fabricante chinesa Geely chegaram ao complexo marítimo a bordo do navio Tang Hong, consolidando o estado como um hub estratégico para a nova mobilidade.

PRODUTIVIDADE

Mesmo com condições climáticas adversas principalmente chuva na área portuária de Paranaguá, a produtividade da equipe de estiva superou os padrões nacionais nesse desembarque. Em média, 220 veículos foram descarregados por hora, marca superior aos 150 e 180 veículos/hora registrados em outros grandes portos do Brasil. Os trabalhos levaram 17 horas, mobilizando mais de cem trabalhadores apenas no primeiro turno de desembarque.

PARA O PÁTIO

Os veículos desembarcados (modelos como o EX2 e o EX5) serão encaminhados ao pátio da Renault em São José dos Pinhais, na Grande Curitiba, para distribuição nacional. Esta movimentação precede o início da fabricação local: A Geely adquiriu 26% da operação da Renault no Brasil no ano passado - um dos objetivos era utilizar a capacidade ociosa da fábrica paranaense da montadora para introduzir suas plataformas de veículos híbridos e elétricos.

PROJEÇÃO

A expectativa é que, a partir do segundo semestre de 2026, os primeiros modelos Geely e híbridos da Renault com tecnologia chinesa comecem a sair da linha de montagem..

ENVIO DE PROVAS AUTORIZADO

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, autorizou o envio de provas relacionadas ao deputado Eduardo Bolsonaro, para um processo administrativo conduzido pela Polícia Federal. A medida permite o compartilhamento de elementos colhidos em investigação judicial para subsidiar apurações internas da PF. O caso segue em análise e pode ter desdobramentos nas esferas administrativa e judicial.

LULINHA

A CPMI do INSS avalia incluir o empresário Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, na lista de indiciados do relatório final da comissão. O documento, que deve ser apresentado na próxima semana, reúne quebras de sigilo, depoimentos e documentos coletados ao longo das investigações. A apuração envolve suspeitas de recebimento de vantagens indevidas por parte de operadores ligados ao esquema investigado. A expectativa é que o relatório tenha milhares de páginas e inclua cerca de 200 nomes, entre políticos, empresários e servidores, antes do encerramento dos trabalhos do colegiado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

POLÍTICA - COM LIMINAR DO STF, CPMI DO INSS É PRORROGADA

O pedido do presidente da comissão, Carlos Viana, foi atendido pelo ministro André Mendonça. A 2ª Turma vai analisar a decisão

Do Estadão Conteúdo



A sessão desta segunda-feira da CPMI foi cancelada. Os depoentes do dia não poderiam comparecer

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça concedeu uma liminar para prorrogar os trabalhos da CPMI do INSS. Ele atendeu a um pedido do presidente da comissão, o senador Carlos Viana (Podemos-MG). O último dia de sessão seria

nesta quinta-feira, 26. A decisão será submetida ao referendo da Segunda Turma do STF.

“A Constituição da República assegura à minoria parlamentar o direito de promover investigação legislativa, e, ausente vedação regimental expressa, não pode a Mesa Diretora e a Presidência da Casa Legislativa frustrar, por omissão administrativa, o regular processamento de requerimento de prorrogação subscrito por um terço dos membros de cada Casa”, afirmou o ministro.

Mendonça determinou que a leitura do requerimento para prorrogação da CPI seja feita em até 48 horas. Também ordenou que a prorrogação deve observar o prazo que a minoria parlamentar de 1/3 entender ser necessário para concluir as investigações, respeitando o prazo do regimento - ou seja, não pode ultrapassar o período da legislatura.

Em caso de inércia do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), em ler o requerimento, Mendonça determinou que a presidência da CPI “estará imediatamente autorizada a prorrogar o funcionamento regular” dos trabalhos pelo prazo que a minoria parlamentar entender necessário.

Sessão cancelada

Foi cancelada a sessão da CPMI que estava prevista para esta segunda-feira, 23, segundo a assessoria do presidente do colegiado, senador Carlos Viana. Estavam agendados os depoimentos da ex-namorada do banqueiro Daniel Vercaro, Martha Graeff, e do presidente da Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social (Dataprev), Rodrigo Assumpção.

De acordo com a assessoria de Viana, Martha Graeff não foi localizada, e Assumpção foi internado. O informe não deu mais atualizações.

As participações de Graeff e Assumpção concluiriam a agenda de oitivas da CPMI. De acordo com Viana, se não houvesse a prorrogação da comissão, o relator dos trabalhos, deputado Alfredo Gaspar (União-AL), deveria submeter o seu relatório à leitura em 25 de março e à votação em 26 de março.

Nome injusto

O ministro da Previdência, Wolney Queiroz, disse considerar injusto o nome “CPMI do INSS”. Isso porque, de acordo com ele, a CPMI acaba por expor o INSS, que foi vítima de todo o processo criminoso.

“Eu tenho dito que esse nome é um pouco injusto porque termina expondo o INSS, que foi uma vítima de entidades que roubaram os aposentados. Então, falar da CPMI do INSS me parece que é um pouco injusto. O título deveria ter sido a CPMI dos descontos associativos, a CPMI do roubo aos aposentados, para preservar o nome do INSS”, disse o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

POLÍTICA - OPOSIÇÃO PEDE IMPEACHMENT DO MINISTRO FLÁVIO DINO

Magistrado é acusado de influenciar CPMI do INSS ao anular quebras de sigilo em bloco

Do Estadão Conteúdo

O líder da oposição na Câmara dos Deputados, Cabo Gilberto Silva (PL-PB), enviou ao Senado um pedido de impeachment contra o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino.

Em ofício enviado na última sexta-feira, 20, ao presidente da Casa, senador Davi Alcolumbre (União - AP), o deputado acusa Dino de influenciar a CPMI do INSS por suspender as quebras de sigilo aprovadas em votação em bloco.

No dia 5 de março, Dino suspendeu os 87 requerimentos aprovados no Congresso de forma conjunta em sessão da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito do INSS, que investiga fraudes bilionárias que lesaram aposentados e pensionistas.

Entre os requerimentos aprovados em bloco estavam a quebra dos sigilos bancário e fiscal de Fábio Luís Lula da Silva, o Lulinha, e da empresária Roberta Luchsinger.

Na decisão, Dino acatou um pedido da defesa de Roberta, e concluiu que houve violação do devido processo constitucional já que os parlamentares votaram vários requerimentos de uma só vez, sem analisar ou deliberar separadamente sobre cada um.

Assim, o ministro determinou que, se os dados já estivessem disponibilizados, eles deveriam ser mantidos sob sigilo na presidência do Senado até o julgamento do mérito da ação pelo STF.

Para o deputado Cabo Gilberto, a decisão de Dino compromete a autonomia do Congresso e abre precedente para que o andamento das investigações das comissões dependa do aval do Poder Judiciário.

“O juiz não pode se afastar da estrita observância do direito para atuar orientado por motivações políticas, ideológicas, pessoais, para proteger desvios dos seus pares”, diz a denúncia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

POLÍTICA - RATINHO JR. DESISTE E CAIADO VIRA FAVORITO NO PSD

Com a saída do governador do Paraná da disputa interna pela candidatura à presidência, Ronaldo Caiado ganha força no partido

Do Estadão Conteúdo



Caiado tem um cenário eleitoral mais confortável para eleger um sucessor em Goiás do que Eduardo Leite no Rio Grande do Sul

Após o governador do Paraná, Ratinho Júnior, desistir de disputar a Presidência, integrantes do PSD passaram a apontar Ronaldo Caiado, governador de Goiás, como o favorito para representar o partido nas eleições de outubro. Eduardo Leite, governador do Rio Grande do Sul, também disputa a indicação, que deve ser anunciada até o fim do mês.

Ratinho Jr. comunicou nesta segunda-feira, 23, que permanecerá no cargo até o fim do mandato - deixando, com isso, a lista de pré-candidatos ao Planalto articulada pelo presidente do PSD, Gilberto Kassab. Em nota oficial, Ratinho Jr. disse que tomou a decisão após “profunda reflexão com sua família”.

Aliados de Gilberto Kassab ouvidos pelo Estadão afirmam que o dirigente foi pego de surpresa pela decisão. Até então, Ratinho Jr. era considerado seu nome preferido para o pleito.

A desistência de Ratinho Jr. é atribuída internamente à piora do cenário para sua sucessão no Paraná. Na semana passada, o PL anunciou apoio à pré-candidatura de Sérgio Moro (União Brasil-PR) ao governo do Estado, e o ex-prefeito de Curitiba Rafael Greca deixou o PSD para disputar o cargo pelo MDB.

Horas antes do anúncio, interlocutores próximos a Kassab afirmavam que o cenário caminhava para a confirmação do governador ainda nesta semana, embora não houvesse martelo batido. Um aliado relatou que Kassab pretendia se reunir com os três pré-candidatos para avaliar a situação em seus Estados e tomar uma decisão conjunta.

Interlocutores de Kassab afirmam que a escolha deve ser mesmo anunciada até o fim do mês e que Caiado desponta como favorito. A avaliação é que o governador de Goiás tem um cenário eleitoral mais confortável em seu Estado, enquanto Eduardo Leite enfrenta dificuldades de emplacar seu sucessor no Rio Grande do Sul.

O PP gaúcho, que antes integrava a base de Leite, anunciou apoio à pré-candidatura do deputado federal Zucco (PL), e o PT cogita apoiar Juliana Brizola, do PDT. Diante desse quadro, aliados de Kassab avaliam que Leite pode ter de permanecer no cargo para fortalecer a candidatura de seu vice, Gabriel Souza (MDB).

Na mais recente pesquisa Real Time Big Data, Zucco lidera a disputa com 31% das intenções de voto. Juliana Brizola (PDT) aparece com 24%, seguida por Edegar Pretto (PT), com 19%. O vice de Leite soma 13%. O instituto realizou 1,5 mil entrevistas entre os dias 14 e 16 de março. A margem de erro é de dois pontos percentuais, para mais ou para menos, e o índice de confiança é de 95%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

POLÍTICA - CLÁUDIO CASTRO RENUNCIA AO GOVERNO DO RIO ÀS VÉSPERAS DE JULGAMENTO

Se for absolvido pelo TSE, ele poderá se candidatar ao Senado porque renunciou antes do prazo final de desincompatibilização (abril)

Do Estadão Conteúdo

O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL), anunciou sua renúncia ao cargo nesta segunda-feira, 23, em uma cerimônia de despedida no Palácio da Guanabara. O evento ocorreu um dia antes do julgamento no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que pode resultar na cassação do mandato.

Até o momento, o placar está em 2 a 0 pela condenação do governador por abuso de poder político e econômico nas eleições de 2022.

Castro já havia sinalizado que deixaria a função para disputar o Senado. O seu vice, Thiago Pampolha (MDB), já renunciou ao cargo em 2025 para assumir uma vaga no Tribunal de Contas do Estado (TCE-RJ).

Com isso, o Rio de Janeiro ficará sem os chefes do Executivo eleitos, e quem assume interinamente é o presidente do Tribunal de Justiça do Estado, Ricardo Couto, até que a Assembleia Legislativa (Alerj) realize uma eleição indireta para definir quem vai governar o Estado até janeiro.

Nas redes sociais, o ex-prefeito Eduardo Paes (PSD), que é candidato ao governo do Estado, criticou o evento de renúncia de Castro alegando que ele está “fugindo da justiça”. Em publicação no X (antigo

Twitter) neste domingo, 22, Paes compartilhou o convite para o ato de despedida e afirmou que o governador está “desrespeitando a justiça com os crimes que cometeu”.

O processo que pode resultar na cassação do mandato de Castro reúne dois recursos do Ministério Público Eleitoral (MPE) que apontam suposto abuso de poder político e econômico nas eleições de 2022.

Segundo a acusação, a Fundação Ceperj (Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos) e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj) teriam sido utilizadas para a contratação de cabos eleitorais com recursos do governo estadual durante a campanha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INFRAESTRUTURA - MG TERÁ MAIS DE R\$ 100 BI EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, DIZ SECRETÁRIO

Carteira inclui rodovias, ferrovias e obras destravadas, com ampliação de concessões e novos leilões previstos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



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

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 na 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.

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 BR116/251/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 informa que 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.

Segundo a pasta, 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 Eloos Itatiaia é uma plataforma permanente de negócios, relacionamento e produção de conteúdo que reúne representantes do poder público e da iniciativa privada. A iniciativa visa promover 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: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - DNIT AVANÇA NA PAVIMENTAÇÃO DA BR-285 E ADAPTA ESTRUTURAS PARA TRAVESSIA DE FAUNA

Intervenções incluem encurtamento de passagens subterrâneas, criação de travessias secas sob pontes e instalação de cercas para direcionar animais e reduzir atropelamentos

Da Redação redacao.jornal@redeneews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) avança nas obras de implantação e pavimentação da BR-285/ RS/SC, no trecho de São José dos Ausentes (RS), onde a execução da cama da de pavimentação já alcança cinco quilômetros de extensão.

Paralelamente às obras, o projeto incorpora medidas voltadas à proteção da fauna silvestre. Entre elas, estão adaptações em duas passagens subterrâneas, com base em estudos técnicos que indicam maior utilização de estruturas mais curtas e com vegetação próxima às entradas. A partir dessas evidências, foram realizados ajustes como o reposicionamento e o encurtamento das passagens.

Outro ponto considerado refere-se às travessias sob pontes. Monitoramentos com armadilhas fotográficas indicaram que cervídeos nativos evitam esses locais quando há presença de lâmina d'água. Diante disso, estão sendo implantadas passagens secas, que permitem a travessia mesmo em períodos de cheia e contribuem para a conectividade entre áreas de campo e mata ciliar ao longo da rodovia.

Também estão sendo instaladas cercas direcionadoras de fauna, com o objetivo de conduzir os animais a pontos seguros de travessia e reduzir o risco de atropelamentos. As estruturas combinam taipas — muros de pedras arrumadas manualmente — com telas metálicas de até 1,80 metro de altura, ao longo de cerca de três quilômetros, dos quais aproximadamente 1.400 metros já estão em execução.

As cercas serão posicionadas nas saídas das seis passagens de fauna existentes na rodovia, entre pontes e galerias subterrâneas. As ações são acompanhadas pela equipe de Gestão Ambiental em conjunto com a construtora, com adequações realizadas conforme as condições observadas em campo e as orientações do Ibama.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - PRIMEIRO CORREDOR LOGÍSTICO SUSTENTÁVEL DO BRASIL COMEÇA A SER ESTRUTURADO

Iniciativa no Paraná reúne órgãos públicos e concessionária para conectar Curitiba ao Porto de Paranaguá, com 605 km de rodovias e impacto direto em 27 municípios

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A reunião buscou alinhar diretrizes e estratégias para a implementação do projeto, que pretende integrar eficiência logística, inovação tecnológica e sustentabilidade ambiental

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou no último dia 19 a reunião inicial para a estruturação do primeiro corredor logístico sustentável do país. O encontro reuniu equipes técnicas da agência, representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Ministério dos Transportes, do Governo do Paraná, do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), da Portos do Paraná, da sociedade civil e da concessionária EPR Litoral Pioneiro.

Segundo a ANTT, a reunião teve como objetivo alinhar diretrizes e estratégias para a implementação do projeto, que pretende integrar eficiência logística, inovação tecnológica e sustentabilidade ambiental.

Denominado Conexão Litoral, o projeto surge diante dos desafios impostos pelas mudanças climáticas e da necessidade de fortalecer infraestruturas estratégicas no Brasil. O estado do Paraná se destaca nesse cenário pela forte produção agrícola e industrial, aliada a uma logística fundamental para o escoamento das exportações.

Nesse contexto, corredores rodoviários convergem para Curitiba e se conectam ao Porto de Paranaguá, tendo a BR-277 como principal eixo entre a capital, o litoral e os terminais portuários.

Na abertura do encontro, o diretor da ANTT, Felipe Queiroz, destacou o avanço do projeto e o esforço conjunto das instituições envolvidas. “É um momento de celebração por mais uma etapa concluída, fruto de um trabalho construído com dedicação e cooperação”, afirmou.

Durante as apresentações, o diretor-presidente da concessionária EPR Litoral Pioneiro, Marcos Moreira, ressaltou os impactos positivos do corredor logístico, incluindo a relevância econômica, o fortalecimento do agronegócio e do comércio exterior, além dos efeitos no desenvolvimento regional. Segundo ele, cerca de 44% dos empregos de Paranaguá estão ligados à atividade portuária.

As projeções indicam que, ao longo dos 30 anos de concessão, o corredor abrangerá 605 quilômetros de rodovias, com administração de 12 trechos rodoviários, investimentos estimados em R\$ 19,6 bilhões, geração de aproximadamente 110 mil empregos e impacto direto em 27 municípios.

Encerrando a reunião, a representante da EPR Litoral Pioneiro, Bruna Rodrigues, apresentou o cronograma do projeto, dividido em seis fases: planejamento e diagnóstico; modelagem e governança; execução e implantação; monitoramento; avaliação técnica; e encerramento. A execução está prevista para começar em 21 de abril de 2026, com conclusão estimada para janeiro de 2028.

Com a implantação do primeiro corredor logístico sustentável do Brasil, a ANTT e a concessionária buscam promover um modelo de transporte mais eficiente e integrado, alinhado à preservação ambiental e ao desenvolvimento econômico, com uso de soluções de engenharia e tecnologia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 6 BI PARA INDÚSTRIA NAVAL E PORTOS

Carteira reúne 13 projetos, com destaque para Porto Central e construção de embarcações, além de modernização de estaleiros em diferentes regiões do país

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



De acordo com o MPor, entre os principais projetos aprovados está o do Porto Central, no Espírito Santo, voltado à infraestrutura portuária, com investimento de R\$ 2,18 bilhões

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), aprovou projetos que somam R\$ 6 bilhões em investimentos durante a 62ª Reunião Ordinária, realizada no último dia 18. Ao

tudo, foram aprovadas 13 propostas, com potencial para gerar cerca de 2,8 mil empregos diretos e viabilizar 95 obras no setor naval.

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

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

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

No caso das embarcações voltadas à navegação interior, os projetos incluem unidades destinadas ao transporte de grãos líquidos e cargas gerais, com operação prevista em hidrovias estratégicas da região amazônica. As propostas também contemplam embarcações de apoio, utilizadas em operações portuárias e offshore, ampliando a capacidade de atendimento a diferentes segmentos da cadeia logística.

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

Entre as intervenções em estaleiros, estão previstas melhorias em infraestrutura produtiva, aquisição de equipamentos e adequações operacionais voltadas ao aumento da capacidade de construção e reparo naval. Esses projetos abrangem desde unidades de menor porte até instalações com atuação em embarcações de maior complexidade.

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

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

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

Iniciativas

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

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

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

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

A 63ª Reunião Ordinária do CDFMM será realizada no dia 18 de junho. As propostas de novos projetos poderão ser apresentadas até o próximo dia 20 de abril.

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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - SUAPE ESTRUTURA OPERAÇÃO E ABRE NOVA ROTA PARA EXPORTAÇÃO DE OVOS

Suape estrutura operação e abre nova rota para exportação de ovos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Distribuída em contêineres, a carga foi organizada para atender a requisitos sanitários e operacionais, incluindo padrões de qualidade, rastreabilidade e acondicionamento

A operação foi realizada pelo terminal de contêineres de Suape e reuniu cargas de três granjas localizadas no Agreste e na Zona da Mata: São Luís, de São Bento do Una, OvoNovo, de Caruaru, e Ovos Enavis, de Orobó. A estruturação comercial e logística do embarque ficou a cargo da DEP Export Solutions, empresa que atua na intermediação de operações internacionais.

Distribuída em contêineres, a carga foi organizada para atender aos requisitos sanitários e operacionais exigidos pelo mercado de destino, incluindo padrões de qualidade, rastreabilidade e acondicionamento. Segundo a empresa responsável pela operação, o processo envolveu etapas de prospecção comercial, adequação documental e alinhamento logístico entre produtores, operadores portuários e compradores internacionais.

O embarque ocorre no contexto do Pacto pelo Agro, iniciativa que reúne o Complexo Industrial Portuário de Suape e a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca. A proposta é ampliar o uso da infraestrutura portuária para o escoamento da produção agropecuária de Pernambuco e de outras regiões, com foco na abertura de novos mercados e na redução de entraves logísticos.

Na avaliação de agentes envolvidos, a operação com ovos funciona como um teste para a utilização mais recorrente do porto por produtores locais, especialmente em cadeias que tradicionalmente não utilizavam Suape como principal canal de exportação. A expectativa é que experiências desse tipo contribuam para ajustar fluxos operacionais e consolidar rotas comerciais.

Até este embarque, a exportação de ovos no Brasil estava concentrada em poucos portos. O Porto de Santos, por exemplo, registrou movimentação de 146 TEU em janeiro, segundo dados da Datamar, sendo o principal ponto de saída desse tipo de carga no país.

Durante encontro com empresários e representantes do setor realizado no último dia 19, o diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, afirmou que a operação está alinhada à estratégia de ampliar a participação do porto no escoamento de cargas do agronegócio. Segundo ele, o objetivo é atrair novos fluxos de mercadorias a partir da combinação entre infraestrutura disponível e localização geográfica do complexo.

Bisneto também indicou que estão em andamento tratativas para viabilizar o escoamento de cargas da fruticultura do Vale do São Francisco. O segmento já firmou protocolo de intenções no âmbito do Pacto pelo Agro e discute a utilização de Suape como alternativa logística para exportação, especialmente para mercados internacionais.

O secretário estadual de Agricultura, Cícero Moraes, afirmou que a operação integra uma estratégia mais ampla de aproximação entre o agronegócio pernambucano e a estrutura portuária, com o objetivo de ampliar a inserção internacional da produção local. Segundo ele, a iniciativa envolve não apenas a abertura de mercados, mas também a organização da cadeia logística e produtiva.

Para a Associação Avícola de Pernambuco, o embarque ocorre em um contexto em que o estado ocupa a quarta posição na produção nacional de ovos, mas ainda tem presença limitada no mercado externo. De acordo com o presidente da entidade, Giulliano Malta, além do continente africano, mercados do Oriente Médio também estão sendo considerados pelos produtores como potenciais destinos.

Entre as empresas participantes, a avaliação é de que a operação reflete investimentos realizados nos últimos anos para adequação a padrões internacionais de qualidade, biossegurança e regulação. Segundo representantes das granjas envolvidas, o cumprimento desses requisitos foi determinante para viabilizar a exportação e atender às exigências do comprador.

Medidas

O processo de preparação incluiu a adoção de protocolos sanitários, controle de qualidade e ajustes operacionais voltados ao transporte internacional, além da adequação às normas específicas do país de destino. Esses procedimentos envolvem desde o manejo da produção até a logística de embarque, incluindo acondicionamento, inspeção e documentação.

A operação também demandou coordenação entre diferentes agentes da cadeia, como produtores, empresa estruturadora, operadores logísticos e autoridades envolvidas na liberação da carga. Esse alinhamento foi necessário para garantir o cumprimento de prazos e exigências técnicas associadas à exportação de alimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - SETOR AÉREO TERÁ MELHORES DO ANO PREMIADOS EM BRASÍLIA

Iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos, Anac e Brasil Export avalia aeroportos e empresas com base em desempenho e qualidade do atendimento

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A cerimônia terá 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

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/CentroOeste 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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - GOVERNO LANÇA AGENDA CONECTAR PARA AMPLIAR CONECTIVIDADE AÉREA

Política reúne ações para reduzir custos, atrair investimentos e expandir voos e cargas a mais cidades, com participação de diversos setores

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O lançamento da Agenda Conectar contará com a presença do vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin

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 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.

Segundo o MPor, 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 e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, 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. expansão sustentável da conectividade aérea no Brasil. A iniciativa consolida um conjunto de ações estratégicas

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS LIDERA GANHOS GLOBAIS COM DISPARADA DO PETRÓLEO

Alta de quase 50% do Brent impulsiona ações da estatal, que registra valorização de 18,9% e maior avanço entre grandes petroleiras

Do Estadão Conteúdo



O movimento altista da Petrobras reflete, sobretudo, a exposição direta à subida do petróleo diante da escalada nos conflitos no Oriente Médio e a distância geográfica da guerra

A Petrobras acumula valorização expressiva desde o início da guerra entre os Estados Unidos e o Irã. Desde a virada do mês, que coincidiu com a ofensiva bancada pelo presidente norte-americano, Donald Trump, contra o regime iraniano, o petróleo Brent saltou 49,2%. Levantamento feito pelo Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) mostra que, nesse período, a estatal brasileira viu seu valor de mercado crescer para US\$ 127,5 bilhões, elevação de 18,9%, o maior aumento entre as dez maiores companhias mundiais do setor.

Os números levam em conta o valor de mercado das empresas em dólares, calculado pelo site Companies Market Cap.

Também pela régua da moeda norte-americana, a cifra da Petrobras está longe do pico de US\$ 310 bilhões, alcançado em junho de 2008. Em reais, a estatal bateu seis recordes de market cap em março, alcançando o pico de R\$ 640 bilhões na quarta-feira, um ganho mensal de R\$ 108 bilhões.

O movimento altista da estatal brasileira reflete, sobretudo, a exposição direta à forte subida do petróleo diante da escalada nos conflitos no Oriente Médio e a distância geográfica da guerra.

Apesar disso, o desconto da Petrobras em relação às concorrentes globais permanece. Para o sócio da Fatorial Investimentos, Fábio Lemos, isso decorre principalmente de fatores domésticos, que podem se sobrepor à commodity a qualquer momento, como risco de intervenção governamental, incertezas na política de preços de combustíveis e custo de capital elevado associado ao Brasil.

Medidas recentes, como tributação sobre exportações e manutenção da defasagem nos preços, também reforçam essa percepção.

Lemos lembra que a Petrobras concentra, em uma única ação, três vetores que, no caso dos concorrentes no exterior, são diluídos: exposição ao preço do petróleo, integração com refino e o prêmio (ou desconto) típico de mercados emergentes. “Com a alta do Brent, o mercado passou a precificar simultaneamente esses fatores”, afirma.

Além disso, a Petrobras parte de um valuation comprimido em relação aos pares internacionais, o que intensifica a reprecificação em cenários positivos para o Brent, como é o caso agora.

Esse desconto, por outro lado, também aumenta a sensibilidade do papel às variações do petróleo: em ciclos de alta, a valorização tende a ser mais intensa, mas o efeito se inverte em momentos de queda, especialmente se houver defasagem nos preços domésticos.

Hugo Queiroz, sócio da L4 Capital, leva em conta ainda que parte do desempenho recente da Petrobras também é explicada por uma correção de desempenho anterior. “Havia um gap relevante em relação às grandes petroleiras, e esse movimento ajudou a fechar parte dessa diferença”, diz.

Emergente

Ainda segundo Queiroz, o ambiente de país emergente também pesa nos fundamentos da Petrobras, com desafios estruturais como custos mais elevados, questões regulatórias e dificuldade de financiamento. “Mas o principal fator segue sendo político. Qualquer interferência na Petrobras, seja em investimentos ou na política de preços, pode comprometer a eficiência e a geração de valor do ponto de vista especialmente do investidor estrangeiro” pondera.

Na prática, isso limita o quanto o mercado está disposto a pagar pela ação, mesmo em um cenário favorável para o petróleo. Para investidores estrangeiros, a Petrobras continua sendo vista prioritariamente como uma tese de petróleo, com “opcionalidade de Brasil”: o fluxo externo acompanha o preço do Brent, enquanto uma eventual melhora no ambiente doméstico poderia destravar valor adicional.

Tanto a Petrobras como o governo federal vêm se movimentando para dar uma resposta à alta do preço do petróleo e de seus derivados no mercado internacional. Na sexta-feira passada, a estatal anunciou um reajuste de 11,6% no diesel. O aumento aconteceu após 312 dias de preço congelado. A gasolina ainda segue sem alteração.

Nesta semana, o governo federal propôs que os Estados zerem o ICMS sobre a importação de diesel por dois meses, o que pode abrir espaço para que a Petrobras realize novos aumentos do combustível.

Na visão do Citi, a medida, se implementada, permitiria à petroleira reduzir a grande defasagem entre os preços domésticos e os de paridade de importação.

A questão dos dividendos também segue como um dos principais atrativos na demanda pelo papel da Petrobras, com retornos acima da média global, mas já em níveis mais próximos aos de outras petroleiras maduras.

Segundo Queiroz, da L4, só voltariam a impulsionar fortemente as ações da estatal em um cenário de distribuição extraordinária, como ocorreu entre 2020 e 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

ENERGIA - ENERGIA NUCLEAR VOLTA AO CENTRO DO DEBATE SOBRE AUTONOMIA

Especialistas defendem domínio do ciclo do urânio e expansão da fonte no Brasil em cenário de instabilidade global e busca por segurança no suprimento

Da Agência Brasil



A usina Angra 3 está com a construção interrompida, e o governo discute se investirá na conclusão do projeto, que poderia adicionar 1,4 GW ao sistema elétrico brasileiro

O desenvolvimento da energia nuclear é estratégico para o Brasil alcançar autonomia energética e soberania nacional, em um momento em que as economias globais precisam de fontes estáveis de energia e o cenário geopolítico causa turbulência nas

cadeias de petróleo e gás natural.

A opinião é defendida por especialistas que participaram, na segunda-feira (23), do Nuclear Summit, encontro sobre o desenvolvimento da energia nuclear, na Casa Firjan, centro de inovação e tendências da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. O encontro foi realizado pela Associação Brasileira para Desenvolvimento de Atividades Nucleares (Abdan).

O professor de relações internacionais Júlio César Rodriguez, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), considera que o Brasil deve investir na energia nuclear pelo caráter escalável dessa fonte energética, ou seja, capacidade de aumento da produção.

“A energia nuclear é uma fonte de energia chave para o Brasil dominar, ter autonomia energética e, mais do que isso, ser autônomo tecnologicamente”, completa o professor da universidade gaúcha em entrevista à Agência Brasil.

“Dominando o processo todo, a extração dos minérios, o enriquecimento, o desenvolvimento de reatores, estamos jogando em nível de desenvolvimento industrial, tecnológico e científico mais alto, dos atores mais importantes do mundo”, sustenta.

O presidente da Abdan, Celso Cunha, elenca que a energia nuclear tem “atributos importantes”. “É limpa, gera energia em um espaço muito pequeno, é altamente eficiente e tecnológica”, descreve.

Para Cunha, a conjuntura ambiental e geopolítica, com conflitos internacionais, reafirma as vantagens da energia nuclear.

“É extremamente importante um país ser independente energeticamente. Um país dependente energeticamente não consegue crescer”, diz ele à Agência Brasil.

O presidente da Abdan reconhece que o Brasil tem muitas fontes renováveis, como eólica, solar e hidrelétrica, mas ressalta a vantagem de a energia nuclear ter fornecimento constante, que não depende de fatores climáticos, como ventos, sol e regime de chuvas.

“É a grande solução”, defende ele, incluindo como vantagem para o país a capacidade de exportar combustível. “Podemos ganhar muito dinheiro vendendo combustível. Nada de vender minério in natura, isso não traz valor agregado. Estamos no momento certo, chegou a hora do nuclear”, finaliza.

Apesar de ser considerada pela indústria como energia limpa, a fonte nuclear atrai preocupação de ambientalistas a respeito dos resíduos gerados no processo, que precisam ser armazenados de forma segura.

No Brasil, a Comissão Nacional de Energia Nuclear, um órgão estatal, trabalha na definição de um reservatório definitivo para pastilhas utilizadas de urânio.

Ciclo de urânio

A assessora de integridade e gestão de risco da Empresa de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBpar), Mayara Mota, explicou que a empresa, ligada ao Ministério de Minas e Energia (MME), busca caminhos para que o Brasil domine o ciclo completo do urânio, mineral matéria-prima da energia nuclear.

“Hoje em dia, a conversão é feita fora do Brasil. Então, a ideia da usina de conversão é que a gente possa trazer a infraestrutura. A técnica para fazer isso a gente tem, falta a estrutura”, detalhou.

A conversão é a transformação do yellowcake (concentrado de urânio) em hexafluoreto de urânio, etapa fundamental no ciclo do combustível nuclear, que transforma um pó sólido em um composto que facilita o enriquecimento e o transporte.

O ciclo do urânio é de monopólio do Estado e só realizado para fins pacíficos. A estatal Indústrias Nucleares do Brasil (INB) opera a única mina do mineral no país, em Caetité, no sudoeste da Bahia, e o enriquecimento é feito na fábrica de Resende, no sul do estado do Rio de Janeiro.

Usinas em Angra

Atualmente, o Brasil tem duas usinas nucleares em operação, Angra 1 e Angra 2, na cidade de Angra dos Reis, litoral sul do Rio de Janeiro. As duas, juntas, têm capacidade de geração de 2 gigawatts (GW), potência capaz de abastecer uma cidade como Belo Horizonte, com 2,3 milhões de habitantes.

A usina Angra 3 está com a construção interrompida, e o governo discute se investirá na conclusão do projeto, que poderia adicionar 1,4 GW ao sistema elétrico brasileiro. A obra parada custa cerca de R\$ 1 bilhão por ano ao país.

Um levantamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aponta que o custo do abandono definitivo das obras de Angra 3 pode variar entre R\$ 22 bilhões e R\$ 26 bilhões. Esse valor pode ultrapassar o necessário para a conclusão do empreendimento, estimado em R\$ 24 bilhões.

A decisão de seguir ou não com Angra 3 cabe ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), órgão que reúne diversos ministérios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

ENERGIA - SUDENE DESTINA R\$ 18 MILHÕES A USINAS SOLARES NO CEARÁ

Recursos vão para duas plantas do complexo Bom Jardim, com investimentos já superiores a R\$ 79 milhões

Do Estadão Conteúdo



Os recursos serão destinados aos empreendimentos Bom Jardim Energia Solar 1 e 3, instalados em Icó. Eles receberam, respectivamente, R\$ 4,5 milhões e R\$ 13,6 milhões

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste autorizou a liberação de R\$ 18,1 milhões do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) para projetos de energia solar no Ceará, fortalecendo o papel da Região como polo estratégico da energia limpa no Brasil. Os recursos serão destinados aos empreendimentos Bom Jardim Energia Solar 1 e 3, instalados no município de Icó (CE). Eles receberam,

respectivamente, R\$ 4,5 milhões e R\$ 13,6 milhões.

Com essa nova liberação, a autarquia chega ao terceiro aporte do FDNE para o complexo fotovoltaico e consolida o avanço de investimentos em energia renovável no Nordeste. Até o momento, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste já liberou recursos da ordem de R\$ 79 milhões do FDNE para o projeto. Além dos R\$ 18 milhões foram desembolsados R\$ 88,7 milhões em dezembro de 2025 e R\$ 17 milhões em janeiro deste ano. Ao todo, a participação do FDNE deve alcançar R\$ 123,9 milhões dentro de um investimento global estimado de R\$ 383,3 milhões.

Segundo o diretor de Fundos e Incentivos Fiscais da Sudene, Heitor Freire, os investimentos em energia limpa têm papel estratégico no futuro econômico do Ceará. Ele destaca que “o projeto contribui diretamente para inserir o estado no mercado internacional de hidrogênio verde, especialmente pela conexão com o Porto do Pecém”.

O grupo Qair International, responsável pelos empreendimentos, informou que as duas plantas irão compor o Complexo Fotovoltaico Bom Jardim, que contará com um total de 10 Sociedades de Propósito Específico (SPEs). A iniciativa também deve gerar impacto direto na economia local, com a criação de cerca de 700 empregos na fase de implantação, além de aproximadamente 100 postos indiretos em setores como comércio, serviços e hospedagem.

Cada uma das plantas terá capacidade instalada de 59,6 MWp em corrente contínua, com produção de 48,118 MW em corrente alternada, reforçando a expansão da matriz energética limpa. O superintendente da Sudene, Francisco Alexandre, destaca “a contribuição do FDNE para que o Nordeste continue atraindo investimentos e se posicionando como peça-chave na transição energética e no desenvolvimento sustentável do país”.

Consultas prévias

A Sudene aprovou, ainda, consultas prévias para financiamento com recursos do FDNE. Um deles é da empresa Aços Cipalam LTDA, que pleiteia recursos do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste no valor de R\$ 80 milhões para implantação de uma unidade siderúrgica no município de Periquito (MG).

A empresa Martins Indústria e Comércio e Serviços SPE LTDA também teve consulta prévia aprovada. Ela está pleiteando recursos no valor de R\$ 5,1 milhões para a implantação de uma usina de energia elétrica fotovoltaica instalada no município de Caucaia (CE).

Os projetos preveem investimentos totais de R\$ 275 milhões e R\$ 10,2 milhões, respectivamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

MINERAÇÃO - OURO CAI QUASE 4% COM ALÍVIO NO PETRÓLEO E MAIOR APETITE AO RISCO

Sinalizações sobre acordo entre Estados Unidos e Irã derrubam commodities e pressionam metais preciosos

Do Estadão Conteúdo

O ouro fechou em queda expressiva de quase 4% na segunda-feira (23) ainda que se afastasse das mínimas intraday, em meio aos desdobramentos da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã. Informações conflitantes sobre negociações EUA-Irã derrubaram os preços do petróleo, o que alimentou o apetite ao risco dos investidores.

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para abril encerrou em baixa de 3,66%, a US\$ 4.407,3 por onça-troy.

Já a prata para maio teve queda de 0,46%, a US\$ 69,04 por onça-troy.

O ouro chegou a cair para a faixa de US\$ 4.100 por onça-troy pela manhã, em movimento inverso à alta no petróleo e os riscos globais relacionados com o aumento da inflação e taxa de juros. O metal precioso ganhou um alívio conforme o petróleo passou a despencar, o que também direcionou o dólar americano e os juros dos Treasuries.

Analistas do Swissquote alertam que o ouro caiu para sua média móvel de 200 dias pela primeira vez desde o segundo semestre do ano passado. “A queda pode se intensificar se o dólar continuar se fortalecendo e os juros dos Treasuries permanecerem elevados, aumentando o custo de oportunidade de manter ativos que não geram rendimento”, explicam.

O presidente dos EUA, Donald Trump, disse na segunda-feira que há uma “boa chance” de acordo com o Irã, após prorrogar por cinco dias um prazo estipulado por ele mesmo para iniciar ataques à infraestrutura energética do país persa. Segundo ele, o acordo envolveria o fim da capacidade de Teerã em ter armas nucleares, o que a imprensa estatal do Irã nega. As declarações derrubaram o preço do petróleo Brent quase 10% e deram algum otimismo aos mercados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INDÚSTRIA - UNIDADE DA SUZANO EM MS INICIA OPERAÇÃO COM ROBÔS AUTÔNOMOS

Equipamentos desenvolvidos com a Dalca realizam transporte interno de fardos sem manuseio manual e devem ser ampliados para toda a produção da fábrica

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



De acordo com a Suzano, a primeira fase de implantação dos equipamentos conta com quatro robôs em operação, atendendo cerca de um terço da produção da unidade

A Suzano anunciou a utilização de robôs autônomos para a movimentação de fardos de celulose na unidade da empresa em Ribas do Rio Pardo, em Mato Grosso do Sul. Trata-se do FlexNav, robô móvel autônomo desenvolvido em parceria com a empresa brasileira Dalca.

Segundo a empresa, a implementação dos equipamentos representa um avanço para o setor ao aplicar a tecnologia de AMR (sigla em inglês para Robôs Móveis Autônomos) no armazenamento de celulose.

“A Suzano acredita que a inovação precisa estar alinhada à sustentabilidade. Com a adoção de robôs nas operações de movimentação de fardos de celulose, estamos contribuindo para ampliar a eficiência operacional, reduzir emissões e valorizar o nosso time de profissionais, que foi capacitado e agora poderá se dedicar a atividades mais estratégicas”, destacou Leonardo Mendonça Pimenta, diretor de Operações Industriais da Suzano em Ribas do Rio Pardo.

O FlexNav tem capacidade para transportar até quatro toneladas e foi projetado para acomodar dois conjuntos de fardos de celulose por operação. Os robôs operam de forma totalmente autônoma, conectados em tempo real a um sistema central que monitora e coordena as atividades. A solução permite que a celulose seja retirada diretamente da linha de produção e transportada até pontos específicos do armazém, sem necessidade de manuseio manual.

Segundo a Suzano, a primeira fase de implantação conta com quatro robôs em operação, atendendo cerca de um terço da produção da unidade. A expectativa é expandir gradualmente a tecnologia para 100% da produção, além de avaliar sua aplicação em outras unidades da companhia.

Qualificação

A implantação do FlexNav inclui a capacitação dos próprios funcionários da Suzano que atuam na logística de celulose. Colaboradores e colaboradoras foram treinados para o gerenciamento e a operação dos robôs e para as atividades de manutenção elétrica, mecânica e de automação, permitindo a migração para funções de maior complexidade técnica.

“A adoção dos robôs autônomos consolida o pioneirismo da Suzano na aplicação em larga escala dessa tecnologia. Esse é um movimento estratégico que une inovação e sustentabilidade, ao mesmo tempo em que fortalece a valorização dos nossos profissionais. Investimos na capacitação do nosso time para que esteja preparado para atuar em um ambiente industrial cada vez mais tecnológico, assumindo funções de maior complexidade e protagonizando essa transformação”, disse Renan Volpato, gerente executivo de Logística da Suzano.

Processo

O desenvolvimento da tecnologia teve início em 2022, após o anúncio da construção da nova fábrica.

O projeto contou com a participação de cerca de 20 profissionais da Suzano, além de aproximadamente 30 especialistas da Dalca, das áreas de engenharia elétrica, mecânica, programação e suporte técnico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INDÚSTRIA - INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO PASSA A PREVER RETRAÇÃO NO CURTO PRAZO

Pesquisa da CNI aponta piora nas expectativas de emprego e lançamentos, enquanto nível de atividade perde ritmo

Da Agência Brasil

Os empresários da indústria da construção projetam queda do emprego no setor e redução no lançamento de empreendimentos e serviços nos próximos seis meses, segundo a Sondagem Indústria da Construção divulgada nesta segunda-feira (23) pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em parceria com a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC).

De acordo com o levantamento, todos os indicadores de expectativas recuaram. O índice de expectativa de número de empregados caiu 2,3 pontos, para 49,5 pontos, enquanto o de novos empreendimentos e serviços recuou 1,5 ponto, para 49,7 pontos. Ambos ficaram abaixo da linha de 50 pontos, o que, segundo a CNI, indica que os empresários deixaram de projetar crescimento e passaram a prever retração nesses itens.

O índice de expectativa de nível de atividade também apresentou queda, de 0,8 ponto, para 51,3 pontos, aproximando-se da linha divisória e sinalizando menor ritmo de expansão. Já o indicador de compras de insumos e matérias-primas ficou praticamente estável, em 50,3 pontos, apontando para um cenário de moderação nas decisões de produção.

“Apesar do lançamento de programas importantes para o setor no fim do ano passado, como o novo modelo de crédito imobiliário e a disponibilização de financiamentos para a reforma de casas de pessoas de baixa renda, os custos da indústria da construção seguem pressionados, seja pelo cenário interno, marcado por juros muito altos, seja pelo cenário externo de muita incerteza”, avaliou o gerente de Análise Econômica da CNI, Marcelo Azevedo.

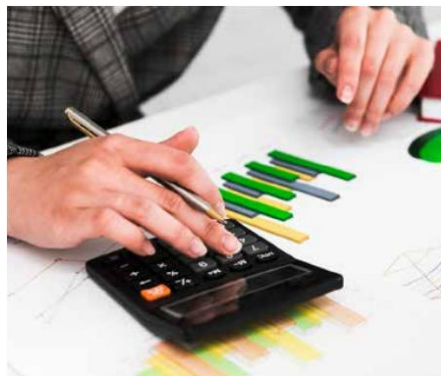
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

FINANÇAS - MERCADO ELEVA PREVISÃO DA INFLAÇÃO PARA ESTE ANO

Em meio às tensões da guerra no Oriente Médio, projeção de 2026 subiu para 4,17%, ainda dentro do teto da meta

Da Agência Brasil



A meta de inflação é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) - referência oficial da inflação no país - passou de 4,1% para 4,17% em 2026.

A estimativa está no boletim Focus desta segunda-feira (23), pesquisa divulgada semanalmente pelo Banco Central (BC) com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.

Em meio às tensões em torno da guerra no Oriente Médio, pela segunda semana seguida, a previsão para a inflação de 2026 foi elevada, mas ainda se mantém dentro do intervalo da meta que deve ser perseguida pelo BC.



Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior, 4,5%.

Em fevereiro, a alta dos preços em transportes e educação fez a inflação oficial do mês fechar em 0,7%, uma aceleração diante do registrado em janeiro, 0,33%. No entanto, o acumulado em 12 meses recuou para 3,81%, abaixo dos 4% pela primeira vez desde maio de 2024.

Para 2027, a projeção da inflação se mantém em 3,8%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,52% e 3,5%, respectivamente.

Taxa Selic

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros (Taxa Selic), definida atualmente em 14,75% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do BC. Na reunião da semana passada, por unanimidade, o colegiado reduziu a Selic em 0,25 ponto percentual. Antes da escalada do conflito no Irã, a expectativa predominante era de um corte de 0,5 ponto.

Em 15% ao ano, a Selic estava no maior nível desde julho de 2006, quando era de 15,25% ao ano. De setembro de 2024 a junho de 2025, a taxa foi elevada sete vezes seguidas, mas não foi alterada nas quatro reuniões seguintes.

Na ata da reunião de janeiro, o Copom afirmou que iniciaria um ciclo de corte nos juros na reunião deste mês, mas o comunicado divulgado após o encontro trouxe mais cautela diante do aumento das incertezas provocado pelo conflito no Oriente Médio. O BC não descarta rever o ciclo de baixa, caso seja necessário.

A estimativa dos analistas de mercado para a taxa básica foi elevada nesta edição do boletim Focus - de 12,25% ao ano para 12,5% ao ano até o final de 2026. Para 2027 e 2028, a previsão é que a Selic seja reduzida para 10,5% ao ano e 10% ao ano, respectivamente. Em 2029, a taxa deve chegar a 9,5% ao ano.

PIB

Nesta edição do boletim do Banco Central, a estimativa das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira este ano passou de 1,83% para 1,84%. Para 2027, a projeção para o Produto Interno Bruto (PIB, a soma dos bens e serviços produzidos no país) ficou em 1,8%. Para 2028 e 2029, o mercado financeiro estima expansão do PIB em 2% para os dois anos.

Em 2025, a economia brasileira cresceu 2,3%, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com expansão em todos os setores e destaque para a agropecuária, o resultado representa o quinto ano seguido de crescimento.

No Focus desta semana, a previsão da cotação do dólar está em R\$ 5,40 para o fim deste ano. No fim de 2027, estima-se que a moeda norte-americana fique em R\$ 5,45.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

FINANÇAS - RECEITA JÁ RECEBEU MAIS DE 450 MIL DECLARAÇÕES DE IMPOSTO DE RENDA

Prazo para envio começou nesta segunda-feira e termina no dia 29 de maio

Da Agência Brasil

A Receita Federal recebeu, até as 12h desta segunda-feira (23), 450.026 Declarações do Imposto de Renda Pessoa Física 2026 (ano-base 2025). O prazo para envio começou às 8h e segue até as 23h59min59s do dia 29 de maio. Este ano, o Fisco espera receber cerca de 44 milhões de declarações.

Do total de declarações recebidas até o momento, 42,7% foram pré-preenchidas, 57,3% foram simplificadas e 1,3% foram retificadoras. Dados da Receita Federal mostram também que 34,6% foram enviadas por contribuintes do sexo feminino e que a média de idade é 47 anos.

Ainda de acordo com a Receita Federal, 83,9% das declarações enviadas apresentam valor a restituir, enquanto 7,9% têm imposto a pagar e 8,2% constam como sem imposto.

O Programa Gerador da Declaração pode ser baixado desde as 18h da última quinta-feira (19). A partir desta segunda, o contribuinte também pode usar o site Meu Imposto de Renda, que permite o preenchimento online da declaração.

Neste ano, o prazo de entrega será mais curto que nos anos anteriores. Tradicionalmente, o envio das declarações começa em 15 de março ou no primeiro dia útil seguinte. Em 2026, no entanto, o Fisco adiou o início em uma semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

FINANÇAS - COM FOCO EM TRUMP, IBOVESPA SOBE 3,24%

Em relação ao nível de abertura da sessão (176.220,82), o Ibovespa reconquistou nesta segunda 5,7 mil pontos

Do Estadão Conteúdo



Na ponta ganhadora do Ibovespa, destaque para MBRF (+14,34%), Localiza (+10,43%) e Vamos (+9,72%)

Nas idas e vindas em torno da percepção de risco sobre o Oriente Médio, a promessa do presidente do EUA, Donald Trump, de uma trégua de cinco dias no conflito com o Irã - ao menos no que diz respeito a ataques à infraestrutura de energia - resultou em descompressão nos preços do petróleo nesta abertura de semana, com queda nos juros

futuros e avanço para as bolsas.

Na B3, o Ibovespa subiu 3,24%, nesta segunda-feira, aos 181.931,93 pontos, tendo alcançado no melhor momento do dia os 182.973,41 pontos. Em relação ao nível de abertura (176.220,82), correspondente à mínima da sessão, o Ibovespa reconquistou nesta segunda 5,7 mil pontos.

No mês, o índice da B3 ainda recua 3,63%, moderando o ganho do ano a 12,91%. O giro financeiro desta segunda-feira ficou em R\$ 32,4 bilhões. Em Nova York, Dow Jones +1,38%, S&P 500 +1,15% e Nasdaq +1,38%. Refletindo também a relativa suavização da percepção de risco, o dólar caiu nesta segunda 1,29%, a R\$ 5 2407. Em Londres, o Brent para junho fechou em baixa de 9,86% (US\$ 10,49), a US\$ 95,92.

Com petróleo Brent abaixo do limiar de US\$ 100 por barril em Londres, nos contratos futuros mais líquidos, as ações de Petrobras não acompanhavam o ritmo dos demais blue chips na B3, mas ganharam ímpeto do meio para o fim da tarde, com a ON em alta de 0,68% e a PN, de 0,79% no fechamento. No mês e no ano, a ON e a PN da estatal avançam com intensidade: a primeira com ganhos de 18,61% e 55,60%, pela ordem, e a segunda, de 17,04% e 49,35%. Entre as demais ações de primeira linha, Vale PN subiu nesta segunda 2,57% e o avanço entre os bancos chegou a 3,98% (Bradesco ON) e a 4,72% (BTG Unit) no encerramento.

Na ponta ganhadora do Ibovespa, MBRF (+14,34%), Localiza (+10 43%) e Vamos (+9,72%). No lado oposto, apenas uma ação: Prio (-2 84%). Em porcentual, o ganho do Ibovespa nesta segunda-feira foi o maior desde 21 de janeiro (+3,33%). Foi também o melhor nível de fechamento desde 11 de março, então perto dos 184 mil pontos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI 1,29% NA ABERTURA DA SEMANA E FECHA ABAIXO R\$ 5,25

Após subir 1,79% na sexta-feira, a divisa terminou o pregão desta segunda a R\$ 5,2407

Do Estadão Conteúdo

O dólar apresentou queda firme na abertura da semana e voltou a fechar abaixo de R\$ 5,25, acompanhando a onda de desvalorização da moeda norte-americana no exterior.

A segunda-feira, 23, foi marcada por alívio na aversão ao risco e tombo de dois dígitos dos preços do petróleo, na esteira de declarações do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que sugerem a intenção dos EUA em não promover uma escalada na guerra com o Irã.

Depois de subir 1,79% na última sexta-feira na casa de R\$ 5,30, o dólar terminou o pregão desta segunda em baixa de 1,29%, a R\$ 5,2407, após mínima a R\$ 5,2157.

Apesar do escorregão desta segunda, a moeda norte-americana ainda acumula ganhos de 2,08% frente ao real em março, após queda de 2,16% em fevereiro. No ano, as perdas são de 4,52%. O real exibiu no dia o segundo melhor desempenho entre seus principais pares, atrás apenas do peso chileno.

“As declarações do Trump com a suspensão dos ataques de instalações de energia são uma notícia muito positiva, porque reduzem os temores de alta de preços em uma guerra com impacto extremamente inflacionário. Vemos o dólar voltar a ceder depois de ter subido com a busca de investidores por proteção”, afirma o economista Ian Lopes, da Valor Investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - QUANDO A IMAGEM PROJETADA NÃO CORRESPONDE À REALIDADE: O PERIGO DE ORGANIZAÇÕES QUE PARECEM MAIS DO QUE SÃO



CLARA LAFACE

Consultora de imagem
corporativa e escritora

opinioao@portalbenews.com.br

Quem já leu algum dos meus textos por aqui sabe que eu defendo que a nossa imagem vai muito além da roupa que vestimos. Os componentes da nossa camada aparente – características físicas, elementos visuais e gestuais – devem revelar harmonia com a nossa essência, personalidade e valores inegociáveis. É a base que dá sustentação à superfície. Quando nos deparamos com alguma crise reputacional, revela-se o descompasso entre o que emerge e a fragilidade do que sustenta.

Na ânsia – um eufemismo para não dizer ganância– por um crescimento acelerado, gestores lançam mão de metas agressivas para moldar uma percepção de arrojo, inovação e, assim, ganhar reconhecimento no curto prazo. Durante algum tempo, essa percepção se sustenta; porém, o olhar externo (mercado, órgãos fiscalizadores) se aproxima, a inconsistência aparece e, muitas vezes, gera uma crise de proporções estratosféricas. O que pode parecer apenas um deslize de ego inflado se torna um problema para a sociedade, prejudicando pessoas e colocando em xeque a confiança coletiva.

A crescente consciência sobre a importância da transparência, da governança e da responsabilidade precisa se refletir na forma como os processos empresariais são conduzidos e, sobretudo, nas consequências que surgem quando a única entrega, digamos, palpável, é uma imagem cuidadosamente arquitetada, baseada em moldes já conhecidos, mas que ainda conseguem enganar muita gente.

O custo de sustentar o insustentável

Seria clichê falar apenas do custo reputacional, pois este é o desfecho após uma série de outros custos para sustentar a mendacidade criada. Controlar a falsa narrativa consome energia emocional, física, operacional e estratégica. Quando atinge um ponto crítico, qualquer evento – interno ou externo – tem potencial para expor o desequilíbrio acumulado.

Como é de se esperar, quando esse desequilíbrio vem à tona, resulta na quebra imediata de credibilidade. O que antes era sinônimo de robustez e fortaleza se transforma em precariedade e afeta a relação com equipes, parceiros e clientes, que passam a adotar – com razão – uma postura defensiva.

Paradoxalmente, existe uma pressão para que os resultados artificiais sejam mantidos, comprometendo ainda mais a operação e afastando uma solução que seja melhor para todos, e não apenas para algumas partes interessadas. Sabe-se que o estrago será enorme, mas muitos optam, ainda assim, por tentar encontrar uma fórmula mágica em vez de consertar fazendo o correto. Não cabe aqui julgar essa motivação, mas ela varia do pavor de perder relevância no mercado à desfaçatez e imoralidade.

Como evitar o descompasso entre imagem e prática

Impedir que situações como essa aconteçam nas organizações atravessa a índole das lideranças. Ter princípios morais firmes e agir com responsabilidade social é o mínimo esperado. Mas há outros aspectos além das boas intenções. O ponto de partida está na clareza. Ter entendimento sobre competências e limitações – tanto do gestor quanto da capacidade operacional da empresa – e, a partir disso, traçar um projeto em que os ajustes ao longo do processo sejam feitos de forma transparente para todos os stakeholders.

Outro aspecto é a coerência. O que se comunica precisa ser reflexo direto das decisões internas e das rotinas operacionais. Quando há divergência entre discurso e prática, essa inconsistência inevitavelmente se torna visível. Histórias infladas podem até gerar impacto momentâneo, mas não se sustentam no tempo.

A abertura para feedbacks qualificados também funciona como mecanismo de proteção. Muitas crises poderiam ser evitadas se sinais de alerta fossem ouvidos com antecedência. Quando se ouve algo que não estava nos planos, o melhor a fazer é deixar o orgulho de lado, ouvir com atenção, reconhecer os pontos coerentes e recalcular a rota antes que uma crise exploda.

A crise chegou na empresa que você atua. E agora?

Quando a crise chega — especialmente uma crise que atinge não somente a organização, mas a sociedade — a reação individual se torna determinante. A forma como cada profissional se posiciona nesses momentos influencia diretamente a percepção futura sobre sua competência, seriedade e capacidade de liderança.

O primeiro movimento é buscar entender do cenário. Decisões tomadas com base em rumores tendem a ampliar o problema, não a resolvê-lo. A comunicação também ganha um papel central: ser claro, objetivo e responsável evita ruídos e reduz a insegurança, principalmente quando há equipes envolvidas.

Manter o comportamento profissional é indispensável. Crises expõem as fragilidades organizacionais, mas também o nível de maturidade de cada pessoa. Registrar entregas e responsabilidades ajuda a

preservar a própria reputação e evita interpretações equivocadas. Sustentar, se possível, o ritmo de trabalho demonstra firmeza em suas ações — um diferencial importante em ambientes instáveis.

Outro ponto é evitar a amplificação da tensão. Reproduzir boatos ou se alinhar ao caos compromete a credibilidade individual. Em momentos assim, equilíbrio e discernimento se tornam ativos valiosos. A crise passa. Mas a forma como cada um se comporta durante ela permanece como marca.

A queda de organizações evidencia que a maioria das crises que derrubam empresas e lideranças não começa em grandes escândalos. Começa em pequenas concessões, em histórias ajustadas para parecerem mais atraentes, em operações que fogem da transparência e na crença de que esses movimentos passarão despercebidos. O problema é que quando deixam de passar, tudo se torna público de uma vez.

Confiança é o eixo que sustenta reputação e futuro profissional. Robert Greene sintetiza isso na Lei 5 de As 48 Leis do Poder: “Muito depende da reputação — defenda-a com a própria vida”. E essa defesa deve ter lastro fincado na moralidade, não apenas na boa condução de arquétipos para iludir o outro.

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

REPRODUZIR BOATOS OU SE ALINHAR AO CAOS COMPROMETE A CREDIBILIDADE INDIVIDUAL. EM MOMENTOS ASSIM, EQUILÍBRIO E DISCERNIMENTO SE TORNAM ATIVOS VALIOSOS. A CRISE PASSA. MAS A FORMA COMO CADA UM SE COMPORTA DURANTE ELA PERMANECE COMO MARCA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2026

JUSTIÇA - MORAES PODE CONCEDER PRISÃO DOMICILIAR A BOLSONARO

Interlocutores do ministro do STF dizem que ele está inclinado a atender o parecer da PGR que recomenda a progressão de regime

Do Estadão Conteúdo



Alexandre de Moraes havia solicitado parecer da PGR após a internação do ex-presidente

O procurador-geral da República, Paulo Gonet, manifestou-se a favor da concessão de prisão domiciliar para o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). A decisão caberá ao ministro Alexandre de Moraes, relator da ação penal que trata da tentativa de golpe de Estado em 2022. Moraes havia solicitado parecer de Gonet após a internação do ex-presidente.

O advogado de Bolsonaro, Celso Vilardi, afirmou ao Estadão que, com o parecer favorável da PGR, a equipe jurídica está confiante que a prisão domiciliar seja concedida ao ex-presidente.

Preso desde janeiro no 19º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal, a Papudinha, Bolsonaro cumpre pena de 27 anos e três meses de prisão por tentativa de golpe de Estado para permanecer no poder após as eleições de 2022.

O ex-presidente foi hospitalizado no último dia 13, com broncopneumonia bacteriana bilateral, decorrente de episódio de broncoaspiração, quando há a entrada de conteúdo das vias digestivas, como alimentos ou secreções, nas vias respiratórias, o que pode causar infecção nos pulmões.

Na avaliação da Procuradoria-Geral da República, “está positivada a necessidade da prisão domiciliar, ensejadora dos cuidados indispensáveis ao monitoramento, em tempo integral, do estado de saúde do ex-presidente, que se acha, comprovadamente, sujeito a súbitas e imprevisíveis alterações perniciosas de um momento para o outro”.

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro pediu para se encontrar com o ministro Alexandre de Moraes nesta segunda-feira. Não há confirmação se a reunião aconteceu, mas ela seria realizada no gabinete do magistrado.

Segundo apurou o Estadão, interlocutores de Alexandre de Moraes avaliam que o ministro está inclinado a transferir Jair Bolsonaro para a prisão domiciliar.

A manifestação da PGR contextualiza que “o pedido de prisão domiciliar em caráter humanitário se fundamenta no pressuposto de que a manutenção do regime fechado exacerba a vulnerabilidade do ex-presidente”.

“Aponta que o quadro clínico de multimorbidades graves expõe a sua integridade vital a risco iminente, sobretudo em face da possibilidade de novos, súbitos e graves episódios de mal-estar” segue Gonet.

“Sem prejuízo de reavaliações periódicas do quadro clínico relevante e dos cuidados de segurança indispensáveis para a continuidade da efetiva aplicação da sanção penal de ordem segregadora, o parecer é pelo deferimento do pedido de prisão domiciliar humanitária formulado em favor de Jair Messias Bolsonaro”, conclui a PGR.

Requisitos legais

No início de março, Moraes havia rejeitado um primeiro pedido de prisão domiciliar. O ministro argumentou que se trata de medida excepcional e que Bolsonaro não preenchia os requisitos legais.

Na decisão, o ministro destacou que o ex-presidente mantinha intensa agenda de visitas na Papudinha, incluindo encontros com políticos, o que, segundo o magistrado, indicava bom estado de saúde.

Moraes também citou perícia da Polícia Federal que não identificava necessidade de transferência para cuidados hospitalares, embora o laudo registrasse que Bolsonaro apresenta “quadro clínico de alta complexidade”.

Na Papudinha, o ex-presidente já recebeu mais de 140 atendimentos médicos, com consultas diárias de médicos particulares e de profissionais da própria unidade prisional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

JUSTIÇA - SE MANTIVER MELHORA, EX-PRESIDENTE DEIXA A UTI NESTA TERÇA-FEIRA

O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) pode receber alta da Unidade de Terapia Intensiva (UTI) nesta terça-feira, se mantiver evolução satisfatória, informou boletim médico divulgado nesta segunda-feira, 23, pelo Hospital DF Star, em Brasília.

Segundo a equipe médica, Bolsonaro apresenta quadro estável, com evolução favorável e sem intercorrências. “Paciente permanece estável clinicamente, com evolução favorável e sem intercorrências. Segue com antibioticoterapia endovenosa, suporte clínico intensivo e fisioterapia respiratória e motora. Se mantiver evolução satisfatória, deverá receber alta da terapia intensiva nas próximas 24 horas”, afirmou o documento.

O ex-presidente foi hospitalizado em 13 de março após registrar febre alta, queda da saturação de oxigênio, sudorese e calafrios. Bolsonaro chegou à UTI com água nos pulmões, pela aspiração de líquido do estômago, em decorrência dos soluços frequentes que ele apresenta.

No sábado, 21, ele completou 71 anos de idade. O ex-presidente recebeu parabéns e mensagens de familiares e apoiadores na porta do hospital.

Jair Bolsonaro foi preso preventivamente em 22 de novembro do ano passado. Em 15 de janeiro, foi transferido para a Papudinha, onde segue cumprindo pena pelo crime de tentativa de golpe de Estado, entre outros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

JUSTIÇA - MAIS DE 12 MIL AÇÕES CONTRA O CRIME ORGANIZADO ESTÃO PARADAS

Informação foi divulgada pelo presidente do CNJ e do STF, Edson Fachin, em debate sobre os desafios do judiciário

Do Estadão Conteúdo



Edson Fachin recebeu Aloizio Mercadante (presidente do BNDES), Gabriel Galípolo, (presidente o Banco Central) e Andrei Rodrigues (diretor-geral da Polícia Federal)

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) informou que, até o final de 2025, havia 12.448 ações penais contra organizações criminosas pendentes de julgamento no Brasil. O dado foi apresentado nesta segunda-feira, 23, pelo presidente do CNJ e do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, durante encontro nacional para debater os desafios do Poder Judiciário na atuação contra o crime organizado.

Segundo o ministro, pelo menos duas grandes organizações criminosas estão presentes em todos os Estados e no Distrito Federal. Além disso, ao menos 19% da população brasileira vive em locais com presença explícita desses grupos, o que equivale a cerca de 30 milhões de pessoas. No Rio de Janeiro, mais de 30% da população convive com a chamada “governança criminal”.

Os números são obtidos pelo Painel Nacional do Crime Organizado, ferramenta desenvolvida pelo CNJ e indicam ainda que parte relevante desses processos termina sem condenação. Segundo Fachin, o panorama reforça a necessidade de identificar gargalos e aprimorar a atuação judicial.

“Embora estejamos diante de uma ameaça à integridade do território brasileiro, as estratégias de enfrentamento ao crime organizado precisam se ajustar à heterogeneidade regional”, afirmou.

O ministro ressaltou a complexidade das ações que envolvem esse tipo de criminalidade, frequentemente marcadas por grande número de réus, hierarquias sofisticadas, uso de tecnologias digitais e criptoativos para lavagem de dinheiro, além da prática sistemática de intimidação de testemunhas e corrupção de agentes públicos.

Para o ministro, a indisponibilidade de bens e a recuperação de ativos são instrumentos centrais para enfraquecer a capacidade operacional das organizações criminosas. “Sem um Judiciário eficiente, a investigação não se completa, a condenação não se sustenta e a recuperação de ativos não se consolida”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

JUSTIÇA - MINISTRO BUSCA O 'ESTRANGULAMENTO FINANCEIRO' DAS ORGANIZAÇÕES CRIMINOSAS

Do Estadão Conteúdo

O governo do Distrito Federal foi proibido pela Justiça de vender uma área ambiental para cobrir o rombo no Banco de Brasília (BRB), apurado no caso envolvendo as fraudes financeiras do Banco Master.

A decisão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT) apontou risco de subavaliação de áreas da chamada Serrinha do Paranoá. Localizada entre as regiões administrativas do Varjão e do Paranoá, a Serrinha é um extenso trecho de cerrado nativo que abriga 119 minas d'água que contribuem para abastecer o Lago Paranoá, manancial estratégico de onde é captada parte da água fornecida à população. Ambientalistas, acadêmicos, integrantes de entidades civis e moradores da região criticam a proposta do GDF. De acordo com a resolução do juiz Carlos Frederico de Medeiros, da Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário do TJDFT, publicada no domingo (22), está proibida qualquer ação de venda e alteração da região, sob pena de multa de R\$ 500 milhões por cada ato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA PROÍBE VENDA DE ÁREA AMBIENTAL PARA SALVAR BRB

Serrinha do Paranoá está entre áreas oferecidas pelo DF como garantia

Da Agência Brasil

O governo do Distrito Federal foi proibido pela Justiça de vender uma área ambiental para cobrir o rombo no Banco de Brasília (BRB), apurado no caso envolvendo as fraudes financeiras do Banco Master.

A decisão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT) apontou risco de subavaliação de áreas da chamada Serrinha do Paranoá.

Localizada entre as regiões administrativas do Varjão e do Paranoá, a Serrinha é um extenso trecho de cerrado nativo que abriga 119 minas d'água que contribuem para abastecer o Lago Paranoá, manancial estratégico de onde é captada parte da água fornecida à população. Ambientalistas, acadêmicos, integrantes de entidades civis e moradores da região criticam a proposta do GDF.

De acordo com a resolução do juiz Carlos Frederico de Medeiros, da Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário do TJDFT, publicada no domingo (22), está proibida qualquer ação de venda e alteração da região, sob pena de multa de R\$ 500 milhões por cada ato

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2026

INTERNACIONAL - AVIÃO MILITAR CAI NA COLÔMBIA E DEIXA AO MENOS 66 MORTOS

Logo após decolar, a aeronave apresentou problemas e caiu a alguns quilômetros do aeroporto, informou a Força Aeroespacial

Do Estadão Conteúdo

Um avião Hércules, que pertencia à Força Aeroespacial Colombiana (FAC), sofreu um acidente na pista de La Tagua, no departamento de Putumayoo, na Colômbia, nesta segunda-feira, 23, informou o jornal local Notícia Caracol.

Segundo informações divulgadas pela imprensa colombiana, cerca de 125 militares estavam a bordo. Há pelo menos 66 mortos, segundo confirmação do Exército.



Segundo informações divulgadas pela imprensa colombiana, cerca de 125 militares estavam a bordo

O ministro da Defesa, Pedro Sánchez, lamentou o ocorrido na rede social X e afirmou que “todos os protocolos de atendimento às vítimas e às suas famílias foram ativados, assim como a investigação correspondente”. Depois prosseguiu: “É um evento profundamente doloroso para o país. Que nossas orações acompanhem e aliviem, em alguma medida, essa dor.”

O acidente envolveu um modelo Hércules C-130, amplamente utilizado em operações militares e com capacidade para transportar até 150 pessoas. De acordo com o comandante da Força Aeroespacial, general Fernando Silva, a aeronave apresentou uma falha ainda nos primeiros momentos de voo.

“O certo é que, logo após decolar, a aeronave sofreu algum problema e caiu em direção ao solo a alguns quilômetros do aeroporto”, afirmou.

Equipes de resgate foram mobilizadas rapidamente, favorecidas pela proximidade de uma base militar na região de onde a aeronave partiu. Dezenas de sobreviventes foram socorridos com ferimentos, enquanto as operações seguem no local.

O presidente Gustavo Petro também se manifestou, classificando o acidente como “horrível” e defendendo a necessidade de maior investimento e modernização das Forças Armadas. Segundo ele, a queda não deveria ter ocorrido.

Informações preliminares divulgadas pela imprensa local indicam que o avião pode ter enfrentado dificuldades para ganhar altitude logo após a decolagem. Um vídeo registrado por moradores mostra a aeronave voando em baixa altura momentos antes da queda. As causas do acidente serão investigadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/03/2026

INTERNACIONAL - NOS EUA, AERONAVE DA AIR CANADA BATE EM VEÍCULO NA PISTA

Piloto e copiloto morreram após a colisão no aeroporto Laguardia, em Nova York

Do Estadão Conteúdo



Segundo as autoridades, a colisão ocorreu após o pouso de um voo da Air Canada

O aeroporto LaGuardia, em Nova York, suspendeu os voos na madrugada desta segunda-feira, 23, após uma colisão envolvendo uma aeronave da Air Canada e um veículo da Autoridade Portuária na pista, segundo autoridades locais e federais.

O piloto e o copiloto do avião morreram no acidente, segundo informaram veículos da

imprensa dos Estados Unidos, como CNN e NBC. Outras 13 pessoas - sendo 11 passageiros e dois socorristas - ficaram feridas e foram encaminhadas a hospitais, de acordo com a emissora ABC, que citou fontes oficiais.

De acordo com a Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA, na sigla em inglês), o aeroporto foi fechado devido a uma “emergência” relacionada a uma aeronave. “LaGuardia está fechado”, informou o órgão em seu site, acrescentando que os voos com destino ao terminal foram suspensos.

O Departamento de Polícia de Nova York confirmou a colisão, mas não divulgou detalhes adicionais até o momento.

Já o Corpo de Bombeiros da cidade informou que foi acionado por volta das 23h38 após relatos de um incidente envolvendo um avião e um veículo na pista. Em comunicado por e-mail, um porta-voz disse que as equipes “responderam a um incidente reportado envolvendo um avião e um veículo na pista” do aeroporto. Segundo as autoridades, a colisão ocorreu após o pouso de um voo da Air Canada.

Vídeos registrados por testemunhas e publicados nas redes sociais mostram a aeronave com danos severos na parte frontal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INTERNACIONAL - ACORDO COM IRÃ DEVE TER 15 PONTOS, DIZ TRUMP

Entre os temas discutidos com os americanos está o fim do programa nuclear iraniano, de acordo com o presidente dos EUA

Do Estadão Conteúdo



Apesar de Trump anunciar que houve avanço nas negociações, o Irã deu a entender que não dialoga com os EUA

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou nesta segunda-feira, 23, que Washington e Teerã discutem um plano com cerca de 15 pontos para encerrar a guerra no Oriente Médio, sendo os três primeiros sobre o fim do programa nuclear do Irã.

“Tivemos conversas muito produtivas. Vamos ver onde elas nos levam. Temos pontos de concordância importantes - eu diria que quase todos os pontos de concordância”, disse Trump a jornalistas antes de embarcar no Aeroporto Internacional de Palm Beach, na Flórida.

Questionado sobre o número de pontos do acordo, o presidente respondeu que seriam “cerca de 15”, destacando que o Irã não vai ter uma arma nuclear. “Esse é o número um, dois e três.”

“As conversas transcorreram, eu diria, perfeitamente. Se eles levarem isso adiante, esse problema, esse conflito, terminará - e acho que terminará de forma muito, muito substancial”, afirmou o republicano.

Trump também disse que representantes dos EUA devem conversar com líderes iranianos por telefone, já que seria difícil organizar um encontro presencial. “Eles querem muito chegar a um acordo, nós também gostaríamos de chegar a um acordo”, acrescentou.

Ele afirmou ainda que seu genro, Jared Kushner, e o enviado especial dos EUA, Steve Witkoff, conversaram com um líder iraniano no domingo, 22, mas negou que a pessoa fosse o filho do falecido líder supremo do Irã, Mojtaba Khamenei. “Não tivemos notícias do filho. Todos disseram que houve uma declaração, mas não vimos nada. Não sabemos se ele está vivo”, afirmou.

Horas antes de falar com jornalistas, Trump havia anunciado nas redes sociais que houve avanço nas negociações com o Irã e que determinou a suspensão dos ataques à infraestrutura civil do país por cinco dias.

O Ministério das Relações Exteriores do Irã, no entanto, sugeriu que o país não dialoga com os EUA sobre o fim da guerra e afirmou que a declaração de Trump faz parte de um esforço para reduzir os preços da energia e ganhar tempo para implementar seus planos militares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INTERNACIONAL - ISRAEL CONTINUA ATAQUES CONTRA IRÃ E LÍBANO

Netanyahu celebrou a eliminação de dois cientistas nucleares
Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, fez um pronunciamento nesta segunda-feira, 23, após conversar com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Segundo ele, o republicano acredita que existe uma oportunidade de aproveitar as “conquistas que alcançamos com as forças armadas dos EUA” para concretizar os objetivos de guerra e lograr um acordo “que salvaguardará nossos interesses vitais”.

“Ao mesmo tempo, continuamos atacando tanto o Irã quanto o Líbano. Estamos destruindo o programa de mísseis e o programa nuclear, e continuamos prejudicando gravemente o Hezbollah”, disse.

“Há poucos dias, eliminamos mais dois cientistas nucleares. Protegeremos nossos interesses vitais em qualquer situação”, afirmou.

Ao mesmo tempo, Netanyahu convocou os líderes da coalizão para uma discussão urgente, de acordo com o Channel 12.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026

INTERNACIONAL - MILEI DIZ QUE ARGENTINA PODE AJUDAR EUROPA

Segundo ele, país tem condições de garantir segurança energética
Do Estadão Conteúdo

O presidente argentino, Javier Milei, afirmou que a Argentina está em condições de garantir a segurança energética da Europa, durante evento em Budapeste no domingo, 22, em um contexto marcado por instabilidade geopolítica e pressão sobre o fornecimento.

A afirmação foi feita durante a Conferência de Ação Política Conservadora (CPAC, em inglês), realizada na Hungria.

Milei ainda destacou o crescimento dos investimentos no setor e classificou o momento como uma “corrida do ouro”, impulsionada principalmente pelas reservas de gás e petróleo do país.

“A Europa buscou durante anos a independência energética. Nós oferecemos algo melhor, um parceiro confiável, com reservas enormes e um governo que honra seus contratos”, acrescentou o presidente argentino. Além disso, Milei elogiou o primeiro-ministro húngaro, o “amigo” Viktor Orbán.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CORREIOS ADOTAM NOVA JORNADA DE TRABALHO, DE 12H POR 36H, PARA AUMENTAR ENTREGAS AOS FINAIS DE SEMANA

Atualmente, os carteiros têm jornada de 8 horas por dia. Aqueles que trabalham todos os sábados, ganham um adicional de 15% do salário

Por Thaís Barcellos e Geralda Doca — Brasília



Caminhão dos Correios — Foto: Correios/Divulgação

Os Correios vão adotar, de forma gradual, a escala de trabalho 12x36, que prevê uma jornada de 12 horas com descanso posterior de 36 horas. A medida faz parte do plano de reestruturação da empresa e tem o objetivo de aumentar as entregas no final de semana, permitindo que a estatal seja mais competitiva frente aos seus rivais privados – que já entregam aos sábados e domingos.

A cerca de uma semana do fim do prazo: Correios têm menos de 30% de adesão ao PDV

Negócios: Telecom Italia, controladora da TIM, pode ser comprada por estatal italiana de correios por US\$ 12,5 bi

Atualmente, os carteiros têm jornada de 8 horas por dia. Aqueles que trabalham todos os sábados, ganham um adicional de 15% do salário. Já em dia de repouso, como domingos e feriados, o bônus é de 200%. Com a escala 12x36, os empregados não terão mais direito ao adicional de 15%, mas as regras do trabalho em dia de repouso permanecem.

Nesse caso, além do ganho operacional, com possibilidade de melhorar as entregas no fim de semana, a empresa espera conseguir reduzir os custos - atuando em duas frentes no plano de reestruturação. Com a nova jornada, o valor pago a título de vale-transporte também deve cair, uma vez que terá redução de 22 dias trabalhados para 14 dias, em média.

Correios: governo pode fazer aporte na empresa em 2027, diz ministra

Já o pagamento do vale-alimentação e refeição não será alterado e de outros benefícios não será alterado.

A adesão à escala 12x36 será voluntária e elegível apenas para atividades específicas da empresa. Hoje, não existe essa jornada nos Correios, mas a modalidade é permitida pela legislação trabalhista.

Em comunicado aos funcionários, a estatal afirma que a adoção ocorrerá conforme as necessidades do serviço, permitindo maior adequação das equipes e dos turnos ao ritmo real da operação e do negócio. A empresa ainda ressalta que vai respeitar os direitos dos funcionários e à legislação do trabalho.

Prejuízo: Tesouro corrige dados e previsão de déficit dos Correios vai a R\$ 9,1 bi em 2026

Os Correios mencionam que a medida é especialmente indicada para áreas que demandam funcionamento contínuo e maior agilidade na entrega, em um cenário de crescimento do comércio eletrônico e de exigência crescente por prazos mais curtos.

"A jornada flexível se consolida como um diferencial competitivo relevante, ao ampliar a capacidade operacional dos Correios e fortalecer o posicionamento da empresa frente à concorrência no segmento de encomendas."

Os Correios vivem uma das maiores crises da sua história e um das razões apontadas para a queda nas receitas é o aumento da concorrência com empresas privadas, que têm maior investimento em tecnologia e maior flexibilidade. Com a nova jornada, a empresa tenta estreitar essa diferença.

Dentro do plano de reestruturação, a estatal também tenta remodelar a plataforma de comércio eletrônico, o Mais Correios, com medidas de inteligência de mercado, abrangência de produtos e impulsionamento de ofertas. Uma das mudanças, no entanto, depende de uma parceria para agregar serviço financeiro à plataforma, visto como principal diferencial das concorrentes.

Em fevereiro: Correios venderam 21 imóveis em leilões; objetivo é arrecadar R\$ 1,5 bi até dezembro. Todas as melhorias, no entanto, dependem de um avanço no principal serviço da casa: as entregas. Os Correios ainda batalham para chegar à meta de 96% das encomendas entregues no prazo. Em fevereiro, a média nacional foi de cerca de 80%, embora 14 estados já estejam em torno do alvo estabelecido.

Outra mudança prevista no plano de reestruturação é a simplificação do plano de cargos e salários da estatal. Atualmente, os Correios têm uma longa lista de cargos específicos, que dificultam o remanejamento de servidores. A mudança também será voluntária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/03/2026

AENA, ZURICH E RIOGALEÃO VÃO DISPUTAR LEILÃO DO AEROPORTO GALEÃO

Certame acontece no próximo dia 30, na B3, em São Paulo

Por João Sorima Neto — São Paulo



Aeroporto do Galeão fez parte das primeiras rodadas de concessão de aeroportos, em 2013, ainda no governo Dilma Rousseff — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

O consórcio RIOGaleão, formado pela gestora brasileira Vinci Compass e pela Changi, de Cingapura, a espanhola Aena e a suíça Zurich entregaram propostas para o leilão de repactuação do Galeão, que acontece no próximo dia 30, na B3, em São Paulo. A entrega dos envelopes com os lances aconteceu nesta terça-feira, também na B3.

O governo espera arrecadar R\$ 1,5 bilhões com o leilão, conforme O GLOBO antecipou na última segunda-feira. A outorga mínima é de R\$ 932 milhões, segundo o edital.

No mercado, a participação da Aena e da Zurich era dada como certa. A Aena já tem a concessão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e poderia criar incentivos para ponte-aérea Rio-São Paulo, uma das rotas mais movimentadas do país.

A Zurich, por outro lado, já tem um escritório no Rio. Para ela, a recuperação do movimento de passageiros no Galeão, além do anúncio da Gol como base internacional da companhia naquele terminal, também é um novo estímulo. A suíça já administra os aeroportos de Florianópolis, Vitória, Natal e Macaé (RJ).

Quem vencer o leilão terá o controle da operação do aeroporto, já que os 49% de participação da Infraero serão eliminados. No consórcio RIOGaleão, a Vinci Compass tornou-se a controladora após

ter comprado participação da Changi. Atualmente possui 70% da RIOGaleão, enquanto a Changi ficou com 30%. Caso a RIOGaleão mantenha a concessão, vencendo o leilão, a Vinci Compass terá fatia de 85% enquanto a Changi ficará com 15%.

O novo vencedor permanecerá responsável pela operação até 2039.

O Galeão fez parte das primeiras rodadas de concessão de aeroportos, em 2013, ainda no governo Dilma Rousseff. Com outorga mínima de R\$ 4,8 bilhões, o terminal foi arrematado por R\$ 19 bilhões pelo consórcio então formado por Odebrecht Transport e Changi. A Infraero ficou com 49% do terminal, na regra original.

As projeções de movimentação de passageiros e receitas acabaram frustradas, e a outorga oferecida ficou caravdemais. Em 2017, a Changi comprou a parte da Odebrecht no negócio. A situação do aeroporto tinha se agravado com a crise econômica e a pandemia piorou o cenário.

Entre as principais alterações neste leilão de repactuação estão a transformação da outorga anual fixa em variável, conforme o faturamento do aeroporto, e desobrigação de fazer investimentos pesados, como construção de uma nova pista.

Ativo único

O leilão de repactuação ocorre sob um desenho contratual reformulado, resultado de negociações entre o governo, o Tribunal de Contas da União e a Agência Nacional de Aviação Civil. Por isso, segundo o advogado Felipe Kfuri, sócio do L.O. Baptista Advogados e especialista em direito empresarial e infraestrutura, atraiu o interesse de outras grandes concessionárias, como a Aena e a Zurich Airport.

No caso da Aena, diz o especialista, o Galeão é avaliado como um ativo complementar a seu portfólio no Brasil. A Aena Brasil opera atualmente 17 aeroportos no país, espalhados por nove estados e quatro regiões, tornando-se a maior operadora aeroportuária do país em número de terminais. Além de Congonhas (SP), o segundo maior em volume de passageiros no país, estão sob administração dos espanhóis terminais no Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Norte.

— O aeroporto agrega maior capacidade instalada, vocação para voos internacionais e melhor adequação a conexões domésticas de maior alcance, ampliando a exposição da operadora a fluxos e receitas distintos daqueles associados à operação de alta frequência e curta distância — ele.

Já Para a Zurich, o Galeão representa a possibilidade de incorporar um aeroporto de maior escala e relevância à sua operação no Brasil, hoje concentrada em terminais regionais e de médio porte. A entrada em um ativo com maior densidade de tráfego e potencial comercial amplia o escopo da operação da Zurich no país e reforça sua presença no Sudeste, região central para a aviação nacional.

David Goldberg, sócio-diretor da A&M Infra, era esperado o interesse de outras concessionárias já que o Galeão é um ativo de classe mundial, bom para o portfólio de qualquer grande operadora internacional. E também porque o leilão foi estruturado de uma forma atrativa.

— Não demanda investimento, é um ativo completamente brownfield (já em operação), o que o torna mais fácil de estudar, preparar uma oferta e entrar na disputa. Então faz sentido que as concessionárias que já operam no país enxerguem muito valor num ativo desse porte. O Galeão é o segundo grande aeroporto internacional de entrada no Brasil, atrás apenas de Guarulhos. Você tem um tráfego internacional significativo, que é uma particularidade desses grandes hubs, que possuem apenas esses dois representantes no país. Então, para empresas como Zurich e Aena, é um ativo único — explica.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/03/2026

GOVERNO TEM MAIOR ARRECADAÇÃO PARA FEVEREIRO E RECEITA CHEGA A R\$ 222,1 BILHÕES

Resultado é o maior da série histórica tanto para o mês quanto para o primeiro bimestre, com impulso de renda, consumo e juros altos

Por Bruna Lessa — Brasília

A arrecadação de impostos e contribuições federais somou R\$ 222,1 bilhões em fevereiro de 2026, informou a Receita Federal nesta terça-feira. O valor representa alta real de 5,68% em relação ao mesmo mês do ano passado (R\$ 210,1 bilhões) — já descontada a inflação — e é o maior já registrado para meses de fevereiro na série histórica.

No acumulado de janeiro e fevereiro, o governo arrecadou R\$ 547,8 bilhões, também o maior valor já registrado para o primeiro bimestre da série, com crescimento real de 4,41%.

A principal fonte de crescimento da arrecadação continua sendo a renda do trabalho. As chamadas receitas previdenciárias, que incidem sobre salários, somaram R\$ 60,5 bilhões em fevereiro, com avanço real de 5,68%.

O desempenho reflete o aumento da massa salarial e a expansão do emprego formal, que ampliam a base de contribuintes e, consequentemente, a arrecadação.

Outro destaque veio dos tributos ligados ao consumo. A arrecadação de PIS/Cofins atingiu R\$ 47,6 bilhões, com alta real de 8,45%, impulsionada pelo crescimento das vendas no comércio e da atividade de serviços.

Juros altos elevam tributação sobre aplicações

O ambiente de juros elevados também contribuiu para o resultado. Com retornos maiores em aplicações financeiras, aumentou a arrecadação sobre rendimentos de capital.

Esse movimento aparece especialmente no imposto retido na fonte sobre investimentos e lucros distribuídos, que teve forte crescimento no período.

Além disso, o IOF (Imposto sobre Operações Financeiras) somou R\$ 8,7 bilhões em fevereiro, com salto real de 35,7%.

Segundo a Receita, o desempenho foi impulsionado tanto pelo aumento das operações de crédito quanto pela maior movimentação de câmbio, além de mudanças nas regras do tributo implementadas ao longo de 2025.

Empresas e importações mostram sinais mais fracos

Apesar do resultado positivo no agregado, alguns componentes da arrecadação tiveram desempenho mais fraco.

Os tributos sobre o lucro das empresas, como IRPJ e CSLL, registraram queda em fevereiro, influenciados principalmente pela redução nos pagamentos mensais por estimativa — indicador que acompanha mais de perto a lucratividade das companhias.

No comércio exterior, o desempenho também foi negativo. A arrecadação com o imposto de importação somou cerca de R\$ 7,17 bilhões em fevereiro, com queda real frente ao mesmo mês do ano passado, mesmo após o governo elevar as alíquotas sobre uma série de produtos.

De acordo com a Receita Federal, o recuo foi provocado principalmente por fatores macroeconômicos. Houve queda no volume de importações, medida em dólar, e recuo na taxa de câmbio, o que reduz o valor em reais das mercadorias compradas no exterior — e, consequentemente, a base de incidência do imposto.

Na prática, quando o país importa menos, seja por desaceleração da atividade, seja por fatores cambiais, a arrecadação desses tributos tende a cair.

A alta do imposto, que atingiu cerca de mil produtos, foi adotada com o objetivo de proteger a indústria nacional, mas teve repercussão negativa em parte do mercado. Além disso, apenas uma parcela das novas alíquotas entrou em vigor em fevereiro, com o restante passando a valer a partir de março.

A equipe da Receita projeta uma arrecadação de cerca de R\$ 14 bilhões adicionais em 2026 com a medida. Técnicos da Receita, no entanto, avaliam que ainda é cedo para medir com precisão o impacto direto da mudança, já que o desempenho da arrecadação depende de um conjunto de fatores, como câmbio, nível de atividade e volume de comércio exterior.

Setores que mais contribuíram

Na análise por atividade econômica, houve forte crescimento da arrecadação em segmentos específicos, com destaque para:

- extração de petróleo e gás
- setor financeiro
- serviços de informação
- comércio varejista

Esses setores concentraram boa parte do avanço da arrecadação no período, refletindo tanto o desempenho da economia quanto fatores específicos, como preços de commodities e atividade financeira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/03/2026

GOVERNO PROPÕE SUBVENÇÃO DE R\$ 1,20 POR LITRO DE DIESEL IMPORTADO E QUER QUE ESTADOS CONTRIBUAM COM METADE DO CUSTO

Medidas anteriores de desoneração de impostos e subsídio já representavam renúncia de R\$ 0,62 por litro

Por Bruna Lessa e Thaís Barcellos — Brasília



Presidente Lula e Dario Durigan (Fazenda) — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O novo ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta terça-feira que o governo propôs aos estados dividir os custos para estabelecer uma subvenção do diesel importado de R\$ 1,20 por litro do combustível, sendo cada ente responsável por R\$ 0,60 por litro. Durigan falou após uma reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no Palácio do Planalto.

A nova ideia visa a substituir a proposta do governo na semana passada, de desoneração do ICMS sobre o diesel importado. Segundo Durigan, a estimativa de renúncia fiscal é igual à proposta anterior, de R\$ 3 bilhões por mês, sendo que R\$ 1,5 bilhão para cada ente. A medida seria restrita a 31 de maio.

--- Em vez de falar de retirada de ICMS, nós vamos ambos, União e estados, trabalhar na linha de subvenção ao diesel (importado). --- explicou Durigan. --- Por que essa contraproposta? Porque nos permite uma resposta mais rápida. Estamos vendo uma volatilidade muito grande em razão da guerra do Irã e o presidente tem nos pedidos respostas céleres --- completou.

Segundo o ministro, o objetivo é garantir o abastecimento do país, tendo em vista as reclamações de prefeitos e governadores sobre problemas nessa seara. Ele comentou que havia algumas preocupações dos estados em relação à desoneração do ICMS devido a um receio de descumprir leis fiscais.

Os importadores de diesel vão ter uma espécie de controle junto à União da litragem de diesel importada. Os estados irão apresentar uma resposta ao governo federal em reunião marcada para sexta-feira. Para Durigan, a medida deve ajudar as dificuldades das importadoras de combustível.

O governo Lula já havia adotado um conjunto de ações para reduzir a pressão que as altas na cotação internacional do barril de petróleo vêm exercendo sobre o óleo diesel por conta da guerra no Oriente Médio.

Uma das medidas já anunciadas foi zerar as alíquotas de PIS/Cofins incidentes sobre o diesel. Na prática, isso elimina os únicos dois impostos federais atualmente cobrados sobre o combustível e representa uma redução de R\$ 0,32 por litro. Além disso, ficou estabelecido uma subvenção a produtores e importadores de diesel, no valor de R\$ 0,32 por litro, que deverá ser repassada. Somadas, as duas medidas têm o objetivo de gerar um alívio de R\$ 0,64 por litro nas bombas.

--- O que já foi anunciado só do governo federal, a desoneração do Pis/Cofins e subvenção de R\$ 0,32 por litro, está mantido e dado. O que estamos discutindo agora frente a um cenário de muita volatilidade e de risco de abastecimento é dar um passo a mais, em conjunto, unindo esforços.

As medidas são uma resposta ao cenário de forte volatilidade dos preços do petróleo causado pela guerra envolvendo os Estados Unidos, Israel e o Irã e pelas tensões no entorno do Estreito de Ormuz, corredor estratégico por onde passa cerca de um quinto do petróleo consumido no mundo.

Também participaram da reunião mais cedo a ministra da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck; o secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Guilherme Mello; e o secretário especial de Análise Governamental da Casa Civil, Bruno Moretti.

Um dos temas tratados no encontro foi a questão dos combustíveis, que tem mobilizado o governo diante da alta dos preços e da volatilidade no mercado internacional. A equipe econômica vem discutindo medidas para tentar reduzir os impactos sobre o diesel e evitar repasses ao consumidor.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/03/2026

NORDESTE É NOVA FRENTE PARA CENTROS LOGÍSTICOS

Descentralização dos galpões visa a superar gargalos de infraestrutura e ficar mais próximo do consumidor final

Por Caroline Nunes — Rio de Janeiro



Centro de distribuição do Mercado Livre em Lauro de Freitas (BA): redução de 55% nos custos — Foto: Divulgação/Mercado Livre

A expansão do comércio eletrônico no Brasil, acompanhada da promessa de entregas cada vez mais rápidas, vem impulsionando a descentralização dos centros logísticos pelo país. Após o salto na pandemia, que transformou Cajamar (SP) em polo desses galpões, o setor passou a se expandir para além do Sudeste. Hoje, operadoras avançam para o Norte e, sobretudo, para o Nordeste, em busca de maior proximidade com o

consumidor.

O mercado de condomínios logísticos e industriais encerrou 2025 com alta demanda e expansão acelerada, segundo a consultoria imobiliária Newmark. Ao todo, foram entregues 3,4 milhões de metros quadrados em novos empreendimentos — volume 43% superior ao de 2024.

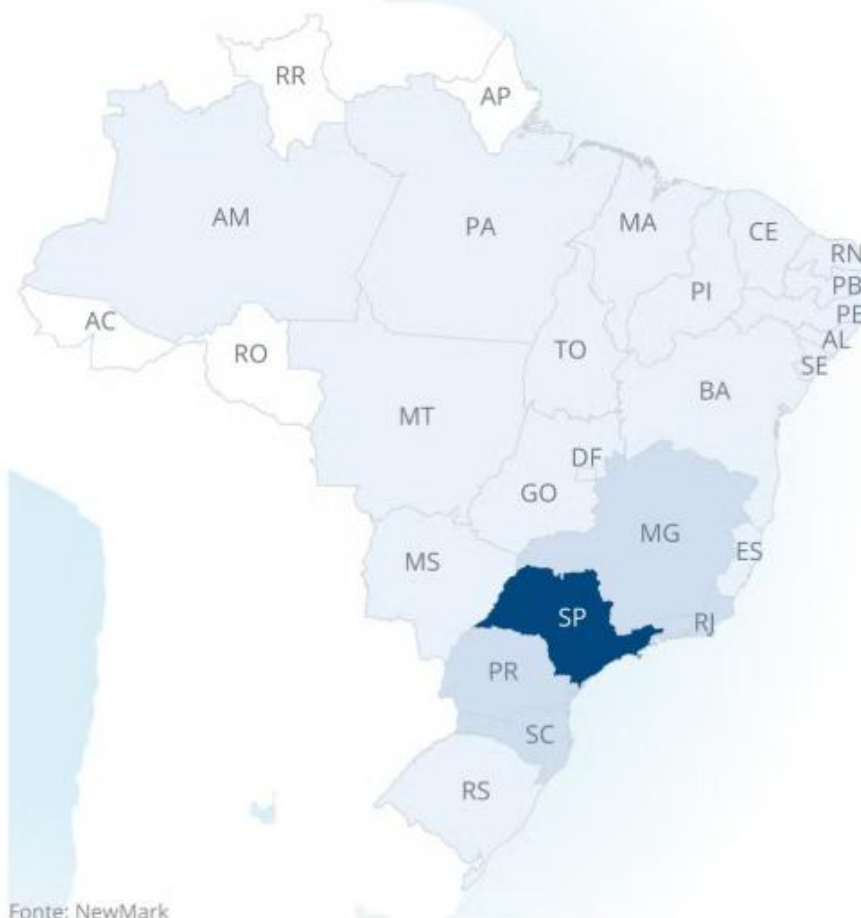
Apesar de o Sudeste concentrar mais unidades, o Nordeste cresce em ritmo mais veloz desde 2019, com média anual de 9,3%, ante 7,9% do Sudeste. No Norte, a expansão é mais modesta, de 4,6%, mas já alcança cidades que antes não contavam com esse tipo de desenvolvimento.

— Tudo indica que veremos mais galpões nessa região (Nordeste). O mercado ainda é pequeno, mas cresce em ritmo significativo. Trata-se de uma área com grande potencial de expansão, embora tudo dependa da demanda dos inquilinos desses empreendimentos — diz Mariana Hanania, chefe de Pesquisa de Mercado da Newmark.

A Log, desenvolvedora e gestora de galpões, soma mais de 2,7 milhões de m² de área bruta locável (ABL) no Brasil e reforça a aposta no Nordeste, onde está presente em sete estados. A empresa pretende destinar 30% de novas áreas para locação à região.

| Expansão dos galpões

ESTOQUE DE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS (em milhões de m²)

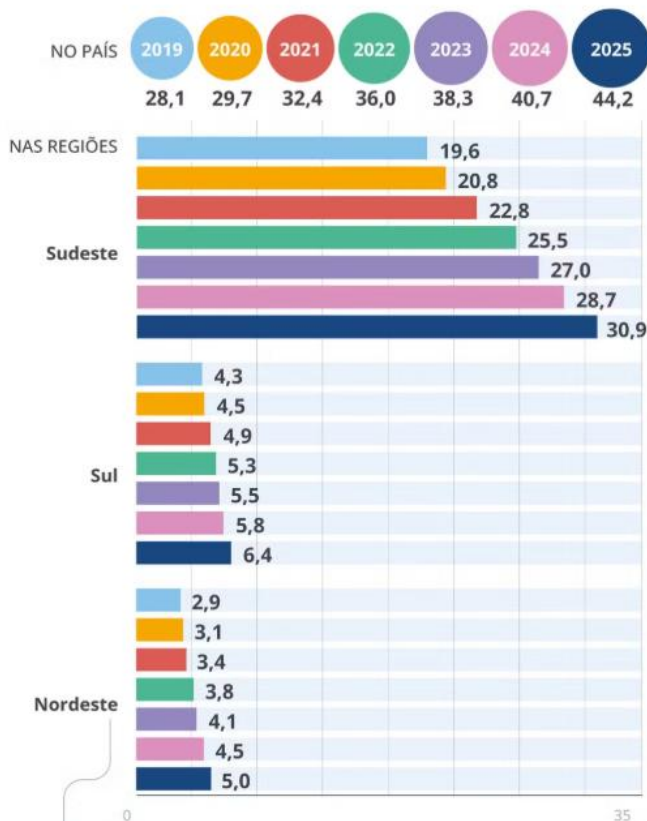


Fonte: NewMark

Expansão dos galpões — Foto: Arte O GLOBO

Expansão dos galpões — Foto: Arte O GLOBO

ÁREA TOTAL DE GALPÕES A CADA ANO (em milhões de m²)



Apesar de o Sudeste ainda concentrar a maior parte dos centros logísticos do país, o ritmo de crescimento na Região Nordeste é maior.

Desde 2019, a média anual de expansão é de 9,3%, ante 7,9% do Sudeste.

Nas regiões Norte e Centro-Oeste, a área ocupada pelos galpões logísticos não chega a 1 milhão de metros quadrados.

Fonte: NewMark

Área total de galpões a cada ano — Foto: Arte O GLOBO

Área total de galpões a cada ano — Foto: Arte O GLOBO

A empresa mantém um cronograma de investimentos, que inclui R\$ 370 milhões no LOG Fortaleza 3 (CE) e R\$ 140 milhões no LOG João Pessoa (PB). A meta é entregar 500 mil m² por ano até 2028, com foco em polos estratégicos.

Segundo o diretor de operações da empresa, Márcio Siqueira, os empreendimentos na região já atingem taxas de ocupação entre 70% e 90% antes da conclusão.

— Por muito tempo, a localização dos centros de distribuição foi definida muito mais por incentivos fiscais do que por eficiência operacional. Agora, estamos entrando em um novo ciclo. Com a reforma tributária e a lógica de tributação no destino do consumo, essa distorção tende a diminuir.

Siqueira acrescenta:

Isso muda a equação logística do país. As empresas passam a tomar decisões muito mais baseadas em eficiência, proximidade com o consumidor e qualidade da infraestrutura. Nesse contexto, regiões como o Nordeste ganham protagonismo natural.

Entrega em até 48 horas

Para especialistas, a migração reflete a rápida ascensão do comércio eletrônico na pandemia e a necessidade de entregas mais rápidas em um país de dimensões continentais e infraestrutura de rodovias deficiente. A solução tem sido aproximar os estoques dos consumidores.

— Não temos infraestrutura para que a entrega seja rápida. As rodovias brasileiras são muito deficientes, atravessam muitas cidades e foram projetadas há cerca de 50 anos — explica Paulo Resende, diretor do Núcleo de Logística, Supply Chain e Infraestrutura da Fundação Dom Cabral.

— Por outro lado, o brasileiro está cada vez mais dependente da chegada do que comprou e quer entrega rápida, aliás, muito rápida. Não posso mais considerar 12 dias para entregar — ressalta.

Esse movimento já orienta a estratégia de grandes empresas. Em relação a locação desses empreendimentos, segundo a Newmark, Mercado Livre, Amazon e Shopee ocupam mais de 775 mil m² de galpões no Nordeste, que tem estoque total de 4,7 milhões de m². Sem contar os centros de distribuição próprios.

No Mercado Livre, a estrutura soma 3,5 milhões de m² de área construída, com 27 centros de distribuição no modelo fulfillment — em que a empresa armazena, embala e entrega os produtos, garantindo envios mais rápidos, no mesmo dia ou no seguinte — e mais de 5 mil operações logísticas. A empresa realiza 75% das entregas rápidas em até 48 horas.

Segundo seu diretor sênior de Logística, Luiz Vergueiro, houve redução de até 55% nos custos de envio para vendedores do Nordeste em 2025, além da ampliação do frete grátis em compras a partir de R\$ 19.

Para sustentar prazos menores, o Mercado Livre ampliou a presença logística em cidades estratégicas, com centros de distribuição em locais como Lauro de Freitas, Salvador (ambos na Bahia) e Recife.

Eduardo Maróstica, professor de MBAs da Fundação Getúlio Vargas (FGV), destaca que o consumidor atual não se preocupa apenas com o preço, mas também com o tempo de entrega.

— Quanto menor a distância até o consumidor, menor o custo de entrega. Ter centros próximos permite otimizar a chamada última milha, e quem está mais perto acaba ganhando a preferência do cliente. Hoje, o consumidor é multitela, comparando ofertas em diferentes plataformas, e quem consegue se comprometer mais rapidamente com ele sai na frente — explica.

Mais capilaridade

O Magalog, braço logístico do Magalu, reúne 21 centros de distribuição, dois hubs nacionais, cerca de 20 regionais e mais de 165 bases operacionais parceiras. As lojas físicas também funcionam como pontos de escoamento, ampliando a capilaridade. Ao todo, a área de armazenagem supera um milhão de m².



Amazon mantém mais de 250 centros logísticos no país, sendo mais de 70 no Norte e Nordeste. — Foto: Amazon/Divulgação

— Acreditamos que para os objetivos da companhia é fundamental a descentralização logística. Estar presente em cada vez mais cidades e com entregas cada vez mais rápidas é a nossa missão — diz Márcio Chammas, CEO do Magalog.

A Amazon, por sua vez, mantém mais de 250 centros logísticos no país, sendo mais de 70 no Norte e

Nordeste. Para 2026, a empresa prevê ampliar a rede, com novos centros e expansão de programas de entrega. Segundo o diretor de Operações, Ricardo Pagani, a rede no Brasil combina grandes polos de distribuição com estações de entrega e parcerias com negócios locais.

— Essa combinação de grandes centros e instalações distribuídas é o que nos permite entregar em 100% dos municípios brasileiros — diz Pagani.

Para Maróstica, da FGV, o próximo passo dessa expansão é intensificar modelos em que o consumidor retira o pedido em pontos específicos, reduzindo estoques e custos.

— O conceito de última milha tende a se fortalecer, porque aproxima quem vende de quem recebe. No futuro, acredito que os consumidores poderão retirar diretamente nos galpões, o que aumentará a eficiência, reduzirá custos de armazenagem e melhorará a experiência do cliente, tornando a operação mais eficaz.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NOVO LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO DEVERÁ TER DISPUTA ENTRE ZURICH, AENA E CHANGI/VINCI

Certame marcado para 30 de março, em São Paulo, definirá novo operador; lance mínimo será de R\$ 932 milhões pela operação do aeroporto

Por Elisa Calmon (Broadcast)

O novo leilão do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ) deve atrair três concorrentes, segundo fontes ligadas ao processo. Foram apresentadas propostas pelo atual operador, o consórcio formado por Changi e Vinci Compass, além da Aena e da Zurich Airport. O certame está marcado para a próxima segunda-feira, 30, na sede da B3, em São Paulo.

O edital prevê a realização de um processo competitivo simplificado, com lance mínimo de R\$ 932 milhões pela operação do aeroporto. O documento estabelece ainda a cobrança de uma contribuição variável de 20% do faturamento bruto da concessionária até 2039, além da saída da Infraero da administração até março de 2026.



Aeroporto do Galeão será leiloadado na segunda-feira, 30 Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Atualmente, a União, por meio da Infraero, detém 49% da concessionária RioGaleão, enquanto a fatia restante pertence a Vinci e a Changi Airports International (CAI), de Cingapura. A Vinci entrou no negócio em outubro de 2025, após adquirir 70% da participação da acionista original.

No início de 2022, a Changi chegou a manifestar a intenção de devolver a concessão, alegando frustração na demanda em relação às projeções iniciais, mas posteriormente recuou. Desde então, o poder público busca alternativas para reequilibrar o contrato. Em junho de 2025, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a repactuação por meio do modelo de venda assistida, que inclui a realização do novo leilão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/03/2026

EQUINOR INICIA PERFURAÇÃO DE PROJETO QUE VAI CONTRIBUIR COM 15% DA DEMANDA NACIONAL

Projeto é uma parceria com Repsol Sinopec e Petrobras e tem objetivo de 16 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Equinor Brasil informou nesta terça-feira, 24, que a sonda Valaris DS-17 iniciou a fase de perfuração do projeto Raia, no pré-sal da Bacia de Campos. Trata-se de um dos principais projetos de gás natural do Brasil. O campo é operado pela Equinor, com 35%, em parceria com a Repsol Sinopec Brasil (35%) e a Petrobras (30%).

O projeto tem reservas recuperáveis de gás natural e óleo/condensado superiores a um bilhão de barris de óleo equivalente (boe). Raia tem capacidade para escoar 16 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, segundo a empresa.

“O Brasil é um país de projetos pioneiros para a Equinor e Raia, com seu conceito inovador, materializa isso. Estamos cada vez mais próximos de alcançar o objetivo de contribuir com cerca de 15% da demanda nacional de gás em 2028, quando o projeto entrar em operação”, afirmou em nota a presidente da Equinor no Brasil, Veronica Coelho.

O gás será exportado por meio de um gasoduto de 200 km que ligará o FPSO a Cabiúnas, no município de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro.



Navio petroleiro FPSO Bacalhau, da Equinor, chega ao Brasil; produção começou em outubro Foto: Divulgação/Equinor

A campanha de perfuração ocorre a aproximadamente 200 km da costa, em lâminas d'água de cerca de 2.900 metros. As atividades serão realizadas pela DS-17, um navio-sonda de águas ultraprofundas, capaz de operar em profundidades superiores a 3,6 mil metros.

A sonda DS-17 também integrou a campanha de perfuração de Bacalhau, campo operado pela Equinor na

Bacia de Santos, que iniciou a produção em outubro do ano passado.

O projeto Raia é o maior investimento internacional da Equinor, totalizando aproximadamente US\$ 9 bilhões. Além disso, segundo a companhia, o FPSO do projeto deve estar entre os mais eficientes do mundo em termos de intensidade de carbono, com emissões médias de CO2 de cerca de 6 kg por barril de óleo equivalente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/03/2026

MORAES AUTORIZA PRISÃO DOMICILIAR PARA BOLSONARO POR 90 DIAS COM TORNOZELEIRA

Ministro do Supremo acolheu parcialmente parecer da Procuradoria-Geral da República, que foi favorável à transferência do ex-presidente para o regime domiciliar; Bolsonaro está proibido de usar celular, redes sociais e gravar vídeos durante o período

Por Fausto Macedo e Felipe de Paula

O ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, autorizou nesta terça, 24, que Jair Bolsonaro (PL), de 71 anos, volte a cumprir pena em prisão domiciliar por 90 dias para a recuperação de uma broncopneumonia bacteriana bilateral. O ex-presidente está hospitalizado desde 13 de março.

Moraes acolheu parcialmente a manifestação da Procuradoria-Geral da República, que foi favorável à progressão de regime do ex-presidente, ao apontar que ele está sujeito a “súbitas e imprevisíveis alterações perniciosas de um momento para o outro”.



Carlos Bolsonaro divulgou uma foto do ex-presidente no hospital DF Star Foto: @CarlosBolsonaro via X

Na decisão, Moraes determinou que após 90 dias “será reanalisada a presença dos requisitos necessários para a manutenção da prisão domiciliar humanitária, inclusive com perícia médica se houver necessidade”.

Bolsonaro está preso no 19º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal, a Papudinha, desde 15 de janeiro. Antes, estava custodiado na Superintendência da Polícia Federal em Brasília desde novembro de 2025, quando tentou violar a tornozeleira eletrônica.

Por que 90 dias?

A concessão de 90 dias de prisão domiciliar ao ex-presidente foi fundamentada na “literatura médica”, segundo o ministro. “Devido às condições mais frágeis do sistema imunológico de idosos, o processo de recuperação total de pneumonia nos dois pulmões, com retorno da força, fôlego e disposição, pode durar entre 45 (quarenta e cinco) e 90 (noventa) dias, com ambiente controlado”, argumenta no despacho.

Na percepção do ministro, “o procedimento estabelecido para garantir a saúde e dignidade do custodiado Jair Messias Bolsonaro foi extremamente eficiente, com início às 6h45 do dia 13/3, permitindo sua imediata remoção para hospital particular, sem qualquer necessidade de autorização judicial específica”.

“Saliente-se, ainda, que o custodiado poderia ter antecipado seu próprio atendimento, caso tivesse acionado mais cedo o ‘botão do pânico’, que estava à sua disposição 24 (vinte e quatro) horas por dia”, assinala Moraes em despacho de 40 páginas.



Moraes autorizou que os seguranças a que o ex-presidente Jair Bolsonaro tem direito voltem a exercer suas funções durante o período de prisão domiciliar Foto: WILTON JUNIOR/ESTADÃO

Por ordem do ministro, o ex-presidente está proibido de usar celular, telefone ou qualquer outro meio de comunicação externa, seja de forma direta ou por intermédio de terceiros.

Nas visitas autorizadas, os aparelhos eletrônicos deverão passar por vistoria e ficarão retidos com os agentes responsáveis pela segurança. A decisão também proíbe o uso de redes sociais e a gravação de vídeos ou áudios, direta ou indiretamente, inclusive por meio de terceiros.

O ministro aponta que “no dia anterior à remoção e à internação de Jair Messias Bolsonaro, 12/3/2026, a equipe de saúde atestou sua boa condição física e mental, tendo indicado a ocorrência de atividade normal, inclusive física com caminhada de 5 km, e ampla assistência à saúde, que constatarem suas boas condições de saúde”.

‘Hospital penitenciário’

Sobre possíveis descumprimentos das regras pelo ex-presidente, o ministro foi taxativo. “O descumprimento das regras da prisão domiciliar humanitária temporária ou de qualquer uma das medidas cautelares implicará na sua revogação e ao retorno imediato ao regime fechado ou, se necessário for, ao hospital penitenciário.”

Moraes ainda autorizou que os seguranças a que o ex-presidente tem direito voltem a exercer suas funções durante o período de prisão domiciliar. A defesa deverá informar ao Supremo, no prazo de 24 horas, os nomes e os dados dos agentes, para que todos sejam cadastrados e autorizados pela Corte.

Veja as medidas determinadas por Moraes para que Bolsonaro cumpra 90 dias de prisão domiciliar:

1. Uso de tornozeleira eletrônica, com área de monitoramento limitada ao endereço residencial do sentenciado.
2. Autorização de visitas permanentes dos filhos Flávio Bolsonaro, Carlos Bolsonaro e Jair Renan Bolsonaro, nas mesmas condições legais de estabelecimento prisional, às quartas-feiras e sábados, em um dos seguintes horários: das 8h às 10h, das 11h às 13h e das 14h às 16h. Não é necessária autorização para a cunhada Michelle Bolsonaro, para a filha Laura e para a enteada Letícia, pois residem no local e têm livre acesso.
3. Autorização de visitas dos advogados, nas mesmas condições legais de estabelecimento prisional, com possibilidade de realização todos os dias da semana, inclusive fins de semana e feriados, das 8h20 às 18h, por 30 minutos, mediante prévio agendamento. A segurança do local seguirá sob responsabilidade do Complexo Penitenciário do 19º Batalhão da Polícia Militar.
4. Autorização de visitas médicas permanentes, sem necessidade de comunicação prévia, observadas as determinações legais e judiciais já fixadas.
5. Autorização para manutenção das sessões de fisioterapia às segundas-feiras, quintas-feiras e sábados, das 19h30 às 20h30.
6. Autorização para internação urgente, sem necessidade de decisão judicial prévia, quando houver orientação médica.
7. Proibição de uso de celular, telefone ou qualquer outro meio de comunicação externa, direta ou indiretamente. Nas visitas autorizadas, aparelhos eletrônicos deverão ficar retidos com os agentes responsáveis pela segurança.
8. Proibição de utilização de redes sociais, direta ou indiretamente, inclusive por intermédio de terceiros.
9. Proibição de gravação de vídeos ou áudios, direta ou indiretamente, inclusive por intermédio de terceiros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

DURIGAN DIZ QUE GOVERNO FEDERAL VAI DAR SUBVENÇÃO AO IMPORTADORES DE DIESEL

Nova proposta estabelece um subsídio de R\$ 1,20 por litro, com custo total estimado em R\$ 3 bilhões, dividido igualmente entre União e Estados

Por Giordanna Neves e Jéssica Sant'Ana, Valor — Brasília

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta terça-feira (24) que o governo federal apresentou aos Estados uma contraproposta para reduzir o custo do diesel importado, baseada em uma subvenção direta aos importadores, em substituição à tentativa de zerar o ICMS sobre o produto, como antecipou o Valor.



A nova proposta estabelece um subsídio de R\$ 1,20 por litro de diesel importado, com custo total estimado em R\$ 3 bilhões, dividido igualmente entre União e Estados. O benefício terá caráter temporário, com vigência até 31 de maio.

Ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

A medida é justificada pelo governo como necessária diante de riscos ao abastecimento de diesel, em meio ao cenário de volatilidade internacional. Segundo ele, o

modelo foi discutido com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e foi formalmente apresentado aos secretários estaduais de Fazenda.

O governo solicitou prazo até sexta-feira para que os entes subnacionais avaliem a adesão ao modelo, quando haverá uma nova reunião, em São Paulo, entre o ministro e os Estados.

A proposta surge como alternativa diante das restrições legais e operacionais para a redução do ICMS, especialmente após resistências dos Estados, que apontaram dificuldades para implementar a renúncia no atual desenho do sistema tributário. A própria demanda pela subvenção, de acordo com Durigan, partiu dos governadores, que não tinham margem para abrir mão da arrecadação.

Como mostrou o Valor, os secretários estaduais apontaram entraves legais à proposta. Entre as preocupações estão as restrições impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que limita a concessão ou ampliação de benefícios tributários com renúncia de receita.

Além disso, considerando que a lei complementar 192 estabelece a tributação monofásica com diferenciação por produto - no caso, o diesel -, questiona-se até que ponto haveria ruptura do “princípio da não discriminação” ao dar tratamento diferenciado apenas ao diesel importado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/03/2026

O PRESENTE E O FUTURO DA RELAÇÃO BRASIL-CHINA SÃO TEMA DE EVENTO DO VALOR

Valor reúne autoridades e líderes empresariais em Xangai para debater perspectivas de negócios
Por Valor — De São Paulo



Programação, que inclui seminário e visitas a operações inovadoras de empresas chinesas, será baseada em Xangai — Foto: Pixabay

O presente e o futuro das relações econômicas entre Brasil e China estarão em destaque de quarta-feira (25) a sexta-feira (27) em Xangai e arredores. Autoridades, diplomatas, líderes empresariais, investidores, acadêmicos e analistas dos dois países participam, no primeiro dia da agenda, do “Summit Valor Econômico Brazil-China 2026”, promovido pelo Valor em associação com o Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri) e a Associação do Povo Chinês para a Amizade com

Países Estrangeiros (CPAFFC), para debater oportunidades nas relações bilaterais. E uma agenda de visitas a operações de empresas chinesas completará o programa nos dois outros dias, permitindo a troca de informações e experiências sobre inovação.

Maior parceiro comercial do país há quase duas décadas, a China vem nos últimos anos aumentando ainda mais seus negócios com o Brasil. Números da Secretaria de Comércio Exterior (Secex/Mdic) apontam que no ano passado os embarques brasileiros à China alcançaram US\$ 99,9 bilhões, com alta de 5,9% ante 2024. As importações tiveram expansão mais forte (11,4%), totalizando US\$ 70,9 bilhões. E, para 2026, a previsão de economistas é de continuidade dessa tendência. Estudo do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC) aponta que o estoque total dos investimentos chineses no Brasil em 2024 somava US\$ 77,5 bilhões, colocando a nação asiática como quinto maior investidor estrangeiro no país.

A abertura do summit terá as participações de Marcos Galvão, embaixador do Brasil na China; Marcos Caramuru, conselheiro internacional do Cebri e ex-embaixador do Brasil na China; Shen Xin, vice-presidente da CPAFFC; Chen Jing, vice-presidente do Comitê Permanente do Congresso Popular Municipal de Xangai; Frederic Kachar, diretor-geral da Editora Globo e do Sistema Globo de Rádio (SGR); e Maria Fernanda Delmas, diretora de Redação do Valor.

Em seguida, acontecerão oito painéis, abordando os principais pontos de intersecção das economias dos dois países: “Brasil e China no Tabuleiro Global: Estratégias para um Mundo com Novas Relações Comerciais”, “Brasil e China na Liderança Global da Transição Energética e de Minerais Críticos”, “Logística e Infraestrutura: Linhas que Conectam Portos, Trilhos e o Investimento Chinês no Brasil”, “Forjando o Futuro: Saúde, IA e Setores Emergentes na Colaboração Brasil-China”, “O Agronegócio - Segurança Alimentar e o Próximo Ciclo de Crescimento do Agro Brasileiro com a China”, “Mobilidade do Futuro: Os Planos da Indústria Chinesa no Brasil”, “Corredores Verdes: Desenvolvendo o Mercado de Combustíveis de Baixo Carbono na Aviação e no Transporte Marítimo Brasil-China” e “Caminhos para um Ecossistema de Finanças Robusto”.

No primeiro painel, os debatedores serão Izabella Teixeira, conselheira consultiva internacional do Cebri e ex-ministra do Meio Ambiente; embaixador Marcos Galvão; Fang Li, representante-chefe do Escritório de Representação em Pequim do World Resources Institute (WRI); Xu Tianqi, vice-diretor do Departamento de Estudos Regionais do Instituto Chongyang de Estudos Financeiros da Universidade Renmin da China; e Briza Bueno, diretora-geral no Brasil da AliExpress.

Para debater o papel dos minerais críticos na transição energética, estarão presentes Ricardo Lima, CEO da Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração (CBMM); Jorge Arbache, professor de economia da Universidade de Brasília; Gu Haidong, vice-prefeito de Suzhou; Han Zhao, executivo-sênior de investimentos do Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB); Marcelo Sampaio, diretor-executivo de assuntos jurídicos e institucionais da Vale Minerals China; e Shelley Wang, chefe da unidade Brasil da Hexing Electrical.

A discussão sobre logística e infraestrutura contará com os painelistas Leonardo Ribeiro, secretário de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes; Gao Liang, vice-presidente do China Overseas Engineering Group; Li Sisheng, vice-presidente executivo da Powerchina International; Ding Songbing, gerente-geral e chefe do departamento de estratégia e pesquisa do Shanghai International Port; e Zhang Jianyu, secretário-geral-adjunto e diretor-chefe de Desenvolvimento da Aliança Internacional para o Desenvolvimento Verde do Cinturão e Rota.

O painel sobre saúde e inteligência artificial terá as participações de Igor Marchesini Ferreira, assessor especial do Ministério da Fazenda; Shirley Lu Han, especialista da Câmara de Comércio da China para Importação e Exportação de Medicamentos e Produtos de Saúde (CCCMHPIE); Felipe Daud, diretor de relações institucionais do Grupo Alibaba para América Latina; Leticia Frazão Leme, ministra conselheira na Embaixada do Brasil em Pequim; Chen Weijing, vice-diretora da Agência Municipal de Comércio de Hangzhou; Zhou Yong, CMO da Hangzhou StarSpecies Robotics; e Hui Jingbo, diretor de marketing da Hangzhou Zhizhen Technology.

Nação asiática é o quinto maior investidor estrangeiro no país, com estoque de investimentos de US\$ 77,5 bilhões



O debate voltado ao agronegócio vai reunir Pablo Machado, vice-presidente-executivo de negócios na China e de estratégia da Suzano; Kevin Chen, reitor internacional da Academia Chinesa de Desenvolvimento Rural (CARD); Larry Lin, representante-chefe do escritório da Minerva na China; André Guimarães, diretor-executivo do Ipam; Inty Mendoza, representante-chefe para a China do CNA/Senar; e Tian Lei, presidente da Associação de Produtores de Carne de Tianjin.

Para falar sobre mobilidade e indústria automotiva, estarão presentes Sidney Levy, presidente da Invest.Rio; Victor Oliveira de Queiroz, gerente-geral do escritório da ApexBrasil em Pequim; Priscila Sakalen, secretária de Transporte e Mobilidade Urbana do Estado do Rio de Janeiro; Cui Hongbin (August), diretor de projetos para a América Latina de sistemas de energia internacionais da CATL.

O painel sobre combustíveis verdes terá Sergio Peres, professor da Universidade de Pernambuco (UPE); Larissa Wachholz, senior fellow do Cebri; Feng An, diretor-executivo do Centro de Inovação de Energia e Transporte (iCET); Shen Wang, CEO da SafPac; Li Zhenglong, vice-diretor da Universidade de Zhejiang; e Xia Shubiao, gerente do centro de P&D em tecnologia de segurança da China Marine Bunker.

No encerramento dos debates, para discutir mecanismos de financiamento, estarão reunidos Ricardo Damiani, representante do Banco do Brasil na China; embaixador Marcos Caramuru; Lucas Reis, líder sênior de financiamento climático do BNDES; Li Zhiqing, diretor-executivo do Instituto de Finanças Verdes da Universidade Fudan; Wu Changhua, representante da Global Climate Academy; Liao Shuping, pesquisador sênior do Instituto de Pesquisas do Banco da China; e Ruiming Song, consultor especial para clima da Century City Holdings.

Os painéis terão a mediação de Fernanda Delmas; Zínia Baeta, editora-executiva do Valor; Lucas de Vitta, editor-assistente de Internacional do Valor; Maria Luiza Filgueiras, editora do Pipeline; Marli Olmos, repórter especial do Valor; e Marcelo Ninio, correspondente de O Globo em Pequim.

Além dos debates, que acontecerão no hotel Mandarin Oriental, a programação do summit inclui dois dias de visitas a empresas que vêm se destacando mundialmente pelas inovações tecnológicas introduzidas em seus setores de atuação. Na Alibaba, serão apresentadas soluções de inteligência artificial e ambiente de nuvem; na JD (Jingdong Group, maior varejista do país), logística; na Fourier, robótica; na Envision, transição energética.

O "Summit Valor Econômico Brazil-China 2026" é o terceiro evento do gênero promovido pelo jornal na China desde 2024. Esta edição tem patrocínio de BYD, Prefeitura do Rio, por meio da Invest.Rio, Embratur, Governo do Estado do Rio de Janeiro e ApexBrasil, com apoio de Prefeitura de São Paulo e São Paulo Negócios, Suzano, CBMM, Alibaba, World Resources Institute, Instituto Clima e Sociedade (iCS), CNA Senar e Confederação Nacional da Indústria (CNI). Os painéis terão transmissão pelo site e pelas redes sociais do Valor. Haverá cobertura em inglês no Valor International. Não há despesas bancadas pelo jornal em caso de convites feitos a agentes públicos que façam parte dos debates.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 24/03/2026

BC ANUNCIA LEILÃO SURPRESA E VENDE US\$ 1 BILHÃO EM LINHA COM VENCIMENTO PARA JUNHO

Instrumento é adotado quando há escassez da moeda americana no mercado à vista
Por Arthur Cagliari, Valor — São Paulo

O Banco Central surpreendeu os agentes nesta tarde e anunciou a venda de US\$ 1 bilhão em leilão de linha, a venda de dólares com compromisso de recompra. Mais recentemente, o BC vinha anunciando suas intervenções no fim do pregão, às 18h30, o que chamou a atenção de traders sobre o anúncio da realização do certame nesta tarde. No passado, porém, isso era bastante comum, com a autoridade atuando sempre que enxergava qualquer sinal de pressão no mercado.

O instrumento é adotado quando há escassez de dólares no mercado à vista. Operadores mencionam que o dólar casado (diferença em pontos entre o dólar futuro e o dólar à vista) vinha piorando nos últimos dias, indicando uma possível saída de capital do país.

Na venda desta tarde, o BC aceitou duas propostas a taxa de corte de 5,100000%, com data de recompra para 02 de junho de 2026. Ontem, a autoridade realizou a rolagem de US\$ 1,8 bilhão de linha, do total de US\$ 2 bilhões ofertados. Apesar da rolagem já ontem, operadores mencionaram que o casado vinha pressionado. Quando há saída de dólares do país, o dólar casado cai.

Hoje pela manhã o dólar casado estava operando em torno de 7,0 pontos, enquanto depois do leilão passou a operar perto de 7,70, chegando em alguns momentos a 7,90. Com isso, a taxa do casado, que estava em torno de 7,32% antes da intervenção do BC, caiu para algo perto de 6,44%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/03/2026

FT: IRÃ AFIRMA QUE NAVIOS 'NÃO HOSTIS' PODEM CRUZAR ESTREITO DE ORMUZ

Teerã diz a países membros da Organização Marítima Internacional que embarcações devem coordenar passagem pela via estratégica

Por Alice Hancock e Najmeh Bozorgmehr, Em Financial Times — Bruxelas e Teerã



Cargueiro tailandês atacado ao tentar atravessar o Estreito de Ormuz — Foto: Reuters

O Irã enviou uma carta aos países membros da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) informando que “embarcações não hostis” podem transitar pelo Estreito de Ormuz “em coordenação com as autoridades iranianas”.

Na carta, distribuída entre os membros da IMO nesta terça-feira (24) e compartilhada com o Financial Times, o Ministério das Relações Exteriores do Irã afirmou que

Teerã adotou “medidas necessárias e proporcionais para impedir que agressores e seus apoiadores explorem o Estreito de Ormuz para avançar operações hostis contra o Irã”.

A via marítima estratégica está, na prática, fechada para quase todas as embarcações desde o início da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã, em 28 de fevereiro. Antes disso, cerca de um quinto do petróleo mundial passava pelo estreito, além da maior parte das cargas e navios porta-contêineres que abastecem os países do Golfo Pérsico.

Cerca de 3.200 embarcações estão retidas no Golfo, evitando o risco de atravessar o estreito, que tem apenas 21 milhas náuticas em seu ponto mais estreito. Pelo menos 22 navios foram atingidos pelo Irã desde o início do conflito.

A IMO, órgão das Nações Unidas responsável por estabelecer normas internacionais para o transporte marítimo, realizou uma reunião emergencial de seus membros na semana passada para tratar da crise. A entidade negocia a criação de um corredor humanitário para permitir que embarcações com suprimentos em níveis críticos deixem o Golfo.

Nos últimos dias, dados de rastreamento marítimo indicam que o Irã tem permitido a passagem de um número limitado de navios por uma rota dentro de suas águas territoriais. Analistas avaliam que esse trajeto possibilita às autoridades iranianas verificar a identidade das embarcações antes de autorizar o trânsito.

Alguns navios chegaram a pagar até US\$2 milhões ao Irã para garantir passagem segura pelo Golfo, segundo a Lloyd's List Intelligence e uma fonte com conhecimento da situação.

“Todos os governos deveriam agir e tentar ajudar a resolver essa situação”, afirmou SV Anchan, diretor-executivo da Safesea Group, sediada nos EUA, cujo navio Safesea Vishnu foi atacado em 11 de março e agora é considerado “irrecuperável”. Teerã afirmou na carta que embarcações ligadas aos Estados Unidos e a Israel, assim como “outros participantes da agressão, não se qualificam para passagem inocente ou não hostil.”

Novo ‘normal’

Não há sinais de que o Irã pretenda abrir mão de sua influência sobre a via marítima, apesar das ameaças do presidente dos EUA, Donald Trump. Autoridades e políticos iranianos indicaram que não haverá retorno ao cenário pré-guerra no Estreito de Ormuz, mesmo que o conflito atual chegue ao fim.

O parlamento iraniano prepara a introdução de novas regras para o tráfego no estreito, segundo o deputado Mansour Alimardani. A proposta ainda está em estágio inicial e precisa passar pela análise do departamento jurídico antes de ser apresentada aos parlamentares. Em seguida, dependerá de aprovação por maioria para se tornar lei.

“O Irã sempre adotou uma política de cooperação internacional no Estreito de Ormuz, mas a crescente pressão de sanções ilegais levou a República Islâmica a restringir temporariamente o tráfego de cargas para demonstrar sua capacidade de gerenciar o trânsito global de energia”, afirmou Alimardani à agência Mehr, em Teerã.

Ele explicou que o plano tem dois objetivos: “primeiro, responder às ações de países que apoiaram as sanções dos EUA contra o Irã; e, segundo, transferir transações do dólar americano para moedas alternativas”.

(Jamie John colaborou de Londres.)

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 24/03/2026

SERGIO MORO SE FILIA AO PL PARA CONCORRER AO GOVERNO DO PARANÁ COM APOIO DE FLÁVIO BOLSONARO

Filiação foi formalizada na sede do partido em Brasília um dia após o atual governador, Ratinho Jr., anunciar que desistiu de concorrer à Presidência para se concentrar na sucessão

Por Beatriz Roscoe, Valor — Brasília



Sergio Moro — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O senador Sergio Moro oficializou nesta terça-feira (24) filiação ao Partido Liberal (PL), com o objetivo de concorrer ao governo do Estado do Paraná no palanque do pré-candidato à Presidência da República, Flávio Bolsonaro.

A filiação foi formalizada em evento na sede do PL em Brasília. Ao lado de sua esposa, a deputada federal Rosângela Moro – que também se filiou à legenda –, do presidente da sigla, Valdemar Costa Neto, e de Flávio Bolsonaro, o ex-juiz fez um

discurso enfático destacando o antipetismo e o combate à corrupção.

“Estou aqui me somando ao seu projeto, que é o projeto do nosso país, e também ansioso para ver o seu pai em casa, por uma questão de justiça”, disse Moro a Flávio, em defesa da prisão domiciliar do ex-presidente Jair Bolsonaro.

A chapa lavajatista também deve integrar Deltan Dallagnol (Novo-PR) concorrendo a uma vaga ao Senado Federal, e Filipe Barros (PL-PR) na outra vaga. Eleito deputado federal pelo Podemos em 2022, Dallagnol teve o registro de candidatura cassado pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Moro focou o discurso em pautas consideradas “calcanhares de aquiles” do governo Lula, como a segurança pública. Ele também buscou associar escândalos recentes, como as fraudes no INSS e o Banco Master, ao governo petista.

“Temos um projeto para o Estado. Tenho dito que o Paraná será a nossa fortaleza. Vamos proteger o Paraná, aconteça o que acontecer no país. Mas também vamos trabalhar por uma mudança nacional, para que o Paraná seja um exemplo”, declarou.

Flávio: 'Abrimos as portas do partido para que você seja nosso candidato'

Em seu discurso, Flávio agradeceu Moro e destacou a estratégia regional. “Tenho muita confiança no seu trabalho e na sua capacidade, Moro. Por isso, com muita alegria, abrimos as portas do partido para que você seja nosso pré-candidato ao governo do Paraná. Você sabe da importância do Paraná na nossa estratégia regional.”

Personagem conhecido da Lava-Jato, Deltan Dallagnol fez críticas ao Supremo Tribunal Federal. “Vamos chegar onde a Lava-Jato não chegou e vamos combater a corrupção suprema do país”, disse. Ele afirmou ainda que o projeto no Estado representa uma “frente ampla de combate aos abusos do STF”.

Apoiado por Flávio, Moro não encontrou respaldo dentro de seu antigo partido – o União Brasil – para concorrer ao Palácio Iguaçu. Por isso, mudou de sigla para disputar o governo.

'Será muito bem-vindo se quiser apoiar', diz Flávio sobre Ratinho Jr.

O atual governador do Estado, Ratinho Jr. (PSD), que até então se colocava como candidato à Presidência da República, anunciou segunda-feira sua desistência do pleito para se concentrar na sucessão no Paraná.

Sobre o assunto, Flávio afirmou que Ratinho Jr. “é uma boa liderança.”. “Agora, temos também um alinhamento programático com aqueles que aceitaram integrar o nosso projeto. Certamente, o Ratinho será muito bem-vindo se quiser apoiar”, declarou Flávio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/03/2026

RESTRIÇÕES DA CHINA À EXPORTAÇÃO DE TERRAS RARAS PESADAS IMPACTAM MERCADO DO JAPÃO

Plano quinquenal da China para o período de 2026 a 2030 inclui medidas para fortalecer ainda mais sua vantagem competitiva no setor de terras raras

Por Nikkei Asia — Pequim

As exportações chinesas de ímãs de terras raras para o Japão no período de janeiro a fevereiro aumentaram 9,7% em relação ao ano anterior, atingindo 443 toneladas. No entanto, segundo um funcionário do governo japonês, os embarques de elementos de terras raras pesados, como o disprósio, diminuíram.

Em janeiro, o governo chinês anunciou que reforçaria os controles de exportação de materiais de dupla utilização (civil e militar) destinados ao Japão. Muitos acreditam que essas regras abrangem os elementos de terras raras pesados.



Porto em Xangai, China — Foto: Nelson Ching/Bloomberg

Algumas empresas que compõem peças-chave da cadeia de suprimentos de terras raras do Japão, entre outras, estão encontrando cada vez mais dificuldades para adquirir elementos de terras raras pesados da China, de acordo com uma pessoa familiarizada com a situação.

As exportações chinesas de ímãs de terras raras para o Japão caíram 8,7% em janeiro, para 221 toneladas, em comparação com o mesmo período

do ano anterior, e aumentaram 36,9% em fevereiro, para 222 toneladas, segundo estatísticas compiladas pela empresa de pesquisa chinesa FerroAlloyNet, que utiliza dados do serviço alfandegário da China.

Embora os níveis de exportação de janeiro e fevereiro tenham sido inferiores aos picos observados em novembro e dezembro — 304 toneladas e 280 toneladas, respectivamente —, ainda são considerados dentro da faixa normal.

No período de janeiro a fevereiro, as exportações totais de ímãs de terras raras da China atingiram 10.762 toneladas, um aumento de 8,3% em relação ao mesmo período do ano passado.

Além do Japão, as exportações para os EUA caíram 22,5%, para 994 toneladas. O maior volume foi destinado à Alemanha, que importou 2.270 toneladas, um aumento de 14,9% em relação ao ano anterior.

A China publicou, em dezembro de 2024, regulamentações que regem a exportação de itens de dupla utilização. Desde então, as autoridades chinesas passaram a exigir informações detalhadas e documentos comprobatórios para exportações ao Japão, incluindo o uso final, a identidade da empresa compradora, se os materiais serão reexportados e outros detalhes, segundo empresas japonesas.

Em fevereiro, o Ministério do Comércio da China anunciou a inclusão de algumas empresas japonesas em sua lista de proibição de exportação para itens de dupla utilização, alegando que elas estavam "aprimorando as capacidades militares do Japão".

As autoridades chinesas têm conduzido uma análise detalhada da cadeia de suprimentos de terras raras do Japão. As exportações para setores que utilizam grandes quantidades desses elementos, como a indústria automobilística, ainda estão sendo aprovadas em muitos casos.

O plano quinquenal da China para o período de 2026 a 2030 inclui medidas para fortalecer ainda mais sua vantagem competitiva no setor de terras raras.

Alguns acreditam que Pequim visa contrabalançar os esforços de outros países para construir suas cadeias de suprimentos, aumentando as remessas de elementos de terras raras leves, como o neodímio, que outros países podem produzir, juntamente com ímãs de terras raras para o mercado de massa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 24/03/2026

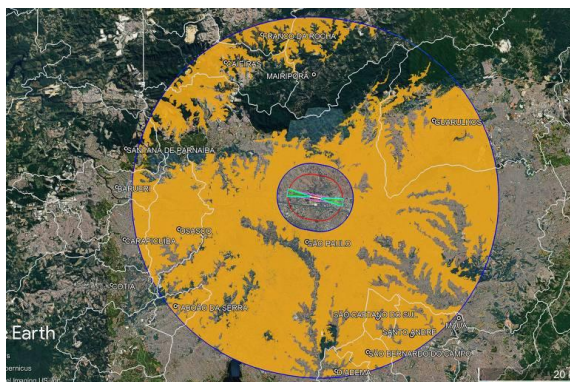
CONSTRUÇÕES A ATÉ 20 KM DO CAMPO DE MARTE PRECISARÃO DE AVAL DA AERONÁUTICA

- Associação estima que autorização será necessária para 80% das unidades lançadas; FAB diz que medidas visam garantir interesse público
- Nova fase do aeroporto foi entregue nesta quinta-feira, como parte das obras de expansão e transição para voos por instrumentos

Por Priscila Mengue

São Paulo - A segunda fase da expansão do Aeroporto Campo de Marte, entregue na quinta-feira (19), já começou a repercutir no processo de verticalização e transformação de São Paulo. As principais organizações que representam incorporadoras e construtoras na cidade (o Secovi-SP e a Abrainc) relatam projetos indeferidos pela Aeronáutica e começam a se mobilizar por reuniões com órgãos públicos.

Conhecidas pela vizinhança da zona norte da cidade, as restrições e autorizações necessárias foram ampliadas com a transição da operação para voos por instrumentos. A mudança ampliou o raio com regras mais rígidas de 2,5 quilômetros para 3,5 quilômetros e, ainda, impôs análise prévia a grande parte dos novos empreendimentos a até 20 quilômetros de distância.



Como o Campo de Marte fica em planície — mais baixo que o Aeroporto de Congonhas, por exemplo —, a autorização é necessária para prédios em quase todos os bairros paulistanos alcançados pelo raio, além de ao menos 13 municípios da região metropolitana, segundo estimativa da empresa Opea Consult feita a pedido da Folha. As novas exigências são do segundo semestre do ano passado, mas passaram a ser cobradas especialmente desde janeiro.

Opea Consult projetou raio e locais mais impactados pela expansão do Aeroporto do Campo de Marte -

Opea Consult

Em nota, a concessionária Pax Aeroportos, responsável pelo Campo de Marte, respondeu que a proposta de novo Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo é baseada em levantamento topográfico georreferenciado e na identificação das superfícies de proteção.

Já a FAB (Força Aérea Brasileira) declarou que operações por instrumentos demandam zonas de proteção mais restritivas e podem "impactar análises de empreendimentos em áreas com elevações significativas". Também completou que, embora o novo plano esteja ainda em análise, a restrição visa "garantir o interesse público sobre o privado".



A Abrainc, que reúne incorporadoras, estima que cerca de 80% das moradias com lançamento neste ano passam a necessitar de aval da Aeronáutica, chegando a ultrapassar 90% dos novos empreendimentos (que somariam R\$ 85 bilhões em Valor Geral de Vendas).

Acesso ao Campo de Marte, na zona norte de São Paulo; disputa entre União e prefeitura pela área chegou ao fim...

Em nota, a Abrainc apontou que empreendimentos

podem ser postergados ou inviabilizados diante do que chamou de critérios que "carecem de maior clareza e previsibilidade de prazos".

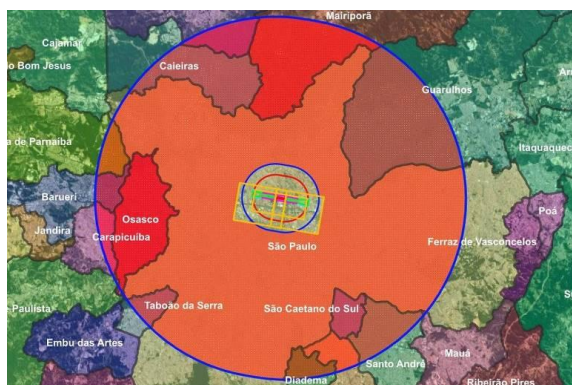
CEO do Secovi-SP, Ely Wertheim relata que as queixas por dificuldade na aprovação começaram especialmente há 15 dias. Ele critica a expansão em uma área "já feita" da cidade e estima que restrições possam gerar judicialização por empresas. "Estamos espantados", completou.

Já o consultor Rafael Azevedo, sócio-diretor da Opea Consult e especialista em Planos de Proteção de Aeródromo, discorda da avaliação das associações. Ele considera "bem provável" que a maioria dos projetos consiga autorização em um período de um a dois meses. "Vai levar em conta o cenário consolidado e, na prática, poucos devem ser impactados", explica.

Azevedo ressalta, contudo, que não há uma garantia de aprovação. Também adiciona que há outras restrições para o entorno próximo, como para construções com grande quantidade de material metálico, o que pode interferir na operação por instrumentos.

Novas regras

O raio de 20 quilômetros é a "superfície horizontal externa", definida para a chamada "cota 827", que tem como base a elevação do Campo de Marte a 723 metros do nível do mar. Com essa referência, projetos com altitude acima de 827,49 metros (na soma da topografia local e altura da obra) deverão passar pela Aeronáutica.



Opea Consult projeta alcance de raio de 20 quilômetros do Aeroporto do Campo de Marte - Opea Consult

Pelo relevo acidentado, diversas áreas dentro do raio têm altitude próxima e até acima da cota. A avenida Paulista apresenta altura na casa dos 800 metros, por estar em um espigão, por exemplo. Desse modo, projetos para aquele entorno precisarão passar pela nova aprovação.

O raio também envolve outros municípios. Os principais

são:

- Barueri
- Caieiras
- Carapicuíba
- Diadema
- Franco da Rocha
- Guarulhos
- Mairiporã
- Osasco
- Santana de Parnaíba
- Santo André
- São Bernardo do Campo
- São Caetano do Sul
- Taboão da Serra

Em nota, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) respondeu que a "definição de eventuais restrições de altura para edificações nas áreas de entorno, em razão do Plano de Zona de Proteção, constitui competência exclusiva do Decea [Departamento de Controle do Espaço Aéreo]", da Aeronáutica.

Já a Prefeitura de São Paulo confirmou ter discutido o caso com o setor imobiliário. Em nota, disse que mantém diálogo com diferentes órgãos públicos e entidades envolvidas na expansão, "com o objetivo de avaliar eventuais impactos urbanísticos".

No caso do raio mais restritivo (chamado "superfície horizontal interna"), novas construções precisarão de aprovação para altitude acima de 767,49 metros, o que abrange projetos com pouco mais de 40 metros de altura. As regras podem exigir adaptações, como a implantação na "sombra" de edifício já existente.

A preocupação no mercado imobiliário também se deve ao que o advogado Rodrigo Passaretti chama de um cenário de "incerteza". Especialista em direito urbanístico e sócio do Bicalho Navarro Advogados, ele se refere à liminar que suspendeu a emissão de parte dos novos alvarás de demolição, obra e supressão de vegetação.

A decisão foi tomada no fim de fevereiro, diante de problemas na revisão da Lei de Zoneamento apontados por área técnica do MP-SP (Ministério Público de São Paulo). Pedido de reconsideração foi negado, mas recurso será analisado.

Expansão

O Campo de Marte terá expansão física até 2052, com 11 novos hangares e possível implantação de vertiporto (para carros voadores) em caso de demanda. A concessão vai até 2053, prorrogável por cinco anos.

A etapa entregue na quinta-feira custou R\$ 120 milhões à Pax Aeroportos, responsável pelo espaço desde 2023 e ligada ao fundo da XP Asset Management. A obra foi voltada especialmente à segurança operacional e infraestrutura.

O Ministério de Portos e Aeroportos considera que a expansão permitirá a absorção de parte da demanda de Congonhas. "Aliviando a pressão operacional" do terminal da zona sul, como descreveu em comunicado.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 24/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONSULTA SOBRE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DE SANTOS VAI ATÉ 2 DE MAIO

Da Redação Portos e logística 24/03/2026 - 17:51



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) confirmou, nesta terça-feira (24), que será encerrada em 2 de maio a consulta pública para receber sugestões sobre o projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, em São Paulo. De acordo com a entidade, o objetivo é que sejam feitas contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos que compõem o projeto.

Os interessados poderão enviar sugestões em texto diretamente pelo formulário eletrônico disponível no site da Antaq, no qual estão disponíveis as minutas e demais

documentos relacionados à proposta e que servem de base para análise e contribuições. Arquivos complementares, como mapas, plantas e imagens, poderão ser encaminhados para o e-mail anexo_audiencia022026@antag.gov.br. Quem não dispõe de acesso a meios digitais poderá enviar as

contribuições presencialmente, usando computadores da Secretaria-Geral da Antaq, em Brasília, ou das unidades regionais, cujos endereços estão disponíveis no site da agência.

O projeto de concessão do canal de acesso ao Porto Organizado de Santos prevê a transferência parcial das atividades hoje administradas pela Autoridade Portuária de Santos (APS), com foco na gestão e exploração do canal de acesso aquaviário por um período de 25 anos. São estimados investimentos de R\$ 688 milhões, e a futura concessionária será responsável pela operação, manutenção e modernização da infraestrutura de acesso ao porto.

Entre as principais obrigações definidas no projeto de concessão estão o aprofundamento do canal, com metas de atingir 16 metros em até três anos e 17 metros em até seis anos. Além disso, a empresa que assumir a concessão terá de realizar dragagens contínuas de manutenção, a modernização da sinalização náutica, implantar o sistema VTMIS e garantir a gestão ambiental do projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2026

MPOR PROJETA INVESTIMENTOS DE R\$ 41,7 BILHÕES DO FMM EM NOVOS PROJETOS

Da Redação Indústria naval 24/03/2026 - 18:03



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, apresentou nesta terça-feira (24), em Brasília, a carteira de projetos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com projeção de R\$ 41,7 bilhões em investimentos em 890 obras. São previstos a construção de 612 embarcações, 115 serviços de reparo e docagem, 141 modernizações, implantação de seis estaleiros, 13 projetos portuários e três terminais de transbordo, envolvendo 62 empresas beneficiadas e 32 estaleiros.

Os investimentos previstos estão distribuídos por todas as regiões do país, sendo R\$ 14,1 bilhões para a Sul, R\$ 11,9 bilhões para a Nordeste, R\$ 10,4 bilhões para a Sudeste e R\$ 5,3 bilhões para a Norte. Entre os projetos, destacam-se, segundo a pasta, o da Bram Offshore, em Santa Catarina, de R\$ 2,6 bilhões, o da Wilson Sons, no Sudeste, de R\$ 1,1 bilhão, o da DOF Subsea, na Bahia, de R\$ 2,8 bilhões, e o da Plataforma Logística do Amapá, de R\$ 1,5 bilhão.

De acordo com dados divulgados pelo Ministério, os investimentos aprovados pelo FMM passaram de R\$ 22,8 bilhões de 2019 a 2022 para R\$ 87,7 bilhões de 2023 a 2026. Já a carteira contratada saltou de R\$ 1,6 bilhão para R\$ 14,2 bilhões, consolidando 2025 como o ano de maior execução financeira.

O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos e presidente do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), Tomé Franca, disse que os números confirmam a retomada dos investimentos no setor. Segundo ele, os financiamentos do Fundo da Marinha Mercante aumentam a eficiência e a competitividade do país, além de gerar emprego e renda.

Também na terça-feira, a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), em parceria com a Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (Adecon), promoveu o Café Hidroviário, reunindo representantes do setor público e privado para discutir o papel da navegação interior no desenvolvimento logístico. Foram debatidos desafios e oportunidades para ampliar o uso dos rios como alternativa mais eficiente e sustentável de transporte, com foco na melhoria da infraestrutura, na renovação da frota e no aprimoramento do transporte de passageiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2026

MARINHA INCORPORA NAVIO CAÇA-MINAS 'AMORIM DO VALLE' À FORÇA DE MINAGEM E VARREDURA

Da Redação Indústria naval 24/03/2026 - 18:14



A Marinha do Brasil incorporou, no último dia 17 de março, em cerimônia na Base Naval de Aratu, em Salvador (BA), o navio caça-minas Amorim do Valle ao Comando da Força de Minagem e Varredura. Anteriormente hidroceanográfico, o barco foi convertido na base da capital baiana para ser usado em sua nova função. O nome é uma homenagem ao almirante de esquadra Edmundo Jordão Amorim do Valle, que comandou o 2º Distrito Naval de 1951 a 1953 e foi ministro da Marinha no governo do presidente Café Filho.

O comandante do navio, capitão de corveta Rafael Silva, explicou que a primeira fase da conversão foi marcada por alterações visuais, como a nova pintura e o indicativo. Agora, na segunda fase, o Amorim do Valle receberá novos equipamentos. “Após a instalação, teremos capacidade para realizar a guerra de minas e lançar veículos autônomos, dentre outras possibilidades, consolidando a atuação do navio na sua nova função”, explicou o comandante.

De acordo com a Marinha, o navio tem capacidade para operar veículos não tripulados e integrar tecnologias de ponta desenvolvidas em parceria com centros de pesquisa, como o Senai Cimatec, reforça a defesa nacional e amplia a proteção das riquezas marítimas brasileiras. Segundo a Força, ele representa reforço estratégico para a capacidade nacional de patrulha e operações de contramedidas de minagem.

Na cerimônia de incorporação, o comandante de Operações Navais, almirante de Esquadra Eduardo Machado Vazquez, destacou que conflitos recentes demonstraram a atualidade da guerra de minas. “Guerras que achávamos superadas voltaram com força, como vimos no conflito da Ucrânia. Este navio traz uma capacidade a mais, associada à pesquisa e à tecnologia, permitindo avanços importantes para a nossa defesa”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2026

PORTO DE PARANAGUÁ FAZ DESEMBARQUE RECORDE DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Da Redação Portos e logística 23/03/2026 - 22:31



A Portos do Paraná, empresa estadual que administra terminais paranaenses, anunciou que concluiu, nesta segunda-feira (23), no Porto de Paranaguá (PR), o maior desembarque de veículos elétricos importados registrado de uma só vez no Paraná. Ao todo, 3.370 automóveis da fabricante Geely chegaram no navio Tang Hong, vindo do porto de Nansha, na China.

De acordo com a autoridade portuária, a operação de desembarque foi iniciada na noite do domingo (22), no berço 219, exclusivo para esse tipo de carga, e mobilizou mais de cem trabalhadores, entre estivadores,

profissionais responsáveis pela amarração e desamarração de cargas, fiscais e outros agentes durante 17 horas. De acordo com o diretor de operações portuárias de Paranaguá, Gabriel Vieira, a média foi de 220 veículos por hora.

Os veículos ficarão armazenados no Terminal de Veículos Ascensus e depois seguirão para a Renault, marca parceira no Brasil. Eles serão encaminhados para o pátio da montadora em São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba, para posterior distribuição por todo o país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/03/2026

BANCO EUROPEU APROVA € 90 MILHÕES DE EMPRÉSTIMO PARA PROJETOS DE ELETRIFICAÇÃO EM ROTERDÃ

Da Redação Portos e logística 23/03/2026 - 22:38



A Autoridade Portuária de Roterdã, na Holanda, anunciou nesta segunda-feira (23) que receberá financiamento de 90 milhões de euros do Banco Europeu de Investimentos (BEI) para a instalação de infraestruturas de energia elétrica. O aporte será destinado à Rotterdam Shore Power, joint venture entre a Autoridade Portuária de Roterdã e a Eneco.

Além da instalação para fornecimento de energia em terra, a parceria usará os recursos para fazer a ligação à rede elétrica, para instalar o cabeamento e em outras obras de construção e escavação associadas. No total,

oito quilômetros de cais serão equipados com energia elétrica em terra, com 35 pontos de ligação para navios porta-contêineres.

A autoridade portuária informou ainda que há possibilidade de receber para o projeto subvenção de cerca de 70 milhões de euros da Comissão Europeia, pelo Mecanismo de Infraestruturas de Combustíveis Alternativos (AFIF) do Mecanismo Interligar a Europa (MIE). A entidade explicou que o financiamento do BEI e a subvenção da União Europeia visam dotar a rede de transportes europeia de infraestruturas para a mobilidade elétrica.

Ela lembrou que os grandes porta-contêineres ainda dependem de motores ou geradores a combustíveis fósseis para fornecer energia aos sistemas elétricos de bordo, o que causa, além de emissões de CO₂, ruído e liberação de partículas. A expectativa é de que as instalações de energia de terra sejam entregues e entrem em funcionamento, em fases, a partir do segundo semestre de 2028.

Robert de Groot, vice-presidente do BEI, destacou a importância do projeto destacando que Roterdã é o porto mais importante da Europa. Ele disse que conectar grandes navios porta-contêineres à energia elétrica em terra é um passo importante para reduzir a dependência de combustíveis fósseis. Segundo Groot, isso não é bom apenas para o meio ambiente, a qualidade do ar e a saúde pública, mas também para a economia europeia, pois ajudará o continente a ser menos dependente de energia proveniente de locais distantes. “A conjuntura geopolítica deixa claro que a Europa precisa se tornar mais autônoma em relação ao seu fornecimento de energia”, afirmou.

Vivienne de Leeuw, diretora financeira da Autoridade Portuária de Roterdã, afirmou que a energia elétrica em terra desempenha papel vital na transição energética, que o porto trabalha para alcançar operações neutras em carbono até 2050 e, que, para salvaguardar sua posição competitiva, investimentos como esses são indispensáveis. “Eles tornam nossas metas climáticas alcançáveis e reforçam o papel do porto como centro de contêineres sustentável e preparado para o futuro no noroeste da Europa”, disse.

Já Cecilia Thorfinn, chefe interina da Representação da Comissão nos Países Baixos, avaliou que o atual contexto geopolítico força a Europa a fazer escolhas cruciais para se manter competitiva e, ao mesmo tempo, tornar-se independente em termos energéticos. Segundo ela, para o porto de Roterdã, o maior da Europa, o transporte mais sustentável é essencial para manter a conectividade. “Através

das subvenções do Mecanismo Interligar a Europa, a Comissão Europeia apoia a implementação da infraestrutura de combustíveis alternativos necessária para que isso aconteça”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/03/2026

CONSELHO PRIORIZA R\$ 6 BILHÕES DO FMM EM PROJETOS DO SETOR NAVAL E PORTUÁRIO

Da Redação Indústria naval 23/03/2026 - 22:04



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em reunião realizada em 18 de março, investimentos de R\$ 6 bilhões para 13 projetos e 95 obras no setor naval e portuário. A expectativa, explicou a pasta, é que eles gerem cerca de 2,8 mil empregos diretos.

Entre os projetos aprovados, anunciou o MPor, está o do Porto Central, no Espírito Santo, de infraestrutura portuária, no qual serão investidos R\$ 2,18 bilhões, e o de construção para a Petrobras de quatro embarcações

para transporte de derivados de petróleo, com aportes previstos de R\$ 2,17 bilhões.

Foi aprovada também a produção de 35 embarcações para a GDE Transportes destinadas a transporte de combustíveis na região Norte, orçada em R\$ 380,3 milhões. Os investimentos aprovados incluem ainda a construção de embarcações de apoio marítimo, navegação interior e carga, além de manutenção, reparo, modernização e ampliação de estaleiros em estados, entre os quais Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo. O secretário executivo do MPor e presidente do CDFMM, Tomé Franca, disse que a aprovação desses projetos confirma a retomada dos investimentos no setor.

O ministério informou que a próxima reunião do Conselho será em 18 de junho de 2026 e que propostas podem ser apresentadas até 20 de abril. No caso de aprovação, os responsáveis terão 450 dias para formalizar a contratação do financiamento, com possibilidade de prorrogação por até 180 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/03/2026

TCP RECEBE CERTIFICAÇÃO POR USO DE FONTE 100% RENOVÁVEL PELO 4º ANO SEGUIDO

Da Redação Portos e logística 23/03/2026 - 12:36



A TCP recebeu pelo quarto ano consecutivo o Certificado Internacional de Energia Renovável (I-REC), por comprovar o consumo de energia elétrica 100% proveniente de fontes renováveis. A certificação confirma que a companhia compensou 114.425 MWh da eletricidade que consumiu em 2025, superando a compensação do ano anterior, de 112.518 MWh.

A empresa avaliou a certificação como resultado da ampliação da estratégia de descarbonização de suas operações, com medidas estruturais para reduzir emissões e aumentar a eficiência energética do terminal,

incluindo a eletrificação de equipamentos e o uso de veículos elétricos para transporte interno. Além disso, segundo a TCP, foi elaborado um plano diretor do Sistema de Gestão de Energia, que a levou a ter o primeiro terminal portuário do Brasil com a certificação ISO 50001, que reconhece sistemas de



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 050/2026
Página 84 de 84
Data: 24/03/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

gestão voltados à melhoria do desempenho energético, redução de desperdícios e controle das emissões associadas ao consumo de energia.

Kayo Zaiats, superintendente de meio ambiente da TCP, explicou que, por causa do aumento do consumo de energia decorrente da ampliação da capacidade de movimentação do terminal, especialmente com a expansão do pátio para armazenagem de contêineres refrigerados, foram adotadas medidas para garantir que esse crescimento ocorresse de forma sustentável, com energia 100% renovável. Isso incluiu a eletrificação dos equipamentos, entre os quais três guindastes RTG usados na movimentação de cargas na ferrovia.

De acordo com a empresa, motores a diesel estão sendo substituídos por geradores elétricos, que, além de emissões de gases de efeito estufa, reduzem o tempo de manutenção e aumentam a eficiência operacional. A estimativa é de que, com a eletrificação, cada guindaste RTG deixa de emitir 257 mil toneladas de gás carbônico por ano. A TCP informou ainda que abriu em janeiro de 2026 concorrência pública para a conversão dos outros 37 guindastes RTG que opera.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 24/03/2026