

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 051/2026
Data: 25/03/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS REGISTRA MELHOR FEVEREIRO DA HISTÓRIA NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES	4
PORTO ITAPOÁ MANTÉM LIDERANÇA NACIONAL EM SATISFAÇÃO DE CLIENTES	4
PORTO DE SANTOS TEM INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO COM BOLSA DE R\$ 1 MIL; VEJA COMO PARTICIPAR	5
ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS QUESTIONAM FIM DE EXCLUSIVIDADE NO TRABALHO E CONVOCAM PARALISAÇÃO	6
GUERRA ENTRE EUA, IRÃ E ISRAEL NO ORIENTE MÉDIO PRESSIONA ROTAS MARÍTIMAS E ACENDE ALERTA NO PORTO DE SANTOS	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
BAHIA CONCENTRA 94% DOS R\$ 11,9 BI DE PROJETOS DO FUNDO NAVAL PARA O NORDESTE	10
CEARÁ VOLTA A TER FRIGORÍFICOS APÓS 20 ANOS COM MASTERBOI E GRUPO VICUNHA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
AVIAÇÃO MAIS BRASIL CELEBRA DESEMPENHO DE AEROPORTOS E COMPANHIAS AÉREAS DO PAÍS QUE FORAM DESTAQUES NO ÚLTIMO ANO	14
GOVERNO FEDERAL LANÇA POLÍTICA DE ESTADO PARA TRANSFORMAÇÃO DA CONECTIVIDADE AÉREA BRASILEIRA	16
ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	18
PRESIDENTE LULA E MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VISITAM CENTRO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA EM SÃO CARLOS (SP)	19
MODAIS DE TRANSPORTES TERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 41,7 BILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – A VOZ DA COMUNIDADE NA CONCESSÃO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS	21
INSIGHT – DIREITO - O PROBLEMA NUNCA FOI O LEILÃO!	22
POLÍTICA - ‘PARTINDO DE 40%’, HADDAD VÊ CHANCES EM SP	23
NACIONAL - HUB – CURTAS	24
<i>O conflito e o QAV</i>	24
<i>Passagens mais caras</i>	24
<i>Visita</i>	24
<i>Falta de diesel</i>	24
<i>Desabastecimento</i>	25
POLÍTICA - LULA SANCIONA LEI ANTIFACÇÃO SEM VETOS POLÊMICOS	25
POLÍTICA - “TEMOS A CHANCE DE PEGAR MAGNATAS DO CRIME, NÃO SÓ BAGRINHOS”, DIZ PRESIDENTE	26
POLÍTICA - CPI DO CRIME RECORRE DE DECISÃO DE GILMAR MENDES	26
POLÍTICA - TSE TORNA CLÁUDIO CASTRO INELEGÍVEL	28
POLÍTICA - FILHA DE SILVIO SANTOS SE FILIA AO PSD	29
TRANSPORTES – PORTOS - CAMINHONEIROS ANUNCIAM PARALISAÇÃO DE 24 HORAS NO PORTO DE SANTOS	29
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE SANTOS AVANÇA NA DESCARBONIZAÇÃO COM PROJETO DE GNL	30
TRANSPORTES – PORTOS - ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS	31
TRANSPORTES – PORTOS - FUNDO DA MARINHA MERCANTE PROJETA R\$ 41,7 BI EM INVESTIMENTOS E 890 OBRAS	32
TRANSPORTES – RENAN FILHO DESTACA AVANÇO EM RODOVIAS, CONCESSÕES E PROJETOS FERROVIÁRIOS	33
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - EM DISCURSO FINAL, COSTA FILHO APONTA CONCESSÕES COMO MOTOR	34
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - MINISTRO CONFIRMA TOMÉ FRANCA COMO SUCESSOR	36
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - AVIAÇÃO + BRASIL PREMIA SETOR E REFORÇA AGENDA DE EXPANSÃO REGIONAL	36
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - MPOR LANÇA INVESTE + AEROPORTOS REGIONAIS PARA DESTRAVAR INVESTIMENTOS	37
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - INCLUSÃO, RESULTADOS E APOIO A TOMÉ FRANCA MARCAM DISCURSO DE FABRÍCIO JULIÃO	38
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - DESENVOLVIMENTO SEM ESCUTA: A AMAZÔNIA GOVERNADA PELA AUSÊNCIA	39
ENERGIA - ANEEL RECOMENDA RENOVAÇÃO DA ENEL CEARÁ POR 30 ANOS	40
ENERGIA - DIRETOR DA AGÊNCIA PEDE VISTA EM PROCESSO SOBRE UNIDADES DA USINA JACUÍ	41
COMÉRCIO EXTERIOR - ACORDO PROVISÓRIO ENTRARÁ EM VIGOR DIA 1º DE MAIO	42
COMÉRCIO EXTERIOR - SUCESSO DO TRATADO DEPENDERÁ DA EXECUÇÃO, DIZ TEREZA CRISTINA	43
FINANÇAS - BC NÃO GARANTE MAIS CORTES NA TAXA DE JUROS	43
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO – LIDERANÇA NÃO TEM GÊNERO. TEM ENTREGA	45
JUSTIÇA - MORAES CONCEDE PRISÃO DOMICILIAR A BOLSONARO	46
JUSTIÇA - “TEMPORÁRIA DA PRISÃO DOMICILIAR É SINGULARMENTE INOVADORA”, DIZ DEFESA DO EX-PRESIDENTE	48
JUSTIÇA – GASTOS COM ‘PENDURICALHOS’ SOMAM R\$ 17 BI	48



JUSTIÇA - PLENÁRIO VAI JULGAR DECISÃO QUE PRORROGOU CPMI DO INSS	49
JUSTIÇA - ZANIN ARQUIVA AÇÃO CONTRA APLICAÇÃO DA LEI MAGNITSKY.....	49
INTERNACIONA - ISRAEL E EUA ATACARAM QUASE 400 UNIDADES DE SAÚDE	50
INTERNACIONA - PAQUISTÃO DIZ ESTAR PRONTO PARA FACILITAR NEGOCIAÇÕES	51
JORNAL O GLOBO – RJ.....	51
IRÃ COBRA ATÉ US\$ 2 MILHÕES PARA PASSAGEM SEGURA DE NAVIOS PELO ESTREITO DE ORMUZ E EXIGE DADOS DE TRIPULAÇÃO E CARGA	52
PETROBRAS SINALIZA QUE NÃO VAI CONGELAR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS, MAS ESPERA MAIOR CLAREZA SOBRE PETRÓLEO 53	
'NÃO SE QUESTIONA QUE O SUBSOLO É DA UNIÃO', DIZ DIRETOR DE INSTITUTO DE GOIÁS SOBRE ACORDO DE TERRAS-RARAS COM EUA.....	54
ANTT REGULAMENTA PUNIÇÃO DE EMPRESAS QUE DESCUMPREM TABELA DO FRETE	56
IMPORTADORES DIZEM QUE RISCO DE FALTA DE DIESEL EM ABRIL DIMINUIU	57
VORCARO SALVOU EM CELULAR MINUTA DE DOCUMENTO DO TCU	58
MASTER CRIA REPÚBLICA DO 'CADA UM POR SI'.....	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	61
MUDANÇA NO AEROPORTO CAMPO DE MARTE AFETA CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS ATÉ EM CIDADES VIZINHAS	61
EMBRAER E SAAB APRESENTAM PRIMEIRA AERONAVE SUPERSÔNICA PRODUZIDA NO BRASIL.....	63
POR QUE É TÃO DIFÍCIL REABRIR O ESTREITO DE ORMUZ.....	65
VALOR ECONÔMICO (SP).....	67
O QUE ATRAIU AENA, ZURICH, VINCI E CHANGI PARA O LEILÃO DO GALEÃO, SEGUNDO FONTES E ESPECIALISTAS.....	67
LULA SANCIONA COM VETOS LEI QUE ESTABELECE SISTEMA BRASILEIRO DE APOIO OFICIAL AO CRÉDITO À EXPORTAÇÃO	69
PORTOS RUSSOS NO BÁLTICO SUSPENDEM CARREGAMENTO DE PETRÓLEO APÓS ATAQUE UCRANIANO	70
CS INFRA CONQUISTA DUAS PPPs DE ESCOLAS NO PARANÁ	71
LEILÃO DE TRANSMISSÃO TERÁ MENOS LOTES E R\$ 3,3 BILHÕES EM APORTES	72
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	74
LULA PENSA EM DEIXAR LEILÃO DE TERMINAL PARA DEPOIS DA ELEIÇÃO; EMPRESAS FICAM CONTRARIADAS	74
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	75
PESQUISA APONTA 90% DOS DIRIGENTES DO SETOR MARÍTIMO CONTRA ADIAR PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO, APESAR DE INCERTEZAS	75
ACORDO COM SINDICATO EVITA PARALISAÇÃO DE CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS, DIZ APS	76
FECHAMENTO EM ORMUZ E ATAQUES A ESTRUTURAS DE PRODUÇÃO AFETAM OFERTA DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS E NAVIOS-TANQUE, ALERTA CORRETORA	77
FROTA DE APOIO MARÍTIMO ATINGE 481 EMBARCAÇÕES EM AJB	78
VAST E HIF GLOBAL ANUNCIAM ACORDO PARA TANCAGEM DE E-METANOL NO AÇU	79
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	79
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	79



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS REGISTRA MELHOR FEVEREIRO DA HISTÓRIA NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Alta de 4% no mês impulsiona resultado recorde no cais santista
Por ATribuna.com.br 25 de março de 2026



Embarques tiveram queda de 1,7% em relação ao mesmo mês de 2025, com 9,33 milhões de toneladas (Alexsander Ferraz/AT)

O Porto de Santos movimentou 452 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em fevereiro, aumento de 4% em relação ao mesmo mês do ano passado e o maior para o período na história.

No movimento total do Porto, em toneladas, houve leve aumento de 0,4% em relação a fevereiro do ano passado, com o registro de 13,17 milhões de toneladas. “O resultado pode ser considerado positivo, uma vez que o acumulado de chuva no mês ultrapassou a média histórica e as cargas de maior movimento (granéis vegetais) são sensíveis ao clima chuvoso”, diz a APS.

Houve queda de 12,6% nos embarques do complexo soja (grãos e farelo), que foi compensada em grande parte por aumento de 46,8% nos embarques de açúcar.

Os embarques no mês tiveram queda de 1,7% em relação a fevereiro de 2025. Foram 9,33 milhões de toneladas neste ano contra 9,5 milhões há um ano. Os desembarques registraram aumento de 5,9%, sendo 3,84 milhões de toneladas neste fevereiro, contra 3,62 milhões no mesmo mês do ano anterior.

Movimento acumulado

No acumulado do ano, também foi registrado recorde na movimentação de contêineres. Foram 919,2 mil TEU, aumento de 2,6% em relação ao ano passado e melhor marca histórica para o 1º bimestre do ano.

O saldo em toneladas foi de 25,9 milhões no 1º bimestre de 2026, contra 24,8 milhões do ano anterior. Os embarques tiveram crescimento de 4,5%, com a marca superior a 18 milhões de toneladas, contra 17,2 milhões no ano passado. Os desembarques, com impacto do desempenho favorável do transporte de granéis líquidos (que cresceu 11,8% em relação ao 1º bimestre de 2025 e também é recorde, com 3,2 milhões de toneladas), foram 5% maiores que os de 2025, em um total de 7,9 milhões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/03/2026

PORTO ITAPOÁ MANTÉM LIDERANÇA NACIONAL EM SATISFAÇÃO DE CLIENTES

Terminal catarinense atinge melhor índice do País pelo décimo ano consecutivo
Da ATribuna.com.br 25 de março de 2026

Terminal de Santa Catarina investe em tecnologia e pessoas para entregar previsibilidade e eficiência (Porto Mit/Porto Itapoá/Divulgação)

O Porto Itapoá, em Santa Catarina, obteve novamente este ano o melhor resultado em satisfação de clientes do País, segundo o Instituto Ibero-Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC). É o 10º ano consecutivo com o maior índice de Net Promoter Score (NPS) do Brasil — indicador que mede o quanto os clientes estão dispostos a recomendar seus serviços.

Em nota, a administração do Porto afirma que o reconhecimento “reflete uma estratégia contínua de investimentos em tecnologia, eficiência logística e, principalmente, na experiência do cliente”.

Entre os avanços recentes, destaca-se o novo portal do cliente, que reúne uma série de facilidades e serviços digitais, trazendo mais agilidade, transparência e autonomia para os usuários do terminal ao longo de toda a jornada logística. A área de experiência do cliente e a área operacional seguem como pilares estratégicos do terminal, segundo o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten.

“Alcançar esse reconhecimento por dez anos consecutivos mostra que construímos uma relação sólida de confiança com nossos clientes. Esse resultado é fruto de escuta ativa, melhoria contínua de processos e da integração entre tecnologia e pessoas para entregar mais previsibilidade, eficiência e transparência em cada operação”, afirmou. “Seguiremos evoluindo para oferecer soluções cada vez mais completas e alinhadas às necessidades do mercado”.



Em dezembro de 2025, o Porto Itapoá recebeu seu oitavo portêiner (guindaste de grande porte utilizado na movimentação de contêineres entre o navio e o cais). Com o novo equipamento, passa a integrar o grupo dos três terminais portuários brasileiros com as maiores frotas de portêineres.

Arten ressalta melhoria contínua (Sílvia Luiz/AT)

A expectativa é ampliar o desempenho no terminal. A nova máquina tem inovações tecnológicas, como um sistema de leitura automática dos contêineres, capaz de agilizar processos, reduzir erros operacionais e elevar a segurança. O novo portêiner também se destaca pela lança de 70 metros, cinco metros maior que os modelos anteriores, o que permite operar com maior alcance e eficiência, especialmente em navios de grande porte.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/03/2026

PORTO DE SANTOS TEM INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO COM BOLSA DE R\$ 1 MIL; VEJA COMO PARTICIPAR

Navega Jovem oferece 50 vagas para jovens da Baixada Santista com foco em logística

Da A Tribuna.com.br 25 de março de 2026



Iniciativa tem como objetivo capacitar jovens para o mercado de trabalho com foco em portos e logística (APS/Divulgação)

Terminam nesta quarta-feira (25) as inscrições abertas pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e pela Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) para o Programa Navega Jovem 2026. A iniciativa visa capacitar jovens para o mercado de trabalho com foco no setor portuário, logístico e em suas interfaces com tecnologia e inovação.

Ao todo, são oferecidas 50 vagas. Os selecionados receberão uma bolsa-auxílio mensal no valor de R\$ 1 mil durante os seis meses de duração do curso. “O apoio financeiro tem o objetivo de garantir a permanência dos estudantes no programa e subsidiar despesas relacionadas ao deslocamento para as atividades”, diz a APS.

O programa é voltado para jovens de 17 a 21 anos que estão frequentando o último ano do Ensino Médio ou estão cursando o Ensino Técnico. O público preferencial são os alunos matriculados em escolas da rede pública de ensino e que residam nas cidades da Baixada Santista.

“A seleção do programa também atua de forma alinhada às diretrizes de responsabilidade socioambiental. Por adotar princípios de diversidade, equidade e inclusão, jovens em situação de vulnerabilidade social e pertencentes a grupos historicamente sub-representados terão prioridade durante todo o processo seletivo”, explica a gestora do Porto.

Como se inscrever

Os interessados têm até as 23h59 desta quarta-feira (25) para realizar a inscrição exclusivamente pela internet, acessando o formulário eletrônico aqui.

Para que a inscrição seja validada, é obrigatório preencher corretamente todos os campos do formulário e anexar os documentos exigidos, especialmente o comprovante de matrícula escolar.

O edital completo, com as regras de classificação e o cronograma detalhado do projeto, está disponível para consulta no link.

O cronograma prevê que a aula inaugural do Programa Navega Jovem aconteça no dia 6 de abril.

Seleção

A triagem dos candidatos será dividida em duas etapas de caráter eliminatório e classificatório. A primeira fase consiste em uma análise minuciosa das inscrições, avaliando o perfil socioeducacional e a documentação apresentada pelos estudantes.

Os 100 candidatos que obtiverem as melhores classificações nessa análise avançam para a segunda fase, que será uma avaliação presencial. O exame está agendado para o próximo domingo e contará com 45 questões objetivas de múltipla escolha, além de uma questão dissertativa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/03/2026

ESTIVADORES DO PORTO DE SANTOS QUESTIONAM FIM DE EXCLUSIVIDADE NO TRABALHO E CONVOCAM PARALISAÇÃO

Preocupada com relatório de projeto de lei voltado ao setor portuário, categoria anuncia paralisação de 24 horas

Por Ted Sartori 24 de março de 2026



Decisão dos estivadores sobre paralisação às quartas-feiras veio em assembleia realizada no último dia 16 (Divulgação)

O Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) organiza para esta quarta-feira (25) uma paralisação da categoria, por 24 horas, no Porto de Santos. A preocupação é quanto à possibilidade de perda de exclusividade no trabalho nos portos brasileiros.

Aprovada em assembleia no último dia 16, a mobilização ocorrerá sempre às quartas-feiras, até que o deputado federal

Arthur Maia (União-BR) apresente o relatório final do Projeto de Lei (PL) 733/2025. O documento trata da atualização do marco legal do setor portuário. A previsão é que ele faça isso em 10 de abril.

“Escolhemos esse dia da semana porque é quando acontecem as sessões da comissão especial sobre o tema. Caso o relatório venha com a quebra da nossa exclusividade de trabalho, vamos fazer greve por tempo indeterminado”, afirma o presidente do Sindestiva, Bruno José dos Santos. “Esperamos chamar a atenção, em especial, do presidente Lula para vetar esse projeto”, acrescenta.

Segundo Maia, o parecer será um texto substitutivo ao projeto em tramitação, mantendo a atual Lei dos Portos (12.815), de 2013, e incorporando a ela novas regras discutidas no Congresso Nacional.

A iniciativa do Sindestiva não encontrou receptividade em outras entidades. Sete delas assinaram declaração conjunta de não adesão ao movimento grevista: Sintraport, Sindaport, Sindogeesp, Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga, Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga, Sindivigia e Sindbloco.

“Após análise detida do acordo celebrado pelas Federações Portuárias, as entidades signatárias concluem que a proposta de modificação do PL 733/2025, tal como ajustada no âmbito federativo, atende aos interesses da categoria profissional, preservando direitos, garantindo segurança jurídica e mantendo a estrutura de organização do trabalho portuário”, disse o texto.

Sobre a manifestação, o presidente do Sindestiva lembrou que a entidade é independente. “Se os outros sindicatos não têm problema em perder a exclusividade deles, paciência. Nós, estivadores, sabemos que pode ser a nossa extinção. E vamos lutar até o fim”, acrescenta.

Compasso de espera

O presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, aguarda a divulgação do relatório para definir qualquer tipo de mobilização.

“Com o resultado do relatório, queremos ver se teremos reunião dos presidentes da Estiva do Brasil, nos dias 9 e 10, para lê-lo e ver o que foi ou não considerado em relação ao que trabalhamos ao longo do tempo e intercessões que tivemos com o relator e através da comissão especial. Caso o relatório tenha algo que afete os trabalhadores nos seus direitos, com certeza também estaremos juntos na movimentação de Santos”, argumenta.

Pereira apoia as atitudes das duas vertentes referentes ao tema. “A diferença é que o Sindestiva está fazendo uma mobilização para mostrar toda a nossa força e nós damos apoio, enquanto os outros sindicatos concordam plenamente com o acordo fechado pelas federações. É só uma questão de ponto de vista”, comenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/03/2026

GUERRA ENTRE EUA, IRÃ E ISRAEL NO ORIENTE MÉDIO PRESSIONA ROTAS MARÍTIMAS E ACENDE ALERTA NO PORTO DE SANTOS

Armadores restringem operações no Golfo Pérsico e cenário eleva custos e riscos no transporte global
Por Ted Sartori 24 de março de 2026



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

A guerra envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã afeta o transporte marítimo mundial, embora os efeitos ainda estejam concentrados nas rotas do Golfo Pérsico, no Oriente Médio. As principais empresas armadoras adotaram



medidas de contingência, restringindo o número de navios e as cargas que entram e saem daquela região. Procuradas por A Tribuna, elas não detalharam a quantidade de embarcações ou de mercadorias afetadas que fazem rotas via Porto de Santos.

O principal ponto de atenção 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 impacto imediato no comércio marítimo. Armadores e seguradoras ficam mais cautelosos, os custos de seguro e frete aumentam e algumas rotas passam a operar com mais risco e instabilidade”, afirma o especialista em logística Lúcio Lage.

A escalada do conflito levou, dentre outros fatores, à paralisação ou redução drástica da navegação na região, à retenção de dezenas de petroleiros em áreas de fundeio, a ataques a embarcações comerciais e ao cancelamento da cobertura por seguradoras, diz a advogada especialista em seguros Tatiana Algodual.

“Para além do Estreito de Ormuz, os efeitos se espalham para outros corredores estratégicos, como o do Mar Vermelho e Canal de Suez, que conectam Ásia e Europa; o Estreito de Bab el-Mandeb, que separa os continentes da Ásia e África, ligando o Mar Vermelho ao Golfo de Áden e ao Oceano Índico; e rotas Ásia–Europa e Ásia–Américas, afetadas por desvios, reprogramações de escalas e aumento de custos logísticos”.

Empresas

A Maersk suspendeu reservas envolvendo cargas reefer (refrigeradas) de e para os Emirados Árabes Unidos, Omã, Iraque, Kuwait, Jordânia, Catar, Bahrein e Arábia Saudita. “Para remessas que contenham alimentos essenciais, medicamentos e produtos perecíveis, faremos o possível”, informa a empresa.

Já as reservas de carga seca estavam suspensas, de acordo com a Maersk, de e para os Emirados Árabes Unidos, Iraque, Kuwait, Catar, Arábia Saudita (Dammam e Al Jubail), Omã (Sohar) e Bahrein, fazendo a mesma observação envolvendo remessas de alimentos, medicamentos e itens perecíveis.

A CMA CGM havia fechado todas as reservas de importação para o Iraque, Kuwait, Catar, Bahrein, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos. A empresa porém, já reabriu os pedidos. A MSC não respondeu aos questionamentos da Reportagem. No último dia 9, a empresa havia anunciado a suspensão de exportação 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 locais”, disse. A MSC também tinha indicado a aplicação de sobretaxa obrigatória US\$ 800 por contêiner a todas as remessas afetadas para cobrir os custos de desvio.

Silêncio e atenção

Procurado sobre o tema, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa 19 armadores, não se manifestou a respeito. Em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informa que “acompanha com atenção a evolução do cenário no Oriente Médio”, mas que, “até o momento, não há indicação de impactos diretos nas rotas marítimas que operam no Porto de Santos”. A empresa pública federal acrescenta que a diretoria de operações tem realizado reuniões periódicas de acompanhamento do quadro.

“É importante considerar que a logística marítima hoje é global e altamente integrada, o que significa que tensões regionais podem gerar efeitos indiretos, como ajustes de rotas ou reprogramações operacionais. Em cenários de guerra, é difícil prever todos os desdobramentos, mesmo estando geograficamente distantes”, observa a APS.

Irã recebe mais de 30% do milho exportado

O milho é o destaque dentre as cargas exportadas para o Irã via Porto de Santos. O equivalente a 30,51% dos embarques da mercadoria no complexo santista vai para aquele país, segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS).



Outro produto que requer atenção, mas no que diz respeito à importação, é a ureia, segundo a APS. Trata-se do principal fertilizante nitrogenado utilizado pelos agricultores.

Ele é aplicado em culturas como milho, trigo, algodão e cana-de-açúcar, todas exigentes em nitrogênio e que contribuem para o aumento da produtividade.

“Para Santos, o canal de transmissão mais importante é a cadeia de fertilizantes e insumos químicos. O porto tem infraestrutura relevante para grânéis minerais de desembarque, incluindo fertilizantes, enxofre e sal, e vários terminais dedicados a esse perfil”, lembra o coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein.

Embora o Irã tenha pouco peso na importação do insumo agrícola pelo Porto de Santos (apenas 0,01% do total), os demais países do Golfo Pérsico respondem por mais de 40% dos desembarques de ureia no complexo santista, com destaque para o Catar (34,5%).

“Os reflexos mais prováveis são fertilizantes mais caros ou com entrega mais incerta”, reforça Mein.

Prejuízos não foram calculados

Os especialistas consultados por A Tribuna são unânimes em afirmar que ainda é muito cedo para mensurar prejuízos diretos e consolidados para o complexo portuário santista. A duração do conflito deverá ser um parâmetro importante.

“Conflitos geopolíticos costumam impactar primeiro os preços da energia e os custos logísticos, e só depois isso aparece de forma mais clara no comércio internacional. Se a tensão se prolongar, aí sim podemos começar a ver reflexos mais concretos nas operações e no fluxo de cargas”, observa o especialista em logística Lúcio Lage Rodrigues.

A advogada especialista em seguros e resseguros Tatiana Algodoal vai na mesma linha e pede olhar atento. “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 de forma gradual. Por isso, o cenário atual requer atenção e monitoramento, não sendo possível a quantificação das perdas potenciais neste momento”, recomenda.

O coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein, julga que o efeito em Santos tende a chegar antes no preço do que no volume. No entanto, ele considera ser possível afirmar que Santos “está exposto ao choque, sobretudo por fertilizantes, químicos, combustíveis e custo logístico; que poderemos sentir os sinais antecedentes: seguro, bunker, diesel, atrasos e risco de suprimento”.

Mas, segundo ele, ainda não dá para projetar um prejuízo no Porto sem as estatísticas de março e abril, notas de armadores e dados de movimentação por carga. “Hoje, podemos afirmar que o risco mais imediato para Santos não é parar, mas sim ficar mais caro e mais incerto”, resume.

Larga escala

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

“O primeiro impacto costuma ser o aumento do preço do petróleo, que já vem pressionando o custo dos combustíveis no mundo inteiro, inclusive no Brasil. Como o bunker, combustível dos navios, fica mais caro, isso tende a elevar o custo do frete marítimo e afetar importações e exportações”, resume o também diretor da Process Log & Comex.

Eixos principais

A advogada especialista em seguros Tatiana Algodoal lembra que o impacto potencial não decorre do fechamento físico do Porto, mas da exposição do comércio exterior brasileiro à logística marítima internacional. Ele pode ser analisado, segundo ela, a partir de três eixos principais.

Um é o da dependência energética e logística. “Parte significativa da frota que opera em Santos utiliza combustível cuja precificação depende do petróleo do Oriente Médio e a elevação do custo operacional pode reduzir frequência de escalas ou elevar o custo do frete”.

Caso diesel e bunker sigam pressionados, o efeito se espalha para armazenagem, remoção terrestre, distribuição e custo do agro e da indústria atendidos por Santos, analisa o coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein. “Podemos ver reprogramação de janelas e escalas. Não porque Santos esteja fechado ou ameaçado militarmente, mas porque navios, seguradoras e tradings passam a arbitrar custo, risco e disponibilidade de tonelage em escala global”.

O ponto de vista do perfil das cargas está em segundo lugar na lista, de acordo com Tatiana. “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 prejudicado pelos conflitos que atingem o Estreito de Ormuz e sem o qual a produção das lavouras pode ser atingida”, detalha.

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

Baixo a moderado

Mein avalia que o risco para Santos pode ser classificado como baixo a moderado no curtíssimo prazo para operação física do Porto e moderado a alto para custos e cadeias específicas, especialmente fertilizantes, químicos, combustíveis e cargas muito sensíveis a frete.

“Santos não depende fisicamente do Estreito de Ormuz para funcionar no dia a dia, mas depende economicamente de cadeias globais que passam por lá. E o Porto é grande o bastante para sentir qualquer mudança nos preços e na disponibilidade de navios”, define.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

BAHIA CONCENTRA 94% DOS R\$ 11,9 BI DE PROJETOS DO FUNDO NAVAL PARA O NORDESTE

Fundo de Marinha Mercante prevê 46 mil empregos diretos na região em 26 obras, com Estaleiro Enseada do Paraguaçu ancorando os maiores projetos offshore da carteira naval nordestina

Por Paulo Goethe - De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Em janeiro, o Estaleiro Enseada fez a entrega do primeiro lote de 13 barcas minerais construídas ao cliente Lhg Mining, com capacidade de transportar 2.900 toneladas cada. Foto: Estaleiro Enseada/Divulgação

O Nordeste é a segunda região com maior volume de recursos na carteira de projetos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) apresentada nesta terça-feira (24) pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em Brasília. Dos R\$ 41,7 bilhões previstos para investimentos em indústria naval e infraestrutura portuária em todo o país, R\$ 11,9 bilhões vão para a região, com expectativa de

46.041 empregos diretos em 26 obras. Apenas o Sul recebe mais — R\$ 14,1 bilhões. O Sudeste fica com R\$ 10,4 bilhões e o Norte, com R\$ 5,3 bilhões.

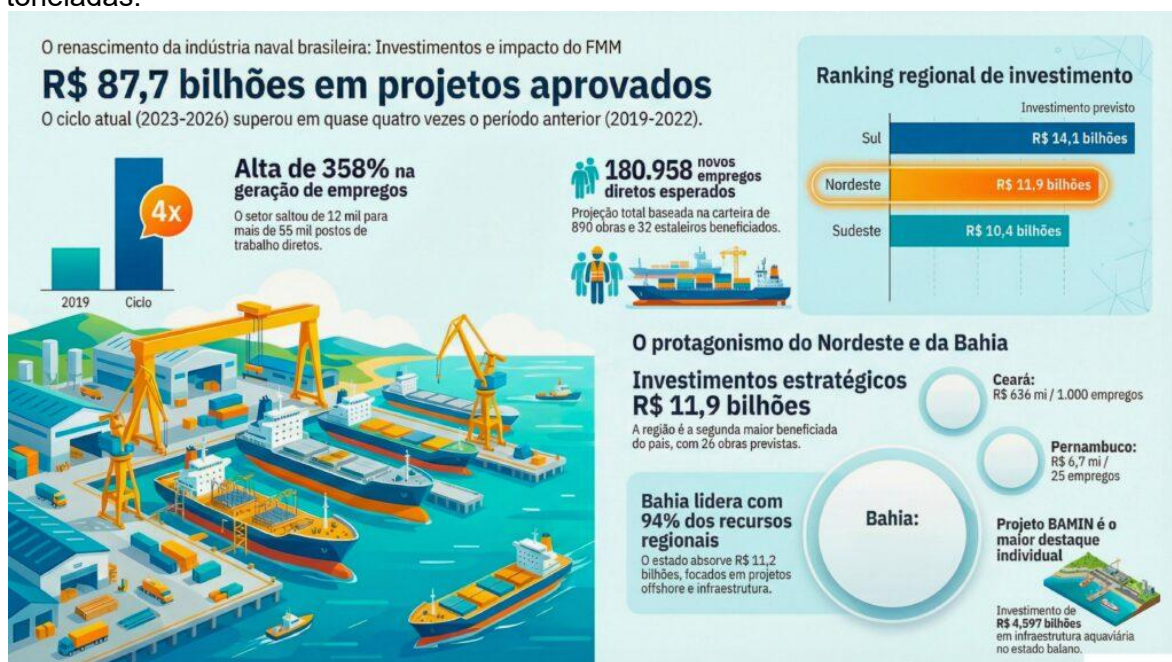
Dos recursos nordestinos, R\$ 11,2 bilhões — 94% do total regional — ficam na Bahia, que concentra 45.016 dos 46.041 empregos diretos previstos para a região. O Ceará recebe R\$ 636,1 milhões vinculados a um projeto de infraestrutura portuária, com 1.000 empregos diretos. Pernambuco aparece com R\$ 6,7 milhões e 25 empregos em dois serviços de reparo e docagem. A carteira nordestina envolve 16 empresas e 4 estaleiros.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, os números refletem a consolidação de uma política pública de escala. O ciclo atual superou os R\$ 87 bilhões em projetos aprovados, ante R\$ 22,8 bilhões registrados entre 2019 e 2022, com crescimento expressivo nas contratações e impacto direto sobre emprego e competitividade da indústria naval brasileira.

Enseada do Paraguaçu ancora projetos offshore de alta complexidade

O Estaleiro Enseada do Paraguaçu, em Maragogipe (BA), foi concebido para construção de plataformas offshore, navios especializados e unidades de perfuração — o maior investimento privado da indústria naval brasileira, com cerca de USD 1 bilhão já aportados, capacidade de processar mais de 100 mil toneladas de aço por ano e 1.000 metros de cais.

Em recuperação judicial, o estaleiro retomou as operações em janeiro de 2026 com a entrega do primeiro lote de 13 barcas minerais para a LHG Mining, projeto executado em parceria com a Tenenge (Grupo Novonor) que gerou cerca de 600 empregos diretos e até 900 indiretos no Recôncavo Baiano. A encomenda total é de 80 barcas, cada uma com capacidade de transportar 2.900 toneladas.



Fundo da Marinha Mercante fundo naval Nordeste - Arte: IA/ME

Construção e reparos de navios na Bahia e em Pernambuco

Os novos contratos do FMM representam uma etapa seguinte nessa reativação. O maior projeto individual é o da DOF Subsea Brasil, com R\$ 2,8 bilhões e 1.460 empregos diretos, destinado à construção de 4 embarcações RSV (Rover Support Vessel) — navios que operam em suporte a equipamentos remotamente controlados no fundo do mar.

O segundo bloco é do grupo CMM Offshore Brasil, com 6 projetos de construção de navios de resposta a derramamentos de óleo (OSRV), aprovados em outubro de 2025, com valores individuais entre R\$ 458,5 milhões e R\$ 485,2 milhões e total combinado de R\$ 2,813 bilhões, com validade de resolução até janeiro de 2027.



O Estaleiro Belov Offshore, em Simões Filho (BA), abriga três projetos da Belov Engenharia S.A., aprovados em janeiro de 2026: construção de navio RSV (R\$ 701 milhões), navio de suporte a mergulhadores em águas rasas — SDSV (Shallow Dive Support Vessel) (R\$ 230,2 milhões) — e rebocador oceânico (R\$ 38,5 milhões), com validade até abril de 2027.

Pernambuco aparece na carteira com dois projetos de reparo e docagem da Posidonia Shipping & Trading Ltda. no Estaleiro Atlântico Sul, em Suape — reparo de balsa oceânica (R\$ 5,2 milhões) e reparo de rebocador (R\$ 1,6 milhão), aprovados em dezembro de 2024, com validade até setembro de 2026. Os dois projetos totalizam R\$ 6,8 milhões e 25 empregos diretos, operação restrita a manutenção de embarcações de terceiros.

Projetos aprovados aguardam contratação

A distinção entre aprovação e contratação define o estágio real de cada projeto. Nacionalmente, os investimentos aprovados pelo FMM no ciclo 2023–2026 somam R\$ 87,7 bilhões, mas o valor efetivamente contratado — com recursos comprometidos junto ao agente financeiro — é de R\$ 14,2 bilhões, ou 16% do total aprovado. Para o Nordeste, os R\$ 11,9 bilhões seguem o mesmo padrão: são projetos com aprovação do CDFMM, pendentes de contratação dentro dos prazos de validade das resoluções.

Na 12ª Reunião Extraordinária do CDFMM, realizada no dia 25 de fevereiro, foram priorizados três projetos nordestinos. No Ceará, a Nordeste Logística S.A. tem aprovação para construção de infraestrutura portuária no valor de R\$ 795,1 milhões, com 1.000 empregos diretos, validade até maio de 2027. Na Bahia, a ATU 12 e a ATU 18 Arrendatárias Portuárias têm projetos de modernização de terminais avaliados em R\$ 45,4 milhões e R\$ 87,4 milhões, com 72 empregos diretos combinados e mesma validade.

O projeto de maior valor individual pendente é o da Bahia Mineração S.A. (BAMIN) — infraestrutura aquaviária de R\$ 4,597 bilhões, aprovado em setembro de 2024, que representa 39% de toda a carteira regional. A resolução de prioridade vence em junho de 2026. Sem contratação junto ao agente financeiro até essa data, a aprovação expira e o processo precisa ser reapresentado ao CDFMM.

Retomada nacional do setor naval

A indústria naval brasileira operava com cerca de 12 mil trabalhadores no período de menor atividade e registra hoje mais de 55 mil empregos diretos — alta de 358%. A carteira contratada cresceu de R\$ 1,6 bilhão para R\$ 14,2 bilhões entre os dois ciclos, com 2025 como o ano de maior execução financeira da história do fundo.

Para o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos e presidente do CDFMM, Tomé Franca, o volume de contratações fortalece a logística nacional e amplia a eficiência e a competitividade do país. A próxima reunião ordinária do CDFMM está marcada para 18 de junho, com prazo de submissão de novos projetos até 20 de abril.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/03/2026

CEARÁ VOLTA A TER FRIGORIFICOS APÓS 20 ANOS COM MASTERBOI E GRUPO VICUNHA

Empresa pernambucana Masterboi confirma planta em Iguatu (CE) com R\$ 250 milhões, 750 empregos e capacidade de 1.000 abates/dia a partir de 2028

Por Bruno Brandão - De Fortaleza

A empresa pernambucana Masterboi confirmou a construção de uma nova planta industrial no município de Iguatu, localizado a 362 km de Fortaleza, encerrando um jejum de mais de duas décadas sem frigoríficos no Ceará. Com investimento de R\$ 250 milhões, a unidade terá capacidade para abater 1.000 animais por dia, gerará 750 empregos diretos e deverá iniciar a produção em 2028. As obras começam no segundo semestre de 2027. O protocolo de intenções será assinado pelo o

governador Elmano de Freitas e pelo o fundador e presidente da Masterboi, Nelson Bezerra, na próxima terça-feira, às 9h, no dia Palácio da Abolição.



Unidade da Masterboi em Canhotinho (PE), onde já são abatidos cerca de 750 bovinos por dia, dos quais 8% são animais do Ceará – Foto: Divulgação

O empreendimento da Masterboi foi disputado pelo Ceará e Bahia. A escolha por Iguatu foi definida por um estudo técnico da própria Masterboi, que considerou a posição estratégica do município como entroncamento rodoviário, a presença do terminal intermodal da Ferrovia Transnordestina, que viabiliza tanto a chegada

de grãos para confinamentos quanto o escoamento da carne para exportação, além da abundância de recursos hídricos. O abate de cada bovino consome, em média, 2.800 litros de água.

Fim de um hiato histórico

O secretário de Desenvolvimento Econômico do Ceará, Domingos Filho, ressaltou, em conversa exclusiva com o Movimento Econômico, que o estado ficou mais de 20 anos sem um frigorífico em operação, desde o fechamento do Frigorífico Industrial de Fortaleza (Frifort). A ausência forçou produtores cearenses a enviar seus animais para abate em Canhotinho, no Agreste de Pernambuco, onde a própria Masterboi tem hoje um frigorífico. Cerca de 8% dos bovinos que a unidade abate vêm do Ceará.

“O Ceará há mais de 20 anos que não tem um frigorífico. Com isso, nós não temos beneficiamento de carne, tudo que consumimos vem de fora”, disse Domingos Filho. Segundo o secretário, a chegada da Masterboi deve reverter também um efeito colateral histórico: após o fechamento do Frifort, muitos criadores migraram do gado de corte para o leite, distorcendo a cadeia produtiva.

“A Masterboi fez um estudo técnico e chegou a Iguatu. Principalmente em função da logística: além de ser entroncamento rodoviário, tem o terminal intermodal da Transnordestina, o que permite trazer grãos para os confinamentos e exportar carne. Tem água em abundância, que é outra exigência.



O secretário de Desenvolvimento Econômico do Ceará, Domingos Filho, revelou ao Movimento Econômico que o estado ficou mais de 20 anos sem frigorífico e que o Ceará disputou o investimento da Masterboi com a Bahia – Foto: Governo CE/ Divulgação

Infraestrutura e logística de exportação

A unidade da Masterboi é um dos primeiros empreendimentos industriais atraídos pela Transnordestina, que conecta o interior ao Porto do Pecém, apontado pelo secretário como o porto mais competitivo do país, pela proximidade geográfica com rotas para Europa, América e Ásia. A Masterboi é exportadora e, segundo nota oficial da empresa, já são mais de 100 países que recebem suas carnes.

Para receber a empresa de origem pernambucana, o Estado do Ceará desapropriou uma área de 60 hectares, escolhida pela própria empresa, para instalar a planta. A capacidade plena de 1.000 abates diários supera a média atual da unidade de Canhotinho (PE), que opera com cerca de 750 animais por dia.



Masterboi/Foto: divulgação

Tauá terá abatedouro de ovinos e caprinos voltado ao mercado halal

O secretário revelou que Iguatu não é o único investimento na cadeia da proteína animal no Ceará. O município de Tauá, no sertão dos Inhamuns, receberá um segundo abatedouro, desta vez voltado para ovinos e caprinos, com capacidade de também 1.000 animais por dia. O empreendimento será conduzido pelo Grupo Vicunha, por meio da Prime Company, do empresário Ricardo Steinbruch, e terá como destino exclusivo o mercado

externo, com certificação halal para abastecimento de países muçulmanos.

A escolha de Tauá não é por acaso. A região dos Inhamuns, no sudoeste do Ceará, concentra 35% do rebanho caprino-ovino estadual, e o próprio município detém 6% desse total. O Brasil reúne 50 milhões de cabeças de pequenos ruminantes, dos quais 70% estão no Nordeste. A ausência de uma cadeia organizada, no entanto, tornava o Ceará importador líquido desses rebanhos.

“Os investidores perceberam que o negócio tinha que ser no Nordeste. E nós nos candidatamos, mostrando que o Ceará tem as melhores condições”, afirmou Domingos Filho. Tauá já conta com abatedouro habilitado pelo Serviço de Inspeção Estadual (SIE), o que acelera a transição operacional: a estratégia é começar as operações pelo abatedouro municipal enquanto organiza a cadeia de fornecimento.

Para atingir a meta de 1.000 animais por dia, será necessário manter cerca de 520.000 animais em produção. Segundo o secretário, já há ações de melhoramento genético em andamento em toda a cadeia. O Grupo Vicunha tem presença no Ceará desde 1969, com operações na indústria têxtil. As obras do abatedouro em Tauá devem começar no prazo de até dois anos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/03/2026



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO MAIS BRASIL CELEBRA DESEMPENHO DE AEROPORTOS E COMPANHIAS AÉREAS DO PAÍS QUE FORAM DESTAQUES NO ÚLTIMO ANO

Durante a premiação também foi lançado o programa Investe Mais Aeroportos, que amplia investimentos no setor



Evento premia os aeroportos e operadores aeroportuários mais bem avaliados pelos passageiros em 2025 - Foto: Jonilton Lima/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realizou nesta terça-feira (24), em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o grupo Brasil Export, a 11ª edição do Prêmio Aviação Mais Brasil e a 3ª edição do Prêmio Acessibilidade. O evento destacou o desempenho obtido por operadores aeroportuários e companhias aéreas no país e marcou o anúncio de novas medidas para ampliar investimentos na aviação

regional.



Para o ministro Silvio Costa Filho, a Aviação Mais Brasil é um marco para o setor, que tem batido recorde na movimentação de passageiros ao registrar 130 milhões de viajantes aéreos em 2025. "O prêmio é um reconhecimento fundamental para a aviação, porque valoriza iniciativas de inclusão, boas práticas na prestação de serviços, além de dar mais comodidade e bem estar às pessoas", destacou.

Dividido em seis categorias, o Aviação Mais Brasil contemplou critérios como desempenho operacional, pontualidade e nível de satisfação dos passageiros. Pela categoria Melhores Aeroportos Regionais, premiou, no Sudeste, o Aeroporto de Montes Claros (MG), que também foi reconhecido como melhor aeroporto regional do Brasil. No Sul, o Aeroporto de Joinville (SC); no Centro-Oeste e Norte, o de Sinop (MT); e no Nordeste, o de Aracaju (SE).

O Prêmio reconheceu também os aeroportos mais pontuais do último ano: Goiânia (GO), entre os que atendem até 5 milhões de passageiros; Santos Dumont (RJ), com atendimento de 5 a 10 milhões de viajantes; e Brasília (DF), com movimentação acima de dez milhões de passageiros. A Latam também foi reconhecida pelo cumprimento de horários, enquanto a Azul levou o prêmio de melhor empresa aérea do país.

Na categoria Melhores Aeroportos Nacionais por faixa de movimentação de passageiros, Vitória (ES) venceu entre os que atendem até 5 milhões de passageiros; Florianópolis (SC), entre os que movimentam de 5 e 10 milhões, tendo sido também eleito o melhor aeroporto do Brasil. Já Brasília venceu entre aqueles com movimentação superior a 10 milhões.

Prêmio Acessibilidade

Composto por duas categorias, o Prêmio Acessibilidade reconheceu a Latam Airlines como a empresa aérea nacional de destaque em Inovação e Acessibilidade, com o projeto "Latam Acessível: Plataforma de Intérpretes de Libras". Já o operador aeroportuário mais inovador e acessível em 2025 foi o de Florianópolis (SC), com ao projeto "Mapa Digital".

Ao lembrar da criação das salas multissensoriais para pessoas com transtorno do espectro autista nos aeroportos, Costa Filho reforçou: "É importante ter um olhar atento para acessibilidade. Nós precisamos nos conectar com o mundo. A aviação é um setor que gera empregos, renda e movimenta o país. Por isso, é fundamental que haja investimento em tecnologia no setor, tanto da nossa parte, quanto das concessionárias. Também garantir a acessibilidade e a inclusão", ressaltou.

De acordo com o Secretário Nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, "é uma grande satisfação ver o Prêmio Aviação Mais Brasil reconhecer o que há de mais importante no setor: a qualidade do serviço prestado ao cidadão. Os resultados destacados refletem um esforço conjunto de todo o ecossistema da aviação, com foco em eficiência, pontualidade e, sobretudo, na experiência do passageiro. Também avançamos ao valorizar iniciativas de acessibilidade, reforçando o compromisso com uma aviação mais inclusiva. Seguiremos trabalhando para ampliar a conectividade e garantir um transporte aéreo cada vez mais seguro, eficiente e acessível para todos os brasileiros."

Para a secretária nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência no Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania, Isadora Nascimento, promover a dignidade das pessoas com deficiência é garantir um direito fundamental, e não pode ser visto como uma exceção: "o setor aéreo tem que estar preparado para receber todas as pessoas. Ao valorizar essas iniciativas, o Prêmio cria referências importantes e deixa claro que é possível termos um setor aéreo mais acessível e inclusivo, onde cabem todas as pessoas - com ou sem deficiência.

Os resultados dos dois prêmios consideraram as pesquisas de satisfação realizadas com mais de 111 mil usuários em 61 aeroportos do país. Três companhias aéreas e a movimentação de mais de 1,5 milhão de pousos e decolagens também foram usadas como base para a premiação.

Lançamento do Programa Investe Mais Aeroportos Regionais

Durante a cerimônia, também foi assinado o ato que cria o "Programa Investe Mais Aeroportos Regionais". A nova norma estende para estados e municípios a possibilidade de autorizar contratos

comerciais com prazo superior ao da própria concessão ou do convênio de delegação, como já acontece com a União, por meio do Programa Investe Mais Aeroportos.

Na prática, será possível adotar um sistema progressivo e proporcional de prazos, sensível à maturidade contratual e ao porte do investimento. A ideia é atrair empreendimentos de grande porte integrando os aeródromos regionais às economias locais.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a portaria representa mais segurança e previsibilidade aos investidores. “Com essa nova regra, será possível fechar contratos de até 45 anos. Isso abre portas para investimentos em hotéis, shoppings e terminais de carga modernos. No fim das contas, o aeroporto ganha novas fontes de renda, o passageiro ganha serviços melhores e a região toda cresce”, destacou.

Na prática, ao estender o escopo do Investe Mais Aeroportos para os aeródromos delegados, a aviação regional e a economia local saem ganhando ao atrair investimentos estruturantes de longo prazo. A diversificação das fontes de receita com empreendimentos comerciais robustos também contribui para torná-los mais autossuficientes.

Hoje, 422 aeroportos são administrados por estados e municípios a partir de convênios de delegação com a União. Em 50 deles, é possível fazer contratos comerciais de longo prazo. Confira a relação completa abaixo:

Investe + AEROPORTOS REGIONAIS		
PROGRAMA INVESTE + AEROPORTOS REGIONAIS		
Os 50 aeródromos que podem ter contratos comerciais com prazo superior ao tempo de concessão/convênio de delegação estão em:		
SÃO PAULO JUNDIAÍ BRAGANÇA PAULISTA CAMPINAS UBATUBA ITANHAE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO PRESIDENTE PRUDENTE ARAÇATUBA BARRETOS ASSIS DRACENA VOTUPORANGA PENÁPOLIS TUPÁ ANDRADINA PRESIDENTE EPITÁCIO RIBEIRÃO PRETO BAURU-AREALVA MARILIA ARARAQUARA SÃO CARLOS SOROCABA FRANCA GUARATINGUETÁ AVARÉ-ARANDU REGISTRO SÃO MANUEL SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	GOIÁS CALDAS NOVAS RIO GRANDE DO SUL SANTO ÂNGELO PASSO FUNDO SANTA CATARINA CHAPECÓ JAGUARUNA MINAS GERAIS GOIÂNÁ PARACATU BELO HORIZONTE PIAUÍ PARNAÍBA	BAHIA COMANDATUBA BARREIRAS TEIXEIRA DE FREITAS ILHÉUS VITÓRIA DA CONQUISTA PORTO SEGURO FEIRA DE SANTANA COSTA DO DESCOBRIMENTO PERNAMBUCO FERNANDO DE NORONHA RIO DE JANEIRO CAMPOS DOS GOYTACAZES (AERÓDROMO BARTOLOMEU LISANDRO E HELIPORTO FAROL DE SÃO TOME) CABO FRIO ANGRA DOS REIS

Aeroportos que podem ser contemplados

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

Data: 24/03/2026

GOVERNO FEDERAL LANÇA POLÍTICA DE ESTADO PARA TRANSFORMAÇÃO DA CONECTIVIDADE AÉREA BRASILEIRA

Agenda Conectar aposta no aumento da concorrência aérea, redução de custos e promoção da segurança regulatória para impulsionar o setor nos próximos anos

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) lançaram, nesta terça-feira (24), a Agenda Conectar. Essa é a

maior política de Estado voltada a expandir a conectividade aérea no país e tornar esse modal de transporte mais acessível.



Lançamento da Agenda Conectar - Foto: Vosmar Rosa/MPor

A iniciativa reúne um conjunto articulado de medidas para ampliar o acesso ao transporte aéreo, reduzir custos e aumentar a oferta de serviços aos passageiros. Na prática, busca criar um ambiente de negócios mais dinâmico e seguro, capaz de atrair novos operadores e estimular investimentos em toda a cadeia do setor.

O documento conta com o apoio de órgãos públicos, setor acadêmico, além de cerca de 40 empresas dos setores de serviços, infraestrutura, transportes, turismo e indústria aeronáutica, o que reforça o alinhamento setorial da proposta.

O ministro Silvo Costa Filho destacou o papel econômico e social do programa. "O Conectar vai nos permitir aproximar a aviação do povo brasileiro e conectar o Brasil com o mercado internacional, gerando emprego e renda, fortalecendo a nossa economia. Um Brasil mais justo, mais humano, mais solidário. Efetivamente, um Brasil dos brasileiros", afirmou.

O chefe de Gabinete do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e da vice-presidência da república, Pedro Guerra, salientou a importância da iniciativa. "Nós sabemos que embora haja uma série de instrumentos para fortalecer o ecossistema produtivo, é preciso ter também uma agenda de competitividade, de combate às ineficiências", declarou. Ainda segundo ele, o programa deixa um legado para as próximas administrações integrando os objetivos do Estado. "Integração, interiorização do desenvolvimento, redução dos custos modais, e cumprimento da função humanitária da aviação", finalizou.

Objetivos da Agenda

A Agenda Conectar busca fortalecer a concorrência, reduzir custos operacionais e promover estabilidade regulatória com segurança jurídica, de forma alinhada para enfrentar desafios históricos da aviação brasileira.

Mais do que modernizar o setor, a proposta tem potencial de gerar impactos amplos na economia. Ao reduzir o chamado "Custo Brasil", aumentar a eficiência e simplificar processos, a política contribui para melhorar o ambiente de negócios e impulsionar diferentes segmentos produtivos.

Costa Filho também ressaltou a importância da Agenda Conectar para tornar a aviação civil brasileira ainda mais acessível. "Estamos construindo uma política de Estado para a aviação, em diálogo com o setor produtivo, infraestrutura, indústria, comércio, serviços, academia e turismo. Queremos tornar o transporte aéreo mais acessível, ampliar a conectividade e criar um ambiente competitivo, capaz de atrair investimentos e gerar oportunidades", afirmou.

O secretário de Aviação Civil, Daniel Longo, ressaltou que a Agenda foi concebida para enfrentar desafios que podem se intensificar nos próximos anos. "Ao atuar de forma coordenada sobre concorrência, custos e segurança regulatória, criamos as bases para um crescimento sustentável da aviação no Brasil nos próximos 30 anos", ressaltou.

Com caráter intergovernamental, a política integra esforços públicos e privados para impulsionar o setor nas próximas décadas. Em 2025, o Brasil registrou quase 130 milhões de passageiros, mas ainda há amplo espaço para crescer. "Temos um potencial enorme. Para avançar, precisamos estruturar melhor o setor, reduzir custos e ampliar nossa capilaridade", completou Longo.

Ronei Glanzmann, CEO da MoveInfra, acredita que o projeto vai trazer aportes importantes para o modal aeroportuário do país. "Essa agenda é muito alinhada com a atração de investimentos, por isso é uma agenda de estado que busca atrair investidor brasileiros e internacionais para um setor tão desafiados como o da aviação civil. Estamos conectado a uma agenda com compromisso socioambiental e ela tem uma interligação muito grande com o que a gente faz.

Sobre as parcerias entre instituições públicas e privadas firmadas no âmbito do programa, o CEO da Aeroportos do Brasil, Fábio Rogério Carvalho, afirmou: "conjuguar interesses do setor público com o privado parece impossível, mas a indústria da aviação é exatamente assim, afinal fazemos um avião voar. Este programa é isto: o Conectar é a prova de que, juntos, o que parecia impossível, se torna realidade", ressalta Fábio Rogério.

Eixos de atuação

No primeiro eixo, o foco é abrir o mercado e estimular a entrada de novos operadores. Entre as medidas previstas estão ampliar a integração aérea com países da América do Sul, facilitar o acesso ao mercado, incentivar novos modelos de negócio, como companhias aéreas do tipo "ultra low cost", e fortalecer a aviação regional. Também estão previstas ações para viabilizar investimentos em aeroportos, tanto públicos quanto privados. A expectativa é clara: mais rotas, mais voos e mais cidades conectadas.

O segundo eixo enfrenta um dos principais gargalos do setor: os custos. A Agenda propõe revisar medidas tributárias, ampliar o acesso a crédito, modernizar a gestão do tráfego aéreo, além de avanços na cadeia de suprimento do querosene de aviação. A redução desses custos tende a se refletir diretamente em passagens mais acessíveis, fretes mais competitivos e maior dinamismo no mercado.

Já o terceiro eixo busca garantir previsibilidade e confiança. A proposta é fortalecer a segurança jurídica, reduzir a judicialização e harmonizar regras, ao mesmo tempo em que amplia a proteção ao passageiro, promove acessibilidade e incentiva práticas sustentáveis. A eficiência logística, especialmente no transporte de cargas, também está entre as prioridades.

A Agenda Conectar também prevê mecanismos de governança e monitoramento, com participação de diferentes atores e uso intensivo de dados para acompanhar os resultados. A expectativa é consolidar a aviação civil como um dos principais vetores de desenvolvimento econômico e integração nacional.

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

Data: 24/03/2026

ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Projeto prevê R\$ 688 milhões em investimentos; contribuições podem ser enviadas até 2 de maio por meio do formulário eletrônico



Consulta Pública segue aberta até 2 de maio.
Foto: Divulgação/Codesp

Está aberta, até 2 de maio, a consulta pública sobre o projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). A iniciativa visa ampliar o diálogo com os setores envolvidos e com a sociedade, além de colher contribuições que contribuam para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos que compõem o projeto.

Os interessados poderão enviar sugestões por meio



de formulário eletrônico disponível no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), onde também estão acessíveis as minutas e demais documentos relacionados à proposta, 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. As contribuições em texto devem ser inseridas diretamente no formulário, com a devida identificação do participante, dentro do prazo estabelecido.

Para aqueles que não dispõem de acesso a meios digitais, será possível realizar o envio das contribuições presencialmente, usando computadores da Secretaria-Geral da Antaq, em Brasília (DF), ou nas unidades regionais, cujos endereços estão disponíveis no site institucional da Autarquia.

Canal de acesso

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.

Com investimentos estimados em R\$ 688 milhões, a futura concessionária será responsável pela operação, manutenção e modernização da infraestrutura de acesso ao porto. Entre as principais obrigações estão a dragagem de aprofundamento do canal, com metas de atingir 16 metros em até três anos e 17 metros em até seis anos, além de realizar dragagem de manutenção contínua, modernização da sinalização náutica, implantação do sistema VTMS e gestão ambiental do projeto.

Serviço

Evento: Consulta pública do Canal de Acesso ao Porto Organizado de Santos

Como participar: de forma online, no link destinado à Audiência Pública nº 02/2026-ANTAQ

Prazo para contribuições: 2 de maio

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

Data: 24/03/2026

PRESIDENTE LULA E MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VISITAM CENTRO DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA EM SÃO CARLOS (SP)

Unidade é considerada a maior da América do Sul no segmento de manutenção aeronáutica

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, participa nesta quarta-feira (25), em São Carlos (SP), de visita ao centro de manutenção da Latam (MRO), acompanhando o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva.

A unidade é considerada a maior da América do Sul no segmento de manutenção aeronáutica e passa por processo de expansão, com foco em pesquisa, desenvolvimento e inovação, incluindo projetos voltados à modernização de aeronaves e à incorporação de soluções digitais.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados na cobertura do evento deverão solicitar credenciamento por meio do Sistema de Credenciamento de Imprensa da Presidência da República, até as 19h do dia 24 de março (horário de Brasília). Profissionais com credenciamento anual deverão solicitar participação específica para o evento.

Serviço

Evento: Visita ao centro de manutenção aeronáutica

Data: quarta-feira, 25 de março

Horário: 18h

Local: Rodovia SP-318, km 249,5 – Água Vermelha, São Carlos (SP)

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

Data: 24/03/2026

MODAIS DE TRANSPORTES TERÃO INVESTIMENTOS DE R\$ 41,7 BILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Carteira foi apresentada nesta terça-feira (24) pelo ministro Silvio Costa Filho; Valores serão aplicados em 890 obras, o que vai gerar mais de 180 mil empregos diretos em todo o país



Ao todo, são 890 obras e mais de 180 mil empregos diretos em todo o país - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, apresentou, nesta terça-feira (24), em Brasília, a carteira de projetos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com previsão de R\$ 41,7 bilhões em investimentos. Ao todo, são 890 obras e mais de 180 mil empregos diretos em todo o país.

A carteira inclui projetos da indústria naval e da infraestrutura portuária. Estão previstas 612 construções de embarcações, 115 serviços de reparo e docagem, 141 modernizações, além da implantação de 6 estaleiros, 13 projetos portuários e 3 terminais de transbordo. As iniciativas envolvem 62 empresas beneficiadas e 32 estaleiros.

“Os números mostram a força dessa política pública. Saímos de R\$ 22,8 bilhões em projetos aprovados para mais de R\$ 87 bilhões no ciclo atual, além de um crescimento expressivo nas contratações. Isso se traduz em mais emprego, mais competitividade e no fortalecimento da indústria naval brasileira”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

A retomada dos investimentos no setor já apresenta impactos diretos no emprego. Após atingir um patamar de cerca de 12 mil trabalhadores nos anos de menor atividade, a indústria naval brasileira voltou a crescer e já soma mais de 55 mil empregos diretos no país. Isso representa uma alta de 358% entre o período de baixa empregabilidade no setor, no passado, com a situação de momento.

“Saímos de R\$ 22,8 bilhões em projetos aprovados para mais de R\$ 87 bilhões no ciclo atual, além de um crescimento expressivo nas contratações”

Silvio Costa Filho

Principais investimentos e projetos

Os investimentos estão distribuídos em todas as regiões do país, serão aplicados: R\$ 14,1 bilhões no Sul, R\$ 11,9 bilhões no Nordeste, R\$ 10,4 bilhões no Sudeste e R\$ 5,3 bilhões no Norte.

Entre os principais projetos, destacam-se o da Bram Offshore, em Santa Catarina, na região Sul, no valor de R\$ 2,6 bilhões; o da Wilson Sons, no Sudeste, de R\$ 1,1 bilhão; o da DOF Subsea, na Bahia, no Nordeste, com investimento de R\$ 2,8 bilhões e previsão de 1.460 empregos; e o da Plataforma Logística do Amapá, na região Norte, no valor de R\$ 1,5 bilhão.

O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos e presidente do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), Tomé Franca, destacou que os números refletem a retomada dos investimentos no setor. “Temos um setor com grande potencial para contribuir com a logística brasileira. O volume de contratações do Fundo da Marinha Mercante aumenta a eficiência e a competitividade do país, além de gerar emprego e renda para a população”, destacou.

O crescimento recente do Fundo reforça esse cenário. Os investimentos aprovados passaram de R\$ 22,8 bilhões entre 2019 e 2022 para R\$ 87,7 bilhões no ciclo atual (2023–2026). Já a carteira contratada saltou de R\$ 1,6 bilhão para R\$ 14,2 bilhões, consolidando 2025 como o ano de maior execução financeira.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a carteira também contribui para fortalecer a navegação interior e ampliar o acesso a regiões onde os rios são essenciais para a mobilidade e o abastecimento. “Esse avanço também impacta diretamente as hidrovias, com mais investimentos em embarcações e infraestrutura que garantem maior segurança da navegação e regularidade no transporte. Em muitas regiões, especialmente no Norte, os rios são as verdadeiras estradas da população”, concluiu.

Café Hidroviário

Como parte da agenda, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), também realizou o Café Hidroviário, em parceria com a Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (Adecon). O encontro reuniu representantes do setor público e privado para discutir o papel da navegação interior no desenvolvimento logístico do país.

Durante o evento, 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, especialmente em regiões onde as hidrovias são essenciais para a mobilidade da população.

Participaram do encontro o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, secretário-executivo e presidente do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), Tomé Franca; a secretária-executiva adjunta, Thairyne Oliveira; o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier; além de representantes do setor naval, aquaviário e hidroviário.

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

Data: 24/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A VOZ DA COMUNIDADE NA CONCESSÃO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos, motor do comércio exterior brasileiro, vive um momento de definição que moldará sua eficiência pelas próximas duas décadas. A abertura da consulta pública pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), sobre a concessão do canal de acesso, não é apenas um rito burocrático; é a oportunidade soberana para que a comunidade portuária, especialistas e a sociedade civil ajudem a desenhar o modelo de gestão do ativo mais estratégico do complexo. Defender a participação neste processo é garantir que o edital final reflita as reais necessidades de quem opera, investe e depende das águas santistas.

A importância deste projeto reside na transferência de responsabilidades críticas da Autoridade Portuária para um ente privado especializado. Com investimentos previstos de R\$ 688 milhões ao longo de 25 anos, a concessão visa atacar o calcanhar de Aquiles do Porto de Santos: a profundidade de seu canal de navegação. As metas de atingir 16 metros em três anos e 17 metros em seis anos são o passaporte para que o Brasil receba, sem restrições, os navios de nova geração que já dominam as rotas globais. Garantir esse calado de forma contínua, livre das oscilações de orçamentos públicos, é o que separará Santos dos seus concorrentes no Atlântico Sul.

A importância da proposta está na integração de serviços. A futura concessionária não cuidará apenas da dragagem; ela será o “cérebro” da navegação no canal, responsável pela modernização da sinalização náutica e pela implantação do sistema VTMS (Vessel Traffic Management Information System). Esse aparato tecnológico permitirá uma gestão de tráfego em tempo real, aumentando a segurança e reduzindo o tempo de espera para atracação. Contudo, para que esses benefícios se

concretizem, o desenho jurídico e técnico precisa ser impecável — e é aí que a consulta pública se torna vital.

Até o dia 2 de maio, o setor tem a chance de aprimorar as minutas da Antaq, sugerindo ajustes em indicadores de desempenho, modelos tarifários e obrigações ambientais. A possibilidade de enviar mapas, plantas e estudos técnicos diretamente para a agência democratiza o debate e permite que a experiência de quem vive o dia a dia do cais seja incorporada ao documento.

O Porto de Santos não pode mais navegar ao sabor de improvisos. A concessão do canal é o caminho para a profissionalização extrema de sua principal via de acesso. Participar da consulta pública é mais do que um exercício de cidadania; é um investimento na competitividade do Brasil. Que as contribuições enviadas à Antaq ajudem a construir um canal profundo, tecnológico e, acima de tudo, à altura do protagonismo que Santos exerce na economia nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

INSIGHT – DIREITO - O PROBLEMA NUNCA FOI O LEILÃO!



THIAGO BENITO ROBLES

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

O leilão do Tecon Santos 10 já teve mais de uma dezena de datas ao longo dos últimos meses, sempre projetado para um futuro próximo, sempre substituído por uma nova previsão que, pouco tempo depois, também deixa de se sustentar.

Não se trata de um projeto qualquer, o Tecon Santos 10 é um ativo capaz de redefinir a capacidade operacional do Porto de Santos (SP) e sustentar, no médio prazo, a competitividade do comércio exterior brasileiro. O diagnóstico está posto há bastante tempo e não há, propriamente, controvérsia sobre sua relevância.

O que permanece em aberto é outra questão, muito mais relevante. Ao longo do último ano, o leilão foi anunciado, reagendado, reprogramado e novamente adiado em uma sequência que já não pode mais ser tratada como episódica ou ocasional. Forma-se um ambiente em que o projeto está sempre prestes a acontecer, mas nunca se concretiza, como se o tempo pudesse ser continuamente reposicionado sem consequências.

O projeto não enfrenta dúvidas relevantes do ponto de vista técnico, nem carece de justificativa econômica. O que se observa é uma dificuldade recorrente de decisão, marcada por discussões sobre restrições à participação de determinados agentes e leituras distintas sobre os impactos regulatórios. Soma-se a isso a atuação simultânea de múltiplos órgãos, cada qual se manifestando a partir de sua própria perspectiva e, não raramente, buscando afirmar a prevalência do seu entendimento.

Mas há um elemento adicional que não pode ser ignorado. A condução desse processo convive com pressões que não são propriamente técnicas, deslocando o eixo da decisão para um campo em que a governança deixa de ser orientada por critérios estruturais e passa a responder a agendas de outra natureza.

O processo avança, recua e volta a avançar, sem produzir resultado efetivo, como se a capitalização dos ganhos abstratos da promessa pudesse se perpetuar nas sucessivas prorrogações. Cada adiamento não é apenas um evento administrativo, ele representa capacidade que deixa de ser criada, eficiência que deixa de ser capturada e custo logístico que continua sendo absorvido ao longo de toda a cadeia. Representa investimento que aguarda definição, planejamento que permanece em suspenso e decisões empresariais que passam a ser tomadas sob maior incerteza.

A consequência aparece no custo, mas não aparece de forma explícita. Ela não está concentrada em uma linha de orçamento nem se materializa em um único indicador. Ela se dilui, pouco a pouco, no preço do frete, no tempo de operação, na perda de competitividade das exportações e na menor atratividade do ambiente de negócios.

Mesmo quando projetos estruturais conseguem avançar etapas formais, isso não significa que as incertezas tenham sido superadas. O túnel entre Santos e Guarujá, discutido há mais de um século e finalmente levado a leilão, segue convivendo com tensões que deixam claro que a formalização não encerra disputas quando o ambiente decisório permanece exposto a interferências de natureza política.

Enquanto isso, o Porto de Santos segue operando, crescendo e absorvendo uma demanda cada vez maior, não como resultado de decisões estruturais recentes, mas apesar da ausência delas.

O ponto já não está em saber se o leilão vai acontecer, está em compreender o custo do tempo que se acumula enquanto ele não acontece.

Por falar nisso, a próxima previsão é outubro ou novembro deste ano...difícil de acreditar, né ministro! E por falar também nisso, até breve, ministro!

Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

CADA ADIAMENTO NÃO É APENAS UM EVENTO ADMINISTRATIVO, ELE REPRESENTA CAPACIDADE QUE DEIXA DE SER CRIADA, EFICIÊNCIA QUE DEIXA DE SER CAPTURADA E CUSTO LOGÍSTICO QUE CONTINUA SENDO ABSORVIDO AO LONGO DE TODA A CADEIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/03/2026

POLÍTICA - 'PARTINDO DE 40%', HADDAD VÊ CHANCES EM SP

Com este patamar de votos válidos, pré-candidato ao governo paulista se vê em condição de vencer Tarcísio na corrida eleitoral

Do Estadão Conteúdo

Haddad não quer antecipar a estratégia de sua campanha, mas já avalia indicadores negativos do Estado

O ex-ministro da Fazenda Fernando Haddad (PT) afirmou nesta terça-feira, 24, que tem condição de vencer a eleição para o governo de São Paulo se partir de um patamar de 40% dos votos. "Partindo de um patamar de votos válidos na casa dos 40%, temos condição de nos dedicar para vencer essas eleições", declarou em entrevista ao canal do YouTube TV 247.

Sem citar nomes, o ex- -ministro da Fazenda afirmou ter ouvido "rumores" de que a atual gestão de São Paulo não está disposta a realizar debates como em 2020, e defendeu discussões sobre temas públicos.

Haddad disse também que pretende manter o nível de debate de sua campanha de 2022. "A campanha que mais me bateu de maneira torpe não foi a do Tarcísio. Tinha quem fizesse o trabalho para ele na campanha do Rodrigo Garcia."

Haddad afirmou que não antecipará a estratégia de sua campanha, mas que deve se reunir na semana que vem com articuladores para avaliar indicadores negativos do Estado, citando questões como a qualidade da água, do ensino público e da insatisfação de polícias.



O pré-candidato declarou ainda querer manter e, se possível, ampliar o palanque registrado em 2022, mas que ainda é cedo para dizer quem apoiará ao Senado. “Essa escolha acontece aos poucos. Isso vai se desdobrar nas próximas semanas. Depois do dia 4, as conversas fluem mais”.

Interior

Haddad afirmou que precisa encontrar uma forma de conversar com o público do interior de São Paulo, que tradicionalmente entrega mais votos ao campo da direita. “Temos que entender que o interior tem suas demandas e que temos que encontrar o discurso correto para dialogar com esse público, que tem um valor enorme”, declarou.

O petista afirmou que a eleição de São Paulo tem um peso grande e a característica de teor nacional. Também disse que o PT vai ter que se debruçar sobre temas complexos e citou o plano da Renda Básica, defendida pelo deputado estadual Eduardo Suplicy. Segundo Haddad, porém, seu desejo é o de focar em um plano de desenvolvimento.

“Esse conjunto de ações sociais pode se traduzir em algo que preserve direitos, mas do ponto de vista qualitativo, possa significar aprimoramento maior do que já fizemos. Mas quando pensava em ajudar na campanha de 2026, pensava em ajudar a coordenar o plano de governo para pensar um plano de desenvolvimento”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

O CONFLITO E O QAV

Os reflexos do conflito Estados Unidos-Irã no setor da aviação civil no Brasil, especialmente o aumento no custo do combustível dos aviões, o querosene da aviação (QAV), serão debatidos entre os ministros Sílvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Dario Durigan (Fazenda) até o fim desta semana. Segundo o secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o Governo Federal está preocupado com a elevação do preço do QAV e o impacto desse encarecimento no valor final das passagens aéreas e na própria movimentação de passageiros nos aeroportos.

PASSAGENS MAIS CARAS

Desde o início do conflito no Oriente Médio, o preço do QAV já aumentou 60% nos Estados Unidos, alta repassada para as passagens aéreas em solo americano. No Brasil, esse encarecimento foi contido pela Petrobras, que só corrigiu o valor em 9,4% no último dia 1. Mas o aumento no custo do combustível já foi suficiente para que as passagens aéreas nacionais registrassem um aumento médio de 15%.

VISITA

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro Sílvio Costa Filho visitam o centro de manutenção da companhia aérea Latam (MRO) nesta quarta-feira, dia 25, em São Carlos (SP). A unidade é considerada a maior da América do Sul no segmento de manutenção aeronáutica e está sendo ampliada, aumentando suas ações em pesquisa, desenvolvimento e inovação, incluindo projetos voltados à modernização de aeronaves e à incorporação de soluções digitais.

FALTA DE DIESEL

A crise do diesel no Brasil atingiu um novo patamar de tensão nessa terça-feira, dia 24. Em entrevista ao programa “Bom Dia, Ministro”, o ministro dos Transportes, Renan Filho, subiu o tom contra o que classificou como “atuação especulativa” de agentes do mercado, que estariam retendo estoques à espera de novos aumentos nos preços internacionais, inflados pela guerra no Oriente Médio. A situação é crítica em regiões dependentes de longas cadeias logísticas, onde o combustível já começou a faltar ou a ser racionado.

DESABASTECIMENTO

A retenção de estoques e a redução nas importações - que caíram 60% na primeira quinzena do mês - criaram um cenário de desabastecimento em pontos específicos do País. O Rio Grande do Sul é o estado mais afetado. Mais de 140 prefeituras gaúchas relatam restrições. Em cidades como Colinas, o litro do diesel chegou a ser vendido por R\$ 8,64. O transporte público em Porto Alegre e cidades do interior já opera com frota reduzida para preservar estoques para ambulâncias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

POLÍTICA - LULA SANCIONA LEI ANTIFACÇÃO SEM VETOS POLÊMICOS

Presidente manteve proibição de voto para presos provisórios e a extinção do auxílio-reclusão para familiares de líderes de facções

Do Estadão Conteúdo



Observado pelo presidente da Câmara, Hugo Motta, Lula celebrou o marco legal do combate ao crime organizado no Brasil

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), optou por sancionar o projeto de lei de combate às facções criminosas sem vetar pontos polêmicos, como a proibição de que presos provisórios votem e de repasse do auxílio-reclusão para familiares de integrantes desses grupos. Lula vetou apenas dois pontos do projeto de lei, que ficou conhecido como “PL Antifacção”. Um deles foi vetado por,

no entendimento do governo, permitir o enquadramento de pessoas na nova lei mesmo sem que elas integrem comprovadamente organizações criminosas.

“O dispositivo padece de inconstitucionalidade porque desvirtua a lógica estrutural do projeto de lei ao penalizar atos cometidos por pessoas alheias às organizações criminosas, cujas condutas já estão tipificadas no Código Penal, promovendo sobreposição normativa e insegurança jurídica”, justificou o presidente.

O outro é o que destinaria recursos e produtos apreendidos do crime organizado para um fundo dos Estados e do Distrito Federal. O governo entendeu que isso implicaria na perda de receita da União. “Na legislação vigente, a receita do perdimento pertence exclusivamente à União. A proposição contraria o interesse público na medida em que reduz receita da União em momento de potencial elevação da demanda por recursos do Fundo Nacional de Segurança Pública, destinados ao enfrentamento do crime organizado, bem como à expansão, modernização e qualificação do sistema prisional”, alegou.

A proibição de que os presos provisórios votem e o auxílio-reclusão para os familiares de líderes de facções, temas com mais apelo eleitoral, foram deixados de lado, apesar de serem criticados pelo PT e outros partidos de esquerda.

Em seu discurso na sanção da nova lei de combate às facções criminosas, Lula mencionou esses dois dispositivos brevemente. No caso do cancelamento do título de eleitor, apenas mencionou o dispositivo, sem nenhum comentário. No caso do auxílio-reclusão, opinou.

“Aqui é uma coisa tão importante quanto a própria lei. O cidadão que quiser cometer seus crimes, que ele saiba que seus filhos e sua esposa irão pagar pela irresponsabilidade dele. Eu acho que foi uma medida muito relevante. Ele tem que sentir que não está causando mal apenas à sociedade, mas à sua família”, afirmou o presidente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

POLÍTICA - “TEMOS A CHANCE DE PEGAR MAGNATAS DO CRIME, NÃO SÓ BAGRINHOS”, DIZ PRESIDENTE

Da Agência Brasil

A nova lei considera facção criminosa toda organização criminosa ou grupo de três ou mais pessoas que empregue violência, grave ameaça ou coação para controlar territórios, intimidar populações ou autoridades.

O enquadramento vale ainda quando ataquem serviços, infraestrutura ou equipamentos essenciais.

A norma também estabelece que lideranças conectadas a esses crimes deixam de ter benefícios como anistia e indulto, fiança ou liberdade condicional. A progressão de pena fica mais restrita. Em alguns casos, exige-se até 85% do cumprimento em regime fechado.

Os líderes de facções cumprirão pena ou prisão preventiva em presídios de segurança máxima. “Tem uma coisa muito grave que os governadores se queixam, que é que muitas vezes a polícia prende, faz uma festa e três dias depois a pessoa está solta outra vez”, ressaltou Lula.

“É preciso que quando a polícia prenda com provas concretas, o cidadão não possa ser dono da sua própria pena e punição”, afirmou o presidente em um evento reservado em que sancionou a lei, na presença de alguns ministros e do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB).

“Nesse tema, a gente tem a chance não de matar os bagrinhos da periferia, mas de pegar os responsáveis que moram em apartamentos de luxo, em condomínios de luxo, e que chamamos de magnatas do crime. Esses é que precisam ser presos e punidos para que a gente possa acabar com o crime organizado de verdade”, acrescentou o presidente.

Lula reforçou que o Brasil tem capacidade investigativa para combater o crime organizado e destacou a expertise da Polícia Federal (PF) no enfrentamento ao tráfico de drogas, de armas e a lavagem de dinheiro.

Sobre o tema, o presidente citou conversas que manteve com o presidente dos Estados Unidos (EUA), Donald Trump, com o objetivo de estabelecer parcerias no combate a organizações criminosas que escondem ativos no exterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

POLÍTICA - CPI DO CRIME RECORRE DE DECISÃO DE GILMAR MENDES

Ministro do STF anulou a quebra de sigilo do fundo Arleen, ligado a D

Do Estadão Conteúdo



A CPI do Crime Organizado argumenta que a comissão “não chegou ao nome do fundo de forma aleatória”

A CPI do Crime Organizado recorreu nesta terça-feira, 24, da decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal, Gilmar Mendes, que, na última quinta-feira, 19, anulou a quebra de sigilo do fundo Arleen, ligado à teia financeira do banqueiro Daniel Vercaro e que comprou o resort Tayayá, do ministro Dias Toffoli,

com aportes de R\$ 20 milhões no empreendimento.

Como mostrou o Estadão, o Arleen tinha como único cotista o fundo Leal, cujo investidor, entre 2021 e 2025, foi Fabiano Zettel, cunhado do banqueiro. Documentos obtidos pela reportagem mostram que foi com esse fundo que Zettel passou a ser sócio do Tayayá. Até então, familiares de Toffoli apareciam como administradores do resort por meio da empresa Maridt, da qual o próprio ministro admitiu também fazer parte como sócio anônimo.

No recurso de 35 páginas enviado à Gilmar, a CPI do Crime Organizado argumenta que a comissão “não chegou ao nome do fundo de forma aleatória, mas a partir das reportagens investigativas recentes que trouxeram fundadas suspeitas de que o Fundo Arleen integra uma estrutura financeira potencialmente utilizada para movimentação e ocultação de recursos ilícitos, vinculada a investigações sobre organização criminosa, exigindo o rastreamento da origem, do fluxo e do destino desses valores para elucidação dos fatos”.

“Os indícios nesse sentido decorrem de notícias veiculadas pela imprensa e de elementos investigativos já angariados pelo colegiado no sentido da utilização de fundos administrados por gestora relacionada ao caso (Reag Investimentos) para movimentação de recursos suspeitos; conexões societárias e financeiras entre o fundo, empresas privadas e pessoas potencialmente ligadas a estruturas investigadas; operações financeiras atípicas e de elevado valor, com possível uso de mecanismos de pulverização de recursos; indícios de interposição de estruturas, inclusive offshore, que dificultam a identificação dos beneficiários finais; possíveis vínculos indiretos com agentes públicos, o que reforça a necessidade de apuração aprofundada”, afirma a CPI.

“Parece evidente que os próprios integrantes da CPI tinham ciência a respeito da possibilidade de anulação de seus atos e, mesmo assim, decidiram prosseguir com a votação simbólica, sem discussão sobre os pressupostos da medida investigativa”, disse Gilmar.

O recurso da CPI do Crime Organizado contestou os argumentos do ministro Gilmar Mendes e afirmou que “a CPI não detém poderes ilimitados, nem absolutos”, embora “a quebra de sigilo de dados fiscais, bancários, telefônicos e telemáticos está entre os poderes da CPI conforme precedentes do STF”.

Quebra em bloco

Na quinta, 19, Gilmar criticou a votação em bloco de requerimentos de quebra de sigilo, procedimento em que vários pedidos são analisados e aprovados de uma só vez pelos parlamentares, sem discussão individual de cada caso.

“Afim, diante da gravidade de que se reveste o requerimento de quebra de sigilo, a Constituição demanda, ainda segundo aquela decisão, análise fundamentada de cada caso, com debate e deliberação motivada, de modo que a aprovação de atos de tal natureza não pode ocorrer em bloco nem de forma simbólica”, escreveu o ministro na ocasião.

Em relação à votação em bloco, a CPI do Crime Organizado afirmou no recurso que “trata-se de prática parlamentar consolidada e já chancelada em oportunidades passadas pela própria jurisprudência do STF”.

Caráter excepcional

Na última quinta-feira, ao anular a quebra de sigilo do fundo Arleen, o ministro Gilmar Mendes afirmou que o requerimento apresentado pelo senador Sergio Moro (União-PR) e aprovado pela CPI do Crime Organizado não constitui “ato ordinário de investigação”, mas uma “medida de caráter excepcional”.

“A exigência de votação individualizada implica formalismo paralisante dos trabalhos das CPIs e, em sendo admitida, equivaleria a esvaziar, por via hermenêutica, a autonomia funcional que a própria Constituição lhes assegurou”, atesta a comissão.

“Em outras palavras, não se pode exigir da CPI um modelo atomizado e hiperformal de deliberação quando o próprio Poder Judiciário, em múltiplas hipóteses, diuturnamente, aprecia conjuntamente listas, lotes, pautas agregadas e blocos de processos, sem que disso resulte, por si só, nulidade”.

A avaliação da CPI do Crime Organizado é de que “a exigência de votação parlamentar destacada, caso a caso, com debate individualizado obrigatório para cada requerimento, traduz formalismo assimétrico e impõe ao Poder Legislativo um critério de controle mais severo do que aquele que o próprio Judiciário aplica a si mesmo, em manifesta tensão com o princípio da separação de poderes e com a autonomia funcional das comissões parlamentares de inquérito”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

POLÍTICA - TSE TORNA CLÁUDIO CASTRO INELEGÍVEL

Ex-governador do Rio de Janeiro foi punido por abuso de poder político e econômico. Ele esperava pela absolvição para concorrer a uma vaga no Senado

Do Estadão Conteúdo



Cláudio Castro também teria o mandato de governador cassado, mas renunciou ao cargo na última segunda-feira

Por 5 a 2, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) condenou o ex-governador do Rio de Janeiro Cláudio Castro (PL) por abuso de poder político e econômico nas eleições de 2022 e declarou sua inelegibilidade até 2030.

O presidente afastado da Assembleia do Estado (Alerj), Rodrigo Bacellar (União-RJ) e o ex-presidente da Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos

(Ceperj), Gabriel Rodrigues Lopes, também foram condenados à inelegibilidade.

Castro também teria o mandato cassado, mas renunciou ao cargo na última segunda-feira, 23. Ele pretendia disputar uma vaga no Senado pelo Rio de Janeiro.

Segundo a acusação, a Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos (Ceperj) e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) teriam sido utilizadas para criar mais de 27 mil cargos irregulares comissionados para empregar cabos eleitorais e favorecer a reeleição do governador em 2022.

Votaram pela condenação a relatora, Isabel Gallotti, e os ministros Antonio Carlos Ferreira, Floriano de Azevedo Marques Neto, Estela Aranha e Cármen Lúcia. Eles viram uso da máquina pública nas contratações, o que configura abuso de poder político e econômico.

“Cláudio Castro, então governador do Rio e candidato à reeleição aparece em posição central na arquitetura e execução do esquema ilícito. Utilizando-se das prerrogativas do chefe do Executivo, não apenas anuiu com as práticas, mas também as autorizou, além de ter editado normativos que viabilizaram as irregularidades”, disse a relatora em seu voto proferido em novembro.

Divergência

Os ministros Kassio Nunes Marques e André Mendonça divergiram e votaram para absolver Castro. Nunes Marques entendeu que não foram apresentadas provas suficientes para a condenação e que não está presente a gravidade necessária para justificar a pena máxima da Justiça Eleitoral. “Os elementos existentes não se traduzem em um grau de certeza que permita apenas os integrantes da chapa”, afirmou.

Para Nunes Marques, a ampla margem de vitória de Castro - que foi reeleito no primeiro turno das eleições de 2022 com 58,27% dos votos válidos - também indica que a conduta não teria o potencial de alterar o resultado do pleito.

Já André Mendonça entendeu que a prática de abuso de poder político e econômico foi comprovada, mas ponderou que não há provas suficientes sobre a participação do ex-governador no esquema.

“Não vislumbro prova suficiente para configurar a certeza jurídica, acima de qualquer dúvida razoável, acerca da responsabilidade direta ou mesmo indireta do governador e candidato à reeleição nas irregularidades praticadas na Fundação Ceperj e na Uerj”, afirmou.

“Embora tenha colhido dividendos eleitorais, o que de fato justificaria sua cassação, caso não tivesse havido a renúncia ocorrida na data de ontem, não se aplica aqui a sanção de inelegibilidade por insuficiência probatória da sua efetiva participação nas condutas ilícitas”, afirmou.

A decisão do TSE ainda determinou a realização de novas eleições para o cargo de governador e a retotalização dos votos para o cargo de deputado estadual, assim como a aplicação de multa aos condenados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

POLÍTICA - FILHA DE SILVIO SANTOS SE FILIA AO PSD

Silvia Abravanel foi convencida a concorrer ao cargo de deputada federal por SP

Do Estadão Conteúdo

A apresentadora Silvia Abravanel, filha do fundador do Sistema Brasileiro de Televisão (SBT), Silvio Santos, se filiou ao Partido Social Democrático (PSD) nesta terça-feira, 24, para disputar uma vaga como deputada federal por São Paulo.

Silvia é formada em Medicina Veterinária pela Universidade Paulista (UNIP). Atualmente, ela apresenta o programa infantil Sábado Animado no SBT, exibido nas manhãs de sábado. Na emissora fundada pelo pai, ela também atuou como diretora e produtora.

Ao ingressar na vida política, Silvia segue os passos do pai, que foi candidato à Presidência da República em 1989 pelo extinto Partido Municipalista Brasileiro (PMB). Ele oficializou a candidatura apenas duas semanas antes do primeiro turno e chegou a alcançar 30% das intenções de voto em pesquisas de opinião da época.

No entanto, problemas no registro do PMB somados ao fato de Silvio ser proprietário de uma concessionária de serviço público, levaram à impugnação da candidatura.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - CAMINHONEIROS ANUNCIAM PARALISAÇÃO DE 24 HORAS NO PORTO DE SANTOS

Sindgran convoca categoria contra cobranças nos pátios reguladores; liderança alerta para possível extensão do movimento

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebenews.com.br



O Sindgran contesta a cobrança pelo uso dos pátios como condição para participar das operações, que pode chegar a R\$ 100, acrescido de taxa por hora de permanência

Os caminhoneiros autônomos do Porto de Santos (SP) vão paralisar as atividades por 24 horas nesta quarta-feira (25) em protesto contra as cobranças dos pátios reguladores da região. O Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas a Granel de Santos, Guarujá e Cubatão (Sindgran),

que lidera o movimento, contesta o pagamento obrigatório pelo uso dessas estruturas como condição

para participar das operações portuárias, valor que chega a R\$ 100 por acesso, acrescido de taxa por hora de permanência.

O presidente do Sindgran, José Calvacanti, fez questão de diferenciar o movimento de uma greve nacional. Para ele, trata-se de uma paralisação pontual, com prazo definido até o momento, voltada exclusivamente à disputa com os pátios reguladores, entre eles o Ecopátio e o Rodopark.

Em vídeo divulgado à categoria, Calvacanti foi direto sobre o impacto financeiro da situação: “O saldo de frete dos caminhoneiros não está dando para pagar as estadias”.

Segundo Calvacanti, o sindicato procurou por diversas vezes uma reunião com a Associação dos Terminais de Santos de Grãos, sem obter retorno.

O movimento desta quarta-feira será apresentado como um primeiro ato, e Calvacanti deixou o recado para a semana seguinte caso as reivindicações não sejam atendidas: “Se não tivermos nenhum êxito agora, próxima semana podemos parar por 48 ou 72 horas”, concluiu.

Por meio de sua assessoria de imprensa, a Autoridade Portuária de Santos (APS) diz que busca o entendimento entre as partes e está conversando com os diversos entes para que se chegue a um acordo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE SANTOS AVANÇA NA DESCARBONIZAÇÃO COM PROJETO DE GNL

Reunião conectou Autoridade Portuária e iniciativa privada e inseriu o maior porto do país em movimento global por combustíveis mais limpos

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



A ACS promoveu um encontro entre a APS e a associada Edge para avançar nas tratativas sobre o bunkering de GNL, alternativa mais sustentável aos combustíveis tradicionais

A Associação Comercial de Santos (ACS) promoveu um encontro entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a associada Edge para avançar nas tratativas sobre o bunkering de GNL (gás natural liquefeito), alternativa mais sustentável aos combustíveis tradicionais. A reunião foi na tarde da última sexta-feira (20). Bunker é o combustível do navio e o bunkering é a operação de reabastecimento que se faz nos portos, seja por barcaças, caminhões ou dutos existentes.

Segundo o gerente executivo da ACS, Eduardo Lopes, a discussão ocorre em um cenário de pressão global por redução de emissões. “Embora cruciais para o comércio internacional, os navios respondem por cerca de 3% das emissões de CO2 no mundo. A Organização Marítima Internacional (IMO) tem feito um esforço muito grande para a descarbonização do setor, com metas progressivas para 2030, 2040 e até 2050, quando pretende que 100% do transporte marítimo esteja descarbonizado”, afirmou.

Lopes destacou ainda o avanço de combustíveis alternativos e novas tecnologias no setor. “Há incentivo ao uso de GNL, etanol, metanol, amônia, entre outras soluções. Hoje já vemos navios bicomcombustíveis, que funcionam com GNL e combustível tradicional, como acontece com os carros flex”, comparou.

Nesse contexto, o Porto de Santos busca se posicionar como referência regional, segundo ele. “Recentemente, o Porto de Santos firmou um acordo com o porto de Valência para desenvolver um



plano de descarbonização e energia. A ACS, inserida nesse ambiente, promoveu a conexão entre a Autoridade Portuária e a Edge, que tem um projeto de fornecimento de GNL para navios no porto”, explicou.

Durante o encontro, a empresa apresentou os detalhes da proposta, que conta com apoio institucional. “Foram combinados os próximos passos e um cronograma de desenvolvimento, que estamos acompanhando. Já há novas reuniões previstas”, disse Lopes. Ele acrescentou que a entidade também apoia outra iniciativa voltada ao fornecimento de etanol como combustível marítimo.

O avanço das discussões em Santos acompanha um movimento mais amplo no país. Portos brasileiros vêm adotando estratégias para reduzir emissões e se adaptar às exigências internacionais.

No Porto do Pecém (CE), projetos estruturam um hub de hidrogênio verde voltado à exportação de energia limpa. Já o Porto do Açu (RJ) desenvolve planos de descarbonização com foco em combustíveis de baixo carbono e soluções industriais. No Porto de Itaqui (MA), iniciativas combinam eficiência operacional e incentivo a navios menos poluentes, enquanto o Porto de Paranaguá (PR) investe na eletrificação de equipamentos e modernização logística

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Projeto prevê investimentos de R\$ 688 milhões e transferência da gestão do canal à iniciativa privada por 25 anos

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Está aberta, até 2 de maio, a consulta pública sobre o projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). A iniciativa visa ampliar o diálogo com os setores envolvidos e com a sociedade, além de colher contribuições que contribuam para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos que compõem o projeto.

Os interessados poderão enviar sugestões por meio de formulário eletrônico disponível no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), onde também estão acessíveis as minutas e demais documentos relacionados à proposta, que servem de base para análise e contribuições.

Arquivos complementares, como mapas, plantas e imagens, poderão ser encaminhados para o e-mail anexo_audiencia022026@antaq.gov.br. As contribuições em texto devem ser inseridas diretamente no formulário, com a devida identificação do participante, dentro do prazo estabelecido.

Para aqueles que não dispõem de acesso a meios digitais, será possível realizar o envio das contribuições presencialmente, usando computadores da Secretaria-Geral da Antaq, em Brasília (DF), ou nas unidades regionais, cujos endereços estão disponíveis no site institucional da Autarquia.

Canal de acesso

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.

Com investimentos estimados em R\$ 688 milhões, a futura concessionária será responsável pela operação, manutenção e modernização da infraestrutura de acesso ao porto. Entre as principais obrigações estão a dragagem de aprofundamento do canal, com metas de atingir 16 metros em até três anos e 17 metros em até seis anos, além de realizar dragagem de manutenção contínua, modernização da sinalização náutica, implantação do sistema VTMS e gestão ambiental do projeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - FUNDO DA MARINHA MERCANTE PROJETA R\$ 41,7 BI EM INVESTIMENTOS E 890 OBRAS

Carteira reúne construção de embarcações, projetos portuários e modernização de estaleiros, com previsão de mais de 180 mil empregos no país

Da Redação redacao.jornal@redebeneuws.com.br



Os investimentos estão distribuídos em todas as regiões, sendo aplicados: R\$ 14,1 bilhões no Sul, R\$ 11,9 bilhões no Nordeste, R\$ 10,4 bilhões no Sudeste e R\$ 5,3 bilhões no Norte

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, apresentou, na terça-feira (24), em Brasília, a carteira de projetos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com previsão de R\$ 41,7 bilhões em investimentos. Ao todo, são 890 obras e mais de 180 mil empregos diretos em todo o país.

A carteira inclui projetos da indústria naval e da infraestrutura portuária. Estão previstas 612 construções de embarcações, 115 serviços de reparo e docagem, 141 modernizações, além da implantação de seis estaleiros, 13 projetos portuários e 3 terminais de transbordo. As iniciativas envolvem 62 empresas beneficiadas e 32 estaleiros.

“Os números mostram a força dessa política pública. Saímos de R\$ 22,8 bilhões em projetos aprovados para mais de R\$ 87 bilhões no ciclo atual, além de um crescimento expressivo nas contratações. Isso se traduz em mais emprego, mais competitividade e no fortalecimento da indústria naval brasileira”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

A retomada dos investimentos no setor já apresenta impactos diretos no emprego. Após atingir um patamar de cerca de 12 mil trabalhadores nos anos de menor atividade, a indústria naval brasileira voltou a crescer e já soma mais de 55 mil empregos diretos no país. Isso representa uma alta de 358% entre o período de baixa empregabilidade no setor, no passado, com a situação de momento.

Os investimentos estão distribuídos em todas as regiões do país, sendo aplicados: R\$ 14,1 bilhões no Sul, R\$ 11,9 bilhões no Nordeste, R\$ 10,4 bilhões no Sudeste e R\$ 5,3 bilhões no Norte.

Entre os principais projetos, destacam-se o da Bram Offshore, em Santa Catarina, na região Sul, no valor de R\$ 2,6 bilhões; o da Wilson Sons, no Sudeste, de R\$ 1,1 bilhão; o da DOF Subsea, na Bahia, no Nordeste, com investimento de R\$ 2,8 bilhões e previsão de 1.460 empregos; e o da Plataforma Logística do Amapá, na região Norte, no valor de R\$ 1,5 bilhão.

O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos e presidente do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), Tomé Franca, destacou que os números refletem a retomada dos investimentos no setor. “Temos um setor com grande potencial para contribuir com a logística brasileira. O volume de contratações do Fundo da Marinha Mercante aumenta a eficiência e a competitividade do país, além de gerar emprego e renda para a população”, destacou.

O crescimento recente do Fundo reforça esse cenário. Os investimentos aprovados passaram de R\$ 22,8 bilhões entre 2019 e 2022 para R\$ 87,7 bilhões no ciclo atual (2023–2026). Já a carteira contratada saltou de R\$ 1,6 bilhão para R\$ 14,2 bilhões, consolidando 2025 como o ano de maior execução financeira.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a carteira também contribui para fortalecer a navegação interior e ampliar o acesso a regiões onde os rios são essenciais para a mobilidade e o abastecimento. “Esse avanço também impacta diretamente as hidrovias, com mais investimentos em embarcações e infraestrutura que garantem maior segurança da navegação e

regularidade no transporte. Em muitas regiões, especialmente no Norte, os rios são as verdadeiras estradas da população”, concluiu.

Café Hidroviário

Como parte da agenda, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), também realizou o Café Hidroviário, em parceria com a Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (Adecon). O encontro reuniu representantes do setor público e privado para discutir o papel da navegação interior no desenvolvimento logístico do país.

Durante o evento, 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, especialmente em regiões onde as hidrovias são essenciais para a mobilidade da população.

Participaram do encontro o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, secretário-executivo e presidente do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), Tomé Franca; a secretária-executiva adjunta, Thairyne Oliveira; o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier; além de representantes do setor naval, aquaviário e hidroviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – RENAN FILHO DESTACA AVANÇO EM RODOVIAS, CONCESSÕES E PROJETOS FERROVIÁRIOS

Ministro cita duplicação da BR-381, leilão da BR-116, Ferrogrão no STF, programa CNH do Brasil e andamento de indenizações após queda de ponte

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O ministro dos Transportes, Renan Filho, também destacou a ampliação das concessões rodoviárias como estratégia para acelerar investimentos e melhorar a qualidade da malha

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou o avanço de obras estruturantes em rodovias, com foco na melhoria da segurança e da logística no país. Na terça-feira (24), durante o programa Bom Dia, Ministro, da Empresa Brasil de Comunicação (EBC), ele também abordou concessões rodoviárias, projetos ferroviários, os avanços da CNH do Brasil e as indenizações às vítimas do desastre da ponte entre Maranhão e Tocantins.

Entre os principais projetos em rodovias, está a duplicação da BR-381, em Minas Gerais, com início das obras previsto após a conclusão do projeto executivo. “A expectativa é que essa obra dure entre 24 e 30 meses”, afirmou. Ele também ressaltou que o trecho entre Caeté e Governador Valadares deverá ser totalmente duplicado nos próximos anos. “Os projetos estão na fase de conclusão e, em agosto, o trecho concedido será duplicado. Estará 100% duplicado nos próximos anos e um grande avanço nessa rodovia conhecida como a Rodovia da Morte”.

Renan Filho também destacou a ampliação das concessões rodoviárias como estratégia para acelerar investimentos e melhorar a qualidade da malha. Entre os próximos passos, está o leilão da BR-116, entre Governador Valadares e a divisa com a Bahia. “Uma agenda muito importante para Minas Gerais, que nós vamos materializar no dia 30 de março”, afirmou.

Ferrovias

No campo das ferrovias, o ministro abordou projetos estratégicos como a Ferrogrão, a Malha Sul e a Ferroeste. Sobre a Ferrogrão, destacou que o projeto aguarda decisão do Supremo Tribunal Federal



(STF), mas já conta com votos favoráveis. “O governo está trabalhando duramente para que o STF decida acerca da execução dessa obra. É uma obra de interesse nacional, do Novo PAC, que o presidente Lula deseja fazer. Assim que o STF decidir, nós estamos com o projeto pronto para a gente avançar com ela”, afirmou.

Indenizações

Sobre o desastre envolvendo a ponte entre o Maranhão e Tocantins (ocorrido em 22 de dezembro de 2024), o ministro afirmou que o Governo do Brasil atua para garantir a reparação às famílias afetadas. Ele ressaltou que o pagamento das indenizações depende de autorização judicial. “Nós estamos cobrando agilidade para a gente virar essa página porque foi um fato muito grave e que o Brasil precisa dar a resposta mais ágil possível. A gente deu a resposta na reconstrução da ponte e o Estado, de maneira mais ampla, precisa garantir indenização para todas as famílias”, ressaltou.

O Governo do Brasil entregou a nova Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, sobre o Rio Tocantins, em dezembro de 2025, cerca de ano após o desabamento. A nova construção foi feita em tempo recorde, restabelecendo a ligação entre os dois estados pelos municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), pela BR-226/TO/MA.

“Todas as pessoas que sofreram com aquele desastre da ponte têm direito a serem indenizadas e o Governo defende o pagamento. Só que o pagamento precisa ser autorizado pelo Poder Judiciário, tem o devido processo legal. Eu tenho pedido celeridade, porque a gente deseja ressarcir, na medida das possibilidades, dos instrumentos legais, todas as famílias que foram afetadas”, destacou.

CNH do Brasil

Outro destaque da entrevista foi o programa CNH do Brasil, que tem ampliado o acesso à carteira de habilitação ao reduzir custos e simplificar processos. Desde o lançamento do novo formato, quase 600 mil pessoas emitiram o documento pelo aplicativo. O número inclui candidatos que iniciaram o processo antes do lançamento da plataforma, mas concluíram as etapas já dentro do novo modelo digital.

“Está representando um aumento de quase 40% a 50% no número de carteiras de habilitação emitidas. Nós barateamos o preço. Isso derrubou custos, facilitou a vida das pessoas, agilizou. Nós permitimos que o curso seja feito diretamente no aplicativo. O cidadão não precisa, obrigatoriamente, ir na autoescola. Ele continua tendo que passar na prova, sim, mas o curso pode ser feito à distância, se o cidadão desejar”, explicou.

O ministro destacou que a iniciativa contribui para inclusão social e segurança no trânsito, ao permitir um maior número de condutores habilitados. “Nós estamos transformando o cidadão em um parceiro na melhoria do trânsito. Primeiro, habilitado, pois muita gente não tinha habilitação. Além disso, facilitando essas etapas para garantir um processo mais racional”, disse Renan.

“E o maior sucesso é a gente rodar o Brasil inteiro com perguntas e ninguém dizer assim: ‘Ah, aquele programa da CNH não está funcionando’. Então, isso é um grande sinal de sucesso”, acrescentou o ministro dos Transportes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - EM DISCURSO FINAL, COSTA FILHO APONTA CONCESSÕES COMO MOTOR

Ministro destaca leilões, retomada das companhias e expectativa de alta no número de passageiros

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

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a política de concessões como um dos principais fatores para os resultados positivos na aviação nacional. Ele discursou durante a cerimônia do prêmio Aviação + Brasil, realizada na noite de terça-feira (24), que em 2026 entra em sua 11ª edição.

Costa Filho destacou o crescimento constante da aviação brasileira e reforçou o papel das concessões de terminais aeroportuários como um dos principais fatores para o bom momento do setor.



Durante a solenidade, o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, entregou uma placa comemorativa ao ministro Silvio Costa Filho pelo trabalho à frente do ministério

Em seu discurso, o ministro destacou o processo de licitação do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, que vai ocorrer no próximo dia 30, além dos processos que envolvem os aeroportos de Viracopos, em Campinas (SP), e de Brasília (DF).

“Foi uma alegria a gente poder resolver o que estava parado há anos, e que precisava de um olhar atento do ministério. (Por exemplo) A concessão do Galeão. No próximo dia 30 estaremos na B3”, disse Costa Filho referindo-se à sede da Bolsa de Valores de São Paulo, onde será realizado o leilão. “Também a resolução do acordo de Viracopos e do aeroporto de Brasília. Todos muito importantes porque consolidam as concessões do nosso país”, comentou.

O ministro fez um agradecimento às três companhias aéreas que representam 98% do mercado da aviação brasileira — GoL, Azul e Latam —, destacando que as empresas vivem um momento de crescimento após passarem, nos últimos anos, por processos de recuperação judicial.

“Nós estamos vendo nossas três companhias aéreas saindo de um processo de recuperação judicial, e elas estão saindo muito maiores do que quando entraram. E já sinalizaram que vão fazer investimentos em novas aeronaves e isso é muito importante, onde vamos ampliar nossa malha aérea”, destacou.

Em 2025, a movimentação de passageiros na aviação brasileira superou a marca de 120 milhões. Costa Filho disse que a expectativa para 2026 é que o número chegue a 140 milhões de passageiros.

“Nos quatro anos do nosso governo, tivemos o crescimento de 40 milhões de passageiros na aviação do Brasil. Isso são quase 40% em quatro anos. É um dado muito importante apesar da falta de aviões que a gente tá vendo por conta da indústria da aviação mundial”, afirmou o ministro.

Ministério

Na parte final de seu discurso, Costa Filho mencionou que a cerimônia da premiação será a última enquanto ministro, confirmando que deixará a pasta na próxima semana, com data ainda a ser articulada com o Governo Federal. O ministro fez questão de agradecer o apoio do setor da aviação, que contribuiu para os bons resultados alcançados.

“Quero externar minha eterna gratidão ao setor da aviação. Saio daqui profundamente feliz não só com as entregas feitas, mas sobretudo com os resultados apresentados, e o mais importante, com amigos e amigas que construí dentro do setor”, finalizou.

Homenagem

Durante a solenidade, o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, entregou uma placa comemorativa ao ministro Silvio Costa Filho pelo trabalho à frente do ministério, principalmente pelos projetos, planejamento e resultados no setor da aviação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - MINISTRO CONFIRMA TOMÉ FRANCA COMO SUCESSOR

Por ALEXANDRE FERNANDES redacao.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, revelou na noite de terça-feira (23) que o secretário-executivo da pasta, Tomé Franca, irá substituí-lo nos próximos dias.

O atual titular, que deixará o cargo para se candidatar a deputado federal nas eleições deste ano, confirmou a informação durante seu discurso na cerimônia de entrega do prêmio Aviação + Brasil, realizado em Brasília.

“Eu quero primeiro cumprimentar o nosso Tomé Franca, secretário-executivo e futuro ministro de Portos e Aeroportos do Brasil”, disse Costa Filho logo no início de sua fala. Franca já vinha sendo apontado como favorito para assumir o cargo, pois contava com o apoio do próprio ministro.

A expectativa é de que o novo ministro de Portos e Aeroportos tome posse no início de abril, após a oficialização da saída de Silvio Costa Filho.

Tomé Franca também discursou durante a cerimônia do Aviação + Brasil, mas não tocou no assunto. Dirigindo-se ao CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, iniciou sua fala destacando a parceria na realização do evento.

“No ano passado nós estávamos à frente da Secretaria Nacional de Aviação Civil e firmamos pela primeira vez a parceria com o Brasil Export para fazer a premiação das companhias aéreas, dos aeroportos, dos projetos de sustentabilidade e ESG. Foi um grande sucesso e essa parceria é fundamental para que a gente continue dando visibilidade ao nosso setor, reunindo players e fazendo desse um momento de confraternização, de celebração e reconhecimento a quem atua e presta um bom serviço aos passageiros no Brasil”, disse o secretário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - AVIAÇÃO + BRASIL PREMIA SETOR E REFORÇA AGENDA DE EXPANSÃO REGIONAL

Cerimônia destacou desempenho operacional, qualidade de serviços e iniciativas de acessibilidade no transporte aéreo

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O evento destacou o desempenho de operadores aeroportuários e empresas e também foi usado para anunciar medidas voltadas à ampliação dos investimentos na aviação regional

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realizou na terça-feira (24), em parceria com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o Grupo Brasil

Export, a 11ª edição do Prêmio Aviação + Brasil e a terceira edição do Prêmio Acessibilidade. O evento destacou o desempenho de operadores aeroportuários e companhias aéreas e também foi usado para anunciar medidas voltadas à ampliação dos investimentos na aviação regional.

Para o ministro Silvio Costa Filho, a premiação acompanha o momento de expansão do setor, que registrou 130 milhões de passageiros em 2025. “O prêmio é um reconhecimento fundamental para a aviação, porque valoriza iniciativas de inclusão, boas praticas na prestação de serviços, além de dar mais comodidade e bem estar às pessoas”, destacou.

A premiação considerou critérios como desempenho operacional, pontualidade e nível de satisfação dos passageiros, com categorias divididas por perfil de aeroporto, volume de movimentação e atuação das companhias aéreas. Também foram avaliados indicadores de regularidade dos voos e qualidade dos serviços prestados aos usuários.

No Prêmio Acessibilidade, foram reconhecidas iniciativas voltadas à inclusão de passageiros, com destaque para projetos que ampliam o acesso e a autonomia de pessoas com deficiência no transporte aéreo. Ao mencionar a criação de salas multissensoriais em aeroportos, Costa Filho afirmou: “É importante ter um olhar atento para a acessibilidade. Nós precisamos nos conectar com o

mundo. A aviação é um setor que gera empregos, renda e movimenta o país. Por isso, é fundamental que haja investimento em tecnologia no setor, tanto da nossa parte, quanto das concessionárias. Também garantir a acessibilidade e a inclusão”.

De acordo com o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, a premiação reflete o esforço conjunto do setor em melhorar a experiência do passageiro. “É uma grande satisfação ver o Prêmio Aviação + Brasil reconhecer o que há de mais importante no setor: a qualidade do serviço prestado ao cidadão. Os resultados destacados refletem um esforço conjunto de todo o ecossistema da aviação, com foco em eficiência, pontualidade e, sobretudo, na experiência do passageiro. Também avançamos ao valorizar iniciativas de acessibilidade, reforçando o compromisso com uma aviação mais inclusiva. Seguiremos trabalhando para ampliar a conectividade e garantir um transporte aéreo cada vez mais seguro, eficiente e acessível para

Veja os vencedores

Melhores Aeroportos Regionais

Sudeste: Aeroporto de Montes Claros (MG)
– também eleito o melhor regional do Brasil
Sul: Aeroporto de Joinville (SC)
Centro-Oeste e Norte: Aeroporto de Sinop (MT)
Nordeste: Aeroporto de Aracaju (SE)

Aeroportos mais pontuais

Até 5 milhões de passageiros: Aeroporto de Goiânia (GO)
De 5 a 10 milhões: Aeroporto Santos Dumont (RJ)
Acima de 10 milhões: Aeroporto de Brasília (DF)

Companhias aéreas

Mais pontual: Latam
Melhor empresa aérea do país: Azul

Melhores Aeroportos Nacionais (por movimentação)

Até 5 milhões de passageiros: Aeroporto de Vitória (ES)
De 5 a 10 milhões: Aeroporto de Florianópolis (SC)
– também eleito o melhor do Brasil
Acima de 10 milhões: Aeroporto de Brasília (DF)

Prêmio Acessibilidade

Empresa aérea (Inovação e Acessibilidade): Latam Airlines
– “Latam Acessível: Plataforma de Intérpretes de Libras”
Operador aeroportuário: Aeroporto de Florianópolis (SC) – “Mapa Digital”

todos os brasileiros.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - MPOR LANÇA INVESTE + AEROPORTOS REGIONAIS PARA DESTRAVAR INVESTIMENTOS

Medida amplia possibilidade de contratos de longo prazo e mira integração dos aeroportos às economias locais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, e o secretário-executivo da pasta, Tomé Franca, participaram da cerimônia de assinatura do documento que cria o programa

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aproveitou a cerimônia do Prêmio Aviação + Brasil, realizada na terça-feira (24), em Brasília (DF), para anunciar uma nova medida voltada à expansão da aviação regional. Durante o evento, que destacou o desempenho de aeroportos e companhias aéreas e ocorre em meio ao crescimento do setor — que movimentou 130 milhões de passageiros em 2025 —, a pasta formalizou a criação do Programa Investe + Aeroportos Regionais.

A iniciativa amplia para estados e municípios a possibilidade de firmar contratos comerciais com prazos superiores aos das concessões ou convênios de delegação, modelo que até então era restrito à União. Na prática, a medida permite a adoção de um sistema progressivo de prazos, ajustado ao porte dos investimentos e ao estágio dos contratos.

O objetivo é viabilizar projetos de maior escala e integrar os aeroportos regionais às economias locais, criando condições para atrair empreendimentos e ampliar a oferta de serviços. A expectativa do governo é que a mudança contribua para fortalecer a aviação regional e aumentar a competitividade desses ativos.

Atualmente, 422 aeroportos são administrados por estados e municípios por meio de convênios de delegação com a União, e cerca de 50 já têm potencial para firmar contratos comerciais de longo prazo. A ampliação do escopo do programa busca diversificar as fontes de receita e tornar esses aeroportos mais autossuficientes, ao atrair investimentos estruturantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - INCLUSÃO, RESULTADOS E APOIO A TOMÉ FRANCA MARCAM DISCURSO DE FABRÍCIO JULIÃO

CEO do Brasil Export destaca ampliação do acesso ao transporte aéreo, resultados do setor e manifesta apoio à continuidade da gestão no ministério

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante seu discurso, Fabrício Julião destacou os resultados recentes do setor aéreo, que registrou crescimento na movimentação de passageiros no primeiro bimestre deste ano

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, afirmou que o avanço da aviação brasileira também reflete políticas voltadas à inclusão, ao destacar o aumento do acesso ao transporte aéreo por diferentes perfis de passageiros. Segundo ele, a atuação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) contribuiu para ampliar esse alcance. “É muito importante

quando vemos um aeroporto lotado, e aí nós temos novamente uma inclusão, mas de outras classes sociais, que não tinham o hábito de viajar e passaram a viajar”, disse, ao participar da cerimônia do Prêmio Aviação + Brasil, na noite de terça-feira (23), em Brasília (DF).

Aproveitando a presença da secretária nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Isadora Nascimento, Julião trouxe um relato pessoal e afirmou que acompanha de perto a relevância de políticas voltadas a esse público. “Eu, como pai de um filho autista nível 3, não verbal, sei o quanto é importante o trabalho de inclusão que o ministério fez”, declarou. Para ele, iniciativas desse tipo ampliam não apenas o acesso ao transporte, mas também a participação social de diferentes grupos.

Ao falar especificamente sobre o setor de aviação, o CEO do Brasil Export dirigiu-se primeiramente ao ministro Silvano Costa Filho. Em alusão ao evento, Julião inverteu propositalmente a nomenclatura do cargo de Costa Filho, chamando-o de “ministro de Aeroportos e Portos”.

Ele destacou a atuação da pasta ao longo da gestão do ministro, que deixará o cargo no início de abril para sair candidato a deputado federal nas eleições deste ano. Também ressaltou a presença de autoridades femininas na cerimônia e a importância da representatividade em um setor historicamente masculino.

Resultados

Ainda durante seu discurso, Fabrício Julião destacou os resultados recentes do setor aéreo, que registrou crescimento na movimentação de passageiros no primeiro bimestre deste ano. Segundo os dados do Relatório de Demanda e Oferta, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), compilados pelo MPor, houve um aumento de 10,1% na movimentação de passageiros em relação aos dois primeiros meses do ano passado. Já a alta de viajantes internacionais foi de 14,9%. Segundo o executivo, esses números só reforçam o momento de expansão da aviação no país.

O executivo também destacou a evolução da infraestrutura aeroportuária brasileira e o desempenho operacional do setor. Segundo ele, os aeroportos nacionais atingiram padrão internacional e hoje “não deixam nada a desejar a nenhum aeroporto do mundo”. Julião ainda mencionou a atuação das companhias aéreas e defendeu a ampliação da malha regional, com a entrada de novas empresas para atender diferentes regiões do país.

Apoio a Franca

Ao final de seu discurso, Fabrício Julião falou diretamente com o secretário- executivo do MPor, Tomé Franca, que irá assumir a titularidade da pasta, conforme anunciou o ministro Silvío Costa Filho no mesmo evento.



O CEO do Brasil Export também ressaltou a presença de autoridades femininas na cerimônia e a importância da representatividade em um setor historicamente masculino

O executivo desejou que Franca dê continuidade ao trabalho desenvolvido por Costa Filho e afirmou que o setor acompanha e confia na atuação do secretário. “Espero que em pouco tempo nós tenhamos de forma oficial”, disse Fabrício sobre a possível confirmação de Franca como ministro. Sempre manifestei isso, o quanto o setor o apoia e confia no seu trabalho”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - DESENVOLVIMENTO SEM ESCUTA: A AMAZÔNIA GOVERNADA PELA AUSÊNCIA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

O prof. Wilson Gomes (UFBA) fez um interessante texto homenageando Jürgen Habermas, falecido recentemente. Como leitor do Wilson e do Habermas, fico refletindo o quanto precisamos de filosofia e debate público para a construção de uma democracia sólida. A visibilidade ou invisibilidade dos temas públicos é uma das questões que mais me inquietam. Afinal, colocar visibilidade num tema não significará que ele ganhará força na sociedade ou no Estado para o seu enfrentamento.

Temos fome, carências de várias questões, seja de saúde ou segurança, de infraestrutura ou economia. Mas o debate se perde e não inclui muitos para as soluções dos problemas. Temos uma abundância de dados e informações no mundo contemporâneo. Há ainda técnicas e técnicos de diversos campos, mas as opções de solução das mazelas da sociedade têm sido mínimas, pois seguimos com métodos do passado, que possuem seus méritos, mas não enfrentam os problemas do presente.

A legitimidade do poder pela força do Estado na Amazônia dá mais a impressão de ausência desta força do que presença. Parece que estamos esperando um desenvolvimento pela ausência. A falta de investimentos em construções transformadoras na região é notável. Seguimos a discutir como extrair

recursos e não ouvimos os desejos e aspirações regionais. Mesmo com todos os protestos indígenas, com o cancelamento da intenção de concessão dos rios da Amazônia, os agentes do Estado brasileiro seguem a defender a cobrança por serviços hidroviários. Uma cobrança pelo uso da natureza. Se ela fosse para fazer portos, talvez fizesse sentido, mas é uma gana arrecadatória.

Os investimentos em dragagem seguem sem uma avaliação crítica de sua eficácia e de sua economicidade. Como diria Henfil, as avaliações são tipicamente de cucarachas. Afinal, há estudos de entidades estrangeiras – norte-americanas ou outras. Após a gigante mudança geopolítica, é muito estranho que sigamos a ignorar as vozes da própria região nacional e a privilegiar instituições estrangeiras. Ainda em 20/07/1978, já havia charge no Pasquim dizendo “temos que tomar medidas urgentes contra a ocupação estrangeira da Amazônia”. Estamos, quase 50 anos depois, mantendo a prática de deslegitimação das vozes e interesses nacionais.

Que falta faz as prescrições do Habermas na prática do Estado brasileiro frente ao que se faz na região Amazônica. Os desejos e aspirações regionais seguem fora da política pública. A exceção é quando se fazem manobras para grilar, como fartamente documentado no texto de Bernardo Esteves e Alan de Abreu, na Revista Piauí de 16/03/2026. Fazem-se manobras documentais destrutivas, faz-se busca de arrecadação. Seguimos a usar os recursos naturais da sociedade para uso privado – o velho conhecido “patrimonialismo” nacional. Os encontros com as transformações da sociedade e das cidades para uma vida mais próspera está longe das ações.

Augusto Cesar Barreto Rocha escreve semanalmente para o BE News

TEMOS UMA ABUNDÂNCIA DE DADOS E INFORMAÇÕES NO MUNDO CONTEMPORÂNEO. HÁ AINDA TÉCNICAS E TÉCNICOS DE DIVERSOS CAMPOS, MAS AS OPÇÕES DE SOLUÇÃO DAS MAZELAS DA SOCIEDADE TÊM SIDO MÍNIMAS, POIS SEGUIMOS COM MÉTODOS DO PASSADO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

ENERGIA - ANEEL RECOMENDA RENOVAÇÃO DA ENEL CEARÁ POR 30 ANOS

Com maior apetite por risco no exterior, moeda americana chegou à segunda sessão consecutiva de queda firme

Do Estadão Conteúdo



Entre as 17 diretrizes para a renovação, segundo o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, está a satisfação do consumidor

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) decidiu nesta terça-feira, 24, por maioria, recomendar a renovação contratual por 30 anos da Enel Distribuição Ceará (Enel CE). O caminho técnico para a deliberação foi viabilizado por uma mudança de intervalo temporal na verificação dos critérios de qualidade do serviço. O diretor Fernando Mosna

apresentou voto divergente.

Com a decisão, a única pendência no atual ciclo de renovação contratual de distribuidoras de energia elétrica é a Enel São Paulo. A recomendação é feita ao Ministério de Minas e Energia (MME), que tem a palavra final. A Enel CE apresentou em 2025 conformidade no critério de eficiência na continuidade do fornecimento de energia elétrica. Na prática, foi isso que pavimentou o caminho para o aval da Aneel.

A prorrogação dos contratos das distribuidoras tem dois pilares: qualidade do serviço e saúde financeira. No primeiro caso, a concessionária não recebe o sinal verde se descumprir o critério de



continuidade do fornecimento por três anos consecutivos, considerando o intervalo dos cinco anos anteriores à recomendação da renovação do contrato.

Até o ano passado, esse era o obstáculo que poderia impedir a prorrogação da empresa no Ceará, já que o ponto da saúde financeira está em conformidade. A análise de qualidade do serviço em 2025 levou em conta o período de 2020 a 2024 e concluiu que a Enel CE não atendeu esse parâmetro de eficiência em 2020, 2021 e 2022 - três anos seguidos.

Em dezembro de 2025, o diretor Fernando Mosna votou por negar a recomendação de prorrogação do contrato por 30 anos. Na ocasião, o diretor Gentil Nogueira pediu vista e afirmou ser preciso esclarecer trecho do decreto sobre eventual renovação antecipada de uma distribuidora sem recomendação da Aneel.

Como consequência, houve mudança no período de referência usado para medir o cumprimento do critério de qualidade. Como a votação ocorreu desta terça, já em 2026, o novo intervalo de análise passou a ser 2021-2025.

Assim, saiu do intervalo de avaliação um ano em que houve descumprimento do requisito e entrou outro ano (em conformidade). Logo, deixou de existir a sequência de três anos consecutivos de descumprimento dos critérios de qualidade no serviço.

A Enel CE submeteu ao Ministério de Minas e Energia (MME), no ano passado, um plano de resultados com ações e investimentos para alcançar, em 2025, os limites regulatórios de continuidade do fornecimento. O objetivo foi elevar a eficiência nesse quesito. O MME já aprovou esse plano.

Trâmite

Ao todo, 19 concessões vencem entre 2025 e 2031. Com a votação desta terça, 18 empresas receberam o sinal verde para a renovação contratual, que segue o decreto de junho de 2024. Esse decreto fixa diretrizes obrigatórias para licitar ou prorrogar concessões de distribuição de energia.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, tem repetido que a renovação depende de 17 diretrizes para a melhoria do serviço. Entre esses critérios, foi estipulado que a satisfação do consumidor passa a ser indicador de avaliação da distribuidora.

A Enel Ceará é sediada na cidade de Fortaleza (CE) e atende aproximadamente 3,99 milhões de unidades consumidoras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

ENERGIA – DIRETOR DA AGÊNCIA PEDE VISTA EM PROCESSO SOBRE UNIDADES DA USINA JACUÍ

Aneel avalia o restabelecimento de seis geradoras da hidrelétrica no Rio Grande do Sul

Do Estadão Conteúdo

O diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) Fernando Mosna pediu vista do processo que pode levar ao restabelecimento de seis unidades geradoras da Usina Hidrelétrica (UHE) Jacuí, no Rio Grande do Sul. A reguladora estava avaliando um recurso interposto pela Companhia Estadual de Geração de Energia Elétrica (CEEE-G).

Os diretores Gentil Nogueira e Willamy Moreira Frota votaram favoravelmente ao restabelecimento da operação comercial das seis unidades geradoras (UG 1 a UG 6) da Usina Jacuí. Não foi informada a data para o retorno do pedido de vista.

Se o entendimento deles prevalecer, será revogado um despacho de 2025, emitido pela Superintendência de Fiscalização Técnica dos Serviços de Energia Elétrica (SFT). Esse parecer havia suspenso a operação comercial das unidades geradoras.

A discussão envolve prazos no processo de modernização da usina. Até então, o entendimento do diretor Willamy Frota era o de que a suspensão da operação comercial não possui viés punitivo e deveria ser mantida até o restabelecimento da capacidade de geração do empreendimento. Ele mudou de posição após argumentações apresentadas pelo diretor Gentil Nogueira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - ACORDO PROVISÓRIO ENTRARÁ EM VIGOR DIA 1º DE MAIO

Já foram cumpridos todos os requisitos para a vigência provisória do pacto entre Mercosul e União Europeia, informou o governo brasileiro

Do Estadão Conteúdo



O pacto comercial prevê a redução de tarifas para 91% dos produtos importados pelo Mercosul e 95% dos produtos importados pela União Europeia.

O governo brasileiro informou nesta terça-feira, 24, que o acordo provisório de comércio entre o Mercosul e a União Europeia (UE) entrará em vigor em 1º de maio de 2026.

“A data do início da vigência provisória reflete as disposições do próprio instrumento relativas à conclusão dos procedimentos internos e à troca de notificações formais entre as Partes”, disseram os ministérios do

Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), das Relações Exteriores (MRE) e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), em nota conjunta.

Na semana passada, o Congresso promulgou o decreto legislativo que ratifica o acordo entre o bloco sul-americano e o bloco europeu. Em seguida, o Brasil notificou oficialmente a Comissão Europeia em 18 de março de 2026 acerca da conclusão dos procedimentos internos de ratificação do acordo.

No Brasil, resta a publicação do decreto de promulgação, ato final que incorpora tratados e acordos internacionais ao ordenamento jurídico interno, tornando-os obrigatórios.

O pacto comercial prevê a redução de tarifas para 91% dos produtos importados pelo Mercosul e 95% dos produtos importados pela União Europeia.

Juntos, os dois blocos reúnem cerca de 718 milhões de pessoas e um PIB de aproximadamente US\$ 22,4 trilhões.

Os ministérios destacaram que, após mais de duas décadas de negociações, a entrada em vigor do acordo marca a concretização de “um dos mais ambiciosos projetos de integração econômica e inserção internacional já empreendidos pelo País”.

As pessoas físicas e jurídicas brasileiras passarão a contar com novas oportunidades concretas de acesso a um dos maiores mercados do mundo e provisão de maior quantidade e diversidade de produtos europeus no mercado brasileiro, completaram as pastas. “A redução de tarifas, a eliminação de barreiras e o aumento da previsibilidade regulatória criarão condições mais favoráveis para exportações, investimentos e integração às cadeias globais de valor.”

Compromisso



Por fim, a nota coloca que o governo brasileiro reafirma seu compromisso com a plena implementação do acordo provisório de comércio. “Seguirá trabalhando, em estreita coordenação com os demais Estados-Partes do Mercosul e com a União Europeia, para que seus benefícios se traduzam em crescimento, geração de empregos e desenvolvimento sustentável”, finaliza.

Segundo estimativas do MDIC, o acordo Mercosul-UE terá um efeito positivo de 0,34% (R\$ 37 bilhões) sobre o PIB brasileiro, com aumento de 0,76% no investimento (R\$ 13,6 bilhões) e redução de 0,56% no nível de preços ao consumidor. Também é projetado um aumento de 0,42% nos salários reais, além de um impacto de 2,46% (R\$ 42,1 bilhões) sobre as importações totais e de 2,65% (R\$ 52 1 bilhões) sobre as exportações totais.

As empresas brasileiras que exportam hoje para a União Europeia respondem por 3 milhões de empregos no Brasil no ano. A corrente de comércio Brasil-União Europeia teve um recorde de US\$ 100 bilhões no ano passado, com um ligeiro déficit para o Brasil, mas com um volume de comércio relevante.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - SUCESSO DO TRATADO DEPENDERÁ DA EXECUÇÃO, DIZ TEREZA CRISTINA

A senadora Tereza Cristina (PP-MS) afirmou nesta segunda-feira (23) que o acordo de comércio entre Mercosul e União Europeia (UE) representa um marco histórico, mas destacou que o verdadeiro desafio estará na implementação e na capacidade do Brasil de transformar o tratado em ganhos concretos para a economia.

“O verdadeiro teste de um acordo não está na sua assinatura, mas na sua execução”, disse, durante o Seminário A Geopolítica do Agronegócio, promovido pelo escritório Modesto Carvalhosa Kuyven e Ronco Advogados, em São Paulo.

Ela defendeu que os benefícios não serão automáticos e dependerão de políticas públicas e coordenação institucional. “Em última análise, o sucesso do acordo será medido por resultados tangíveis. Mais investimentos, mais produtividade, mais emprego, mais renda”, disse.

A senadora ressaltou que a operacionalização do acordo exigirá articulação entre governo e setor produtivo, com medidas que vão desde adaptação regulatória até investimentos em infraestrutura e redução de custos logísticos. “Implementar um acordo dessa magnitude exige coordenação contínua”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

FINANÇAS - BC NÃO GARANTE MAIS CORTES NA TAXA DE JUROS

Ata da última reunião foi divulgada nesta terça. Devido ao conflito no Oriente Médio, Comitê diz que é preciso ter firmeza e serenidade

Da Agência Brasil

O Banco Central (BC) não indicou um novo corte na taxa Selic, os juros básicos da economia. Em meio às tensões em torno da guerra no Oriente Médio, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC afirmou que a magnitude e o “ciclo de calibração” (para cima ou para baixo) da Selic serão determinados “ao longo do tempo”, à medida que novas informações forem incorporadas às análises.

As informações estão na ata da reunião do Copom da semana passada, divulgada nesta terça-feira (24). Na ocasião, o colegiado reduziu os juros em 0,25 ponto percentual, para 14,75% ao ano.

“Essa decisão é compatível com o cenário atual, no qual a duração e extensão dos conflitos geopolíticos, assim como sinais mistos sobre o ritmo de desaceleração da atividade econômica e seus efeitos sobre o nível de preços, dificultam a identificação de tendências claras”, diz a ata.



A taxa básica de juros é o principal instrumento do Banco Central para manter a inflação sob controle

Antes da escalada do conflito no Irã, a expectativa predominante era de um corte de 0,5 ponto percentual na taxa. Para o Copom, a atual conjuntura exige “perseverança, firmeza e serenidade” na condução da política monetária e uma restrição maior e por mais tempo do que seria apropriado antes.

“As expectativas de inflação, medidas por diferentes instrumentos e obtidas de diferentes grupos de agentes, que seguiam em trajetória de declínio, subiram após o início dos conflitos no Oriente Médio, permanecendo acima da meta de inflação em todos os horizontes. Foi ressaltado que o custo de desinflação sobre o nível de atividade ao longo do tempo é maior em ambientes com expectativas desancoradas”, explicou o BC.

“No cenário atual, caracterizado por forte aumento da incerteza, o Comitê reafirma serenidade e cautela na condução da política monetária, de forma que os passos futuros do processo de calibração da taxa básica de juros possam incorporar novas informações que aumentem a clareza sobre a profundidade e a extensão dos conflitos no Oriente Médio, assim como seus efeitos diretos e indiretos sobre o nível de preços ao longo do tempo [principalmente de commodities, como o petróleo]”, diz a ata.

Inflação

A taxa básica de juros serve de referência para as demais taxas da economia e é o principal instrumento do Banco Central para manter a inflação sob controle.

Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta de inflação 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%. Para este ano, a previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) - referência oficial da inflação no país – subiu para 4,17%, de acordo com o último boletim do BC.

Os analistas também estimam que a Selic termine 2026 em 12,5% ao ano.

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

Cenários

De acordo com ata divulgada nesta terça, até o início dos conflitos, as leituras indicavam algum arrefecimento da inflação e crescimento econômico compatível com a política monetária em curso. Por isso, na reunião de janeiro, o Copom julgou adequado sinalizar o início de um ciclo de calibração da taxa básica de juros, ainda que mantendo seu caráter restritivo.

Mas a incerteza com relação ao cenário externo se elevou consideravelmente, avaliou o colegiado.

“Além do agravamento das tensões geopolíticas, novas incertezas com relação à política econômica dos Estados Unidos colaboraram para tornar esse cenário ainda mais incerto”, diz a ata.

Sobre o ambiente doméstico, o Copom reafirma que a saúde das contas públicas também é fator determinante para o sucesso do controle da inflação. Segundo o BC, a política fiscal não apenas

estimula a demanda no curto prazo, mas molda a confiança dos investidores na sustentabilidade da dívida brasileira.

Política contracíclica

O Copom enfatizou que uma política fiscal contracíclica — aquela que ajuda a equilibrar a economia em momentos de euforia ou retração — é essencial para reduzir o “prêmio de risco”. Quando o mercado percebe incerteza sobre o pagamento da dívida pública, exige juros mais altos para emprestar dinheiro ao país.

“O esmorecimento no esforço de reformas estruturais e disciplina fiscal, o aumento de crédito direcionado e as incertezas sobre a estabilização da dívida pública têm o potencial de elevar a taxa de juros neutra da economia, com impactos deletérios sobre a potência da política monetária e, consequentemente, sobre o custo de desinflação em termos de atividade”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO – LIDERANÇA NÃO TEM GÊNERO. TEM ENTREGA



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

Em pleno 2026, ainda é curioso, para não dizer preocupante, que o debate sobre liderança feminina precise de espaço editorial. Não porque o tema não seja relevante, mas porque, do ponto de vista de performance corporativa, ele já deveria estar superado. Liderança não é sobre gênero. É sobre consistência de entrega, capacidade de decisão e habilidade de mobilizar pessoas.

Mas a realidade do mercado não é tão clara e leve quanto os discursos institucionais sugerem. Ainda vemos conselhos e diretorias formados por “clubes homogêneos”, decisões influenciadas por afinidade e não por competência, e uma certa resistência silenciosa à diversidade real de pensamento. E aqui vai o ponto central: diversidade não é pauta de ESG para relatório anual. É estratégia de negócio.

Empresas que ainda operam apenas na lógica da indicação por proximidade, o famoso “confio porque é do meu círculo”, estão, na prática, limitando sua capacidade de inovação e leitura de mercado. Times diversos performam melhor porque tensionam ideias, ampliam repertório e reduzem o risco de decisões míopes. Isso não é opinião, é pragmatismo corporativo.

Quando falamos de liderança feminina, é preciso sair do discurso emocional e entrar no campo da evidência. Houve avanço, sim. Mulheres ocupam hoje posições que, há algumas décadas, eram inacessíveis. Mas ainda enfrentam barreiras estruturais: menor acesso a redes de influência, vieses inconscientes em processos decisórios e uma cobrança desproporcional por performance e comportamento.

E aqui entra um ponto pouco explorado: o estilo de liderança. De forma geral, e sem cair em generalizações simplistas, mulheres tendem a operar com maior escuta ativa, visão sistêmica e habilidade de gestão de clima. Não é sobre ser “mais sensível”. É sobre inteligência relacional aplicada ao negócio.

Na prática, isso se traduz em ambientes mais engajados, menor ‘turnover’ e maior retenção de talentos. Em tempos em que cultura organizacional virou ativo estratégico, ignorar esse diferencial é, no mínimo, uma miopia de gestão.

Por outro lado, também é fundamental desmistificar a ideia de que liderança feminina é sinônimo de suavidade. Não é. Mulheres em posição de comando sabem, e precisam, ser firmes, tomar decisões difíceis e sustentar pressão. A diferença está no como. Existe uma capacidade mais apurada de



equilibrar assertividade com empatia, cobrança com desenvolvimento, resultado com clima. E aqui vai um ponto direto para o C-Level: liderança não é sobre agradar. É sobre direcionar. E direcionar exige clareza, comunicação objetiva e coerência entre discurso e prática. Não existe cultura forte com liderança incoerente.

Outro erro clássico é tratar diversidade como pauta isolada, desconectada da estratégia. Não adianta promover uma ou duas mulheres para cargos de destaque e manter o restante da estrutura operando com os mesmos vieses. Isso não é inclusão. É tokenismo. Se a empresa quer jogar no nível alto, precisa sair do simbólico e ir para o sistêmico: representatividade com poder, consistência e escala.

O caminho mais inteligente, e certamente mais sustentável, construir um corpo diretivo equilibrado, onde homens e mulheres atuem de forma complementar. Homens não são o problema. Mulheres não são a solução isolada. O resultado vem da combinação.

Equipes de alta performance não são formadas por perfis iguais, mas por competências que se somam. Lideranças masculinas trazem atributos importantes, assim como lideranças femininas. O erro está em escolher com base em conforto e não em competência.

E aqui entra uma provocação necessária: quantos líderes hoje, de fato, escolhem seus sucessores com base em meritocracia real? E quantos ainda operam no piloto automático das relações pessoais?

A nova geração de profissionais, mais crítica, e menos tolerante a incoerências, já percebeu esse jogo. E não hesita em sair de ambientes onde a narrativa não bate com a prática. Employer branding não segura cultura fraca.

Por fim, vale um recado direto: não existe mais espaço para lideranças despreparadas emocionalmente e limitadas tecnicamente. O mercado elevou o nível. E as equipes também.

A liderança do futuro, que, na prática, já é a do presente, é aquela que entrega resultado, constrói ambiente saudável e desenvolve pessoas. Independentemente de ser homem ou mulher.

O resto é ruído de comunicação.

Cândice La Terza escreve semanalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

QUANDO FALAMOS DE LIDERANÇA FEMININA, É PRECISO SAIR DO DISCURSO EMOCIONAL E ENTRAR NO CAMPO DA EVIDÊNCIA. HOVE AVANÇO, SIM. MULHERES OCUPAM HOJE POSIÇÕES QUE, HÁ ALGUMAS DÉCADAS, ERAM INACESSÍVEIS. MAS AINDA ENFRENTAM BARREIRAS ESTRUTURAIS: MENOR ACESSO A REDES DE INFLUÊNCIA, VIESES INCONSCIENTES EM PROCESSOS DECISÓRIOS E UMA COBRANÇA DESPROPORCIONAL POR PERFORMANCE E COMPORTAMENTO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

JUSTIÇA - MORAES CONCEDE PRISÃO DOMICILIAR A BOLSONARO

Ministro do STF atendeu pedido da defesa do ex-presidente, mas limitou o período a 90 dias. Após esse prazo, o caso será avaliado de novo

Da Agência Brasil

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), concedeu nesta terça-feira (24) prisão domiciliar ao ex-presidente Jair Bolsonaro.

Moraes atendeu ao pedido feito pela defesa do ex-presidente. Segundo os advogados, Bolsonaro não tem condições de voltar para a prisão devido ao agravamento de seus problemas de saúde.



Jair Bolsonaro poderá se recuperar de problemas de saúde em casa, mas voltará a ser monitorado por tornozeleira eletrônica

A domiciliar passará a ser cumprida após Bolsonaro receber alta do Hospital DF Star, em Brasília, onde recupera de um quadro de pneumonia bacteriana desde o dia 13.

Conforme a decisão de Moraes, a domiciliar terá prazo inicial de 90 dias. Após o prazo, a manutenção do benefício deverá ser reanalisado pelo ministro, que poderá solicitar nova perícia médica.

Moraes também determinou que Bolsonaro voltará a ser monitorado por tornozeleira eletrônica. Em novembro do ano passado, antes de ser condenado pela trama golpista, o ex- -presidente foi preso após tentar violar o equipamento.

Pela decisão de Moraes, agentes da Polícia Militar deverão fazer a segurança da casa de Bolsonaro para evitar fuga.

Bolsonaro foi condenado a 27 anos e 3 meses de prisão na ação penal da trama golpista e cumpria pena no 19º Batalhão da Polícia Militar, no Complexo Penitenciário da Papuda, em Brasília. O local é conhecido como Papudinha.

Visitas

O ex-presidente Jair Bolsonaro não poderá receber visitas durante o período inicial de 90 dias da domiciliar, exceto dos filhos, médicos e advogados.

Bolsonaro também está proibido de usar celular e acessar redes sociais, inclusive por intermédio de terceiros, além de gravar vídeos para a internet.

Acampamentos

Alexandre de Moraes também proibiu a permanência de acampamentos de apoiadores em frente ao Condomínio Solar de Brasília, onde fica a residência do ex-presidente.

“Determino a proibição de acesso e permanência de quaisquer acampamentos, manifestações ou aglomerações de indivíduos em um raio de 1km o endereço residencial, notadamente para a participação de quaisquer atos que possam comprometer a higidez da prisão domiciliar humanitária do custodiado”, decidiu Moraes.

Saúde

Na decisão, o ministro Alexandre de Moraes disse que a Papudinha, presídio onde Bolsonaro estava preso, tem condições de oferecer atendimento médico adequado e citou que o ex-presidente foi levado prontamente ao hospital após passar mal.

No entanto, o ministro disse que é mais indicado que Bolsonaro, que tem 71 anos de idade, se recupere da broncopneumonia em casa.

“No presente momento e durante o prazo necessário para sua integral recuperação da broncopneumonia, o ambiente domiciliar é o mais indicado para preservação de sua saúde, uma vez que, conforme literatura médica, devido às condições mais frágeis do sistema imunológico de idosos”, completou Moraes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/03/2026

JUSTIÇA - “TEMPORÁRIA DA PRISÃO DOMICILIAR É SINGULARMENTE INOVADORA”, DIZ DEFESA DO EX-PRESIDENTE

Do Estadão Conteúdo

O advogado criminalista Paulo Amador da Cunha Bueno, que integra a equipe de defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro, disse nesta terça, 24, que “a modalidade de ‘temporária’ da prisão domiciliar é singularmente inovadora”.

Para ele, “não se pode perder de vista que, lamentavelmente, as condições e necessidades especiais que o presidente demanda, são permanentes e esse nível de cuidados, portanto, serão demandados por toda vida.”

Logo após o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), autorizar a transferência de Bolsonaro da Papudinha para sua casa pelo prazo de 90 dias, Cunha Bueno se manifestou nas redes. Ele se reportou ao caso de um outro ex-presidente, que também cumpre prisão domiciliar.

“Ao deferir a custódia domiciliar restabelece-se a coerência jurisprudencial da Corte que, como tenho denunciado em todos os pedidos, fez ao presidente Collor de Mello a mesma concessão, lastreada, é bem de se ver, em um quadro médico muito menos gravoso do que o ora apresentado pelo presidente Bolsonaro”, escreveu Cunha Bueno.

O advogado também destacou que a decisão foi tomada após sucessivos pedidos da defesa. Segundo ele, Moraes deferiu a medida “só e somente após a sequência de cinco pedidos”.

Bolsonaro permanece internado no hospital DF Star. Segundo boletim médico, ele “segue com antibioticoterapia endovenosa, suporte clínico e fisioterapia respiratória e motora”. Na tarde de segunda-feira, ele deixou a UTI e foi transferido para um quarto. Segundo o hospital, ainda não há previsão de alta hospitalar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

JUSTIÇA – GASTOS COM ‘PENDURICALHOS’ SOMAM R\$ 17 BI

Segundo relatório entregue por comissão técnica, esse é o valor total recebido só por membros do Ministério Público e do Judiciário

Do Estadão Conteúdo



O relatório apresentado ao STF servirá de subsídio para o julgamento sobre os pagamentos de ‘penduricalhos’ nesta quarta-feira

Os gastos com “penduricalhos” pagos a magistrados e membros do Ministério Público (MP) chegam a R\$ 17 bilhões por ano, de acordo com relatório entregue ao Supremo Tribunal Federal

(STF) pela comissão técnica composta por representantes dos Três Poderes para criar uma regra de transição para esses pagamentos.

A comissão estima que o valor gasto com parcelas que excedem o teto do funcionalismo público na magistratura é de R\$ 9,8 bilhões. No MP, esse gasto seria de R\$ 7,2 bilhões. O teto é equivalente ao salário de um ministro do STF (R\$46,3 mil).



De acordo com os cálculos apresentados pela comissão, o percentual efetivo que é pago a magistrados acima do teto pago hoje é de 82%. Isso significa que, em média, os juízes recebem 82% a mais do que o teto.

Uma das propostas do relatório, que servirá de subsídio para o julgamento sobre o tema no Supremo nesta quarta-feira, 25, é a criação de um limite global para os “penduricalhos”. O esquema funcionaria como um segundo teto, permitindo o pagamento de verbas indenizatórias até um determinado limite.

O relatório não sugere um limite específico, mas apresenta cenários que variam entre 30% e 70%. Caso fosse adotado o limite de até 30% em relação ao teto, a comissão estima que haveria uma economia de R\$825 milhões. Já a adoção do limite de 70% implicaria um gasto adicional de R\$180 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

JUSTIÇA - PLENÁRIO VAI JULGAR DECISÃO QUE PRORROGOU CPMI DO INSS

Julgamento presencial está marcado para esta quinta-feira (26)

Da Agência Brasil

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) marcou para esta quinta-feira (26) o julgamento presencial da decisão do ministro André Mendonça que determinou a prorrogação dos trabalhos da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) do INSS.

O caso estava previsto para ser avaliado em sessões virtuais, mas será analisado presencialmente pelos ministros. Após determinar a prorrogação, Mendonça enviou o caso para sessão virtual da Segunda Turma da Corte. Em seguida, ele alegou “erro material” na decisão e enviou o caso ao plenário virtual, composto pelos 11 ministros do Supremo.

Na manhã desta quarta-feira (24), a decisão foi retirada da pauta virtual e incluída na sessão do plenário físico.

Além de Mendonça, os ministros Gilmar Mendes, Dias Toffoli, Nunes Marques e Luiz Fux fazem parte do colegiado.

Mendonça deu prazo de 48 horas para que o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União- AP), faça a leitura do requerimento de prorrogação dos trabalhos da CPMI.

Se o plenário da Corte derrubar a decisão do relator, a CPMI será encerrada no dia 28.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

JUSTIÇA - ZANIN ARQUIVA AÇÃO CONTRA APLICAÇÃO DA LEI MAGNITSKY

Processo buscava proibir bancos de sancionarem Moraes no Brasil

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Cristiano Zanin arquivou uma ação do líder do PT na Câmara, Lindbergh Farias (RJ), que buscava proibir bancos que operam no Brasil de aplicar sanções impostas pelo governo dos Estados Unidos ao ministro Alexandre de Moraes com a Lei Magnitsky.

A decisão foi publicada na segunda-feira, 23. As sanções sobre o ministro e sua esposa foram retiradas pelos EUA em dezembro do ano passado.

O deputado queria que o Supremo proibisse qualquer instituição financeira que opera no Brasil de executar, replicar, aderir ou aplicar, de forma direta ou indireta, quaisquer efeitos das sanções impostas a Moraes por decisão dos EUA.

A Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestou pela extinção da ação, que perdeu objeto com a retirada das sanções.

Na decisão, Zanin seguiu o parecer da PGR. “Ausentes sanções aplicáveis ao eminente Ministro e a seus familiares, desaparece o interesse processual do postulante, com consequente extinção do feito pelo esvaziamento do objeto da pretensão formulada”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

INTERNACIONA - ISRAEL E EUA ATACARAM QUASE 400 UNIDADES DE SAÚDE

Informações são dos ministérios da Saúde de Líbano e Irã. Ofensiva representa violação do direito humanitário internacional

Da Agência Brasil



No Irã, cerca de 300 equipamentos do setor de saúde, que atende inclusive feridos pelos bombardeios, foram danificados

O número de ataques de Israel ou dos Estados Unidos (EUA) contra centros e profissionais de saúde segue crescendo ao longo da nova fase do conflito no Oriente Médio. No Líbano, 70 unidades de saúde foram alvo de bombardeios. No Irã, cerca de 300 equipamentos do setor foram danificados.

Ataques contra unidades de saúde representam uma violação do direito humanitário internacional. Não foram registrados, até o momento, ataques a centros médicos em Israel ou outros países do Golfo Pérsico alvos de ataques iranianos.

No Líbano, o Ministério da Saúde informou, nesta terça-feira (24), que 70 unidades de saúde foram atingidas por bombardeios desde o dia 2 de março. Há duas semanas, o número de centro médicos atacados eram de 18.

Dois paramédicos foram assassinados nesta terça na cidade libanesa de Nabatieh, após um ataque de Israel contra um comboio de motocicletas, segundo relatou a Agência Nacional de Notícias do Líbano, veículo estatal de notícias.

Ao todo, os ataques a unidades de saúde no Líbano mataram 42 profissionais e feriram outros 119. Os bombardeios obrigaram o fechamento de cinco hospitais no país, causando danos parciais a outras nove unidades. Ao menos 54 unidades básicas de saúde foram fechadas, segundo as informações do governo local.

A Força de Defesa de Israel (FDI) afirma que o Hezbollah tem feito “uso militar extensivo” de ambulâncias e instalações médicas e que agirá contra o grupo caso mantenha essa prática, segundo o porta-voz Avichay Adraee, em comunicado publicado no jornal israelense The Times Of Israel.

Sem provas

A Anistia Internacional diz que Israel não apresenta provas das acusações que faz, destacando que o país também usou a estratégia de assassinato de profissionais de saúde no conflito no Líbano de 2024.

“Lançar acusações alegando que instalações de saúde e ambulâncias estão sendo usadas para fins militares sem apresentar qualquer prova não justifica tratar hospitais, instalações médicas ou transporte médico como campos de batalha, nem tratar médicos e paramédicos como alvos”, diz

Kristine Beckerle, diretora Regional Adjunta para o Oriente Médio e Norte da África da Anistia Internacional.

Os danos vêm sobrecarregando o saturado sistema de saúde do Líbano, que precisa atender mais de 2,9 mil feridos pelo conflito, além dos pacientes em tratamento ou em recuperação de ataques anteriores.

“Desde o início da escalada, profissionais e instalações de saúde no Líbano têm sido repetidamente afetados por ataques, incluindo incidentes que resultaram em múltiplas mortes e feridos. A infraestrutura de saúde foi gravemente afetada”, diz informe da Organização Mundial da Saúde (OMS), que vem confirmando os dados do governo libanês.

Irã

No Irã, o Ministério da Saúde local informou, nesta terça-feira (24), que ataques de Israel e dos EUA causaram danos a 313 centros médicos, hospitais, ambulâncias ou outros equipamentos do sistema de saúde. Os ataques teriam assassinado 23 profissionais da área no país.

O número oficial do governo iraniano é semelhante ao cálculo da Crescente Vermelha Iraniana, organização de ajuda humanitária que atua em diversos países. A entidade informou que os ataques dos EUA e de Israel danificaram 281 centros médicos, hospitais, farmácias e filiais da Crescente Vermelha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

INTERNACIONA - PAQUISTÃO DIZ ESTAR PRONTO PARA FACILITAR NEGOCIAÇÕES

Segundo autoridades do país, os EUA já aceitaram conversar. Falta o Irã decidir

Do Estadão Conteúdo

O primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif, escreveu no X que seu país está pronto para “facilitar negociações significativas e conclusivas” para encerrar a guerra no Oriente Médio.

Os Estados Unidos tinham concordado “em princípio” em participar de conversas no Paquistão, segundo três autoridades paquistanesas, um funcionário egípcio e um diplomata do Golfo, enquanto mediadores ainda tentavam convencer o Irã.

As autoridades paquistanesas disseram que a “diplomacia silenciosa” ficou mais complicada depois que a notícia vazou.

Os funcionários falaram sob condição de anonimato porque não estavam autorizados a fornecer detalhes à imprensa. O Departamento de Estado se recusou a comentar os esforços relatados e, em vez disso, remeteu às declarações de Trump sobre conversas que, segundo ele, estariam ocorrendo diretamente entre o Irã e os Estados Unidos.

O gabinete do ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, afirmou que ele conversa sobre o tema com vários países. Mas o presidente do Parlamento iraniano, Mohammad Bagher Qalibaf, negou as negociações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/03/2026

IRÃ COBRA ATÉ US\$ 2 MILHÕES PARA PASSAGEM SEGURA DE NAVIOS PELO ESTREITO DE ORMUZ E EXIGE DADOS DE TRIPULAÇÃO E CARGA

Medidas criam pedágio informal e reforçam controle de Teerã sobre rota por onde passam cerca de 20% do petróleo global

Por O Globo com agências internacionais — Rio de Janeiro



Navio militar transita pelo Estreito de Ormuz, na entrada do Golfo Pérsico — Foto: Sahar AL ATTAR / AFP

O Irã passou a cobrar taxas de até US\$ 2 milhões (cerca de R\$ 10,4 milhões) por viagem de algumas embarcações comerciais que cruzam o Estreito de Ormuz, além de exigir informações detalhadas sobre tripulação, carga e rota para autorizar a travessia. Em meio à escalada do conflito no Oriente Médio, as medidas reforçam o controle de Teerã sobre a passagem, por onde normalmente passam cerca de 20% de todo o petróleo e gás comercializados globalmente,

além de grandes volumes de alimentos, metais e outras mercadorias.

Os pagamentos vêm sendo solicitados caso a caso e, na prática, criam um pedágio informal na hidrovia, segundo pessoas familiarizadas com o assunto. As cobranças, feitas por meio de intermediários e com valores variados, tendem a se concentrar em petroleiros, navios de gás e outras embarcações com cargas de alto valor.

Além das taxas, embarcações que buscam transitar sob proteção iraniana precisam fornecer listas de tripulantes, detalhes da carga, informações da viagem e conhecimentos de embarque à Guarda Revolucionária Islâmica, o Exército ideológico do regime, para obter autorização. O processo ainda é irregular e varia de navio para navio.

Desde o início dos ataques dos Estados Unidos e de Israel, há quase um mês, apenas um número reduzido de embarcações conseguiu atravessar a via marítima — muitas delas petroleiros iranianos ou ligados à China. Os navios que obtêm passagem, em geral, seguem rotas próximas à costa iraniana.

Pessoas próximas às negociações afirmam que os pagamentos têm sido tratados com discrição e que a falta de transparência sobre quem será cobrado adiciona incerteza à navegação. Algumas embarcações já teriam efetuado os pagamentos, embora o mecanismo, incluindo a moeda utilizada, não esteja claro.

Em comunicado divulgado nesta semana, o Irã afirmou que a navegação continua para países aliados “em coordenação com as autoridades iranianas competentes” e que o tráfego “não foi suspenso”, só fechado para o que classificam como países hostis. Recentemente, a Guarda Revolucionária disse ter barrado um navio porta-contêineres por não cumprir protocolos e não ter autorização para cruzar o estreito.

Embora as cobranças ocorram de forma pontual, autoridades iranianas já discutem a possibilidade de formalizar a taxa como parte de um acordo mais amplo no pós-guerra. Na semana passada, um parlamentar afirmou que o país avalia exigir pagamentos regulares pelo uso da rota como corredor seguro.

A medida enfrenta resistência internacional. A Índia, uma das nações mais afetadas pela interrupção do fluxo energético, afirmou que o direito de livre navegação no estreito é garantido por leis internacionais e que nenhuma taxa pode ser imposta. Apenas quatro navios indianos, que transportavam gás liquefeito de petróleo (GLP), conseguiram atravessar a região após negociações com Teerã.



Autoridades chinesas também têm conhecimento de taxas pagas por algumas embarcações do país, segundo fontes, mas avaliam que não há base legal para as cobranças. Pequim é um parceiro comercial essencial para o Irã e compra a maior parte de suas exportações de petróleo.

Países asiáticos vêm sendo fortemente impactados pela interrupção no comércio de energia do Golfo Pérsico, com escassez de combustíveis em várias regiões. A Índia, em particular, enfrenta falta significativa de GLP.

Após o presidente dos EUA, Donald Trump, estabelecer e depois adiar um prazo para a reabertura do estreito, Washington passou a pressionar por negociações com Teerã. Propostas como um plano de 15 pontos para encerrar a guerra ajudaram a conter a alta do petróleo, mas o Irã rejeitou a proposta nesta quarta-feira.

O Irã afirma que a restauração completa da segurança no Estreito de Ormuz depende do fim das ameaças militares na região.

(Com Bloomberg)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

PETROBRAS SINALIZA QUE NÃO VAI CONGELAR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS, MAS ESPERA MAIOR CLAREZA SOBRE PETRÓLEO

Valor do preço do barril Brent, referência no mercado internacional, enfrenta forte oscilação, ora acima de US\$ 100, ora abaixo, em função da guerra no Oriente Médio

Por Geralda Doca — Brasília

A direção da Petrobras tem sinalizado ao governo que pode aguardar uma maior clareza e consolidação no preço do barril do petróleo antes de reajustar o valor dos combustíveis, especialmente do diesel, no mercado interno. A avaliação é que ainda há dúvidas sobre a tendência de consolidação da cotação internacional do petróleo.

O preço do barril Brent, referência no mercado internacional, enfrenta forte oscilação, ora acima de US\$ 100, ora abaixo, em função da guerra no Oriente Médio. Mas um congelamento de preço por prazo indefinido, diante das incertezas em relação ao conflito, teria efeitos sobre a governança da empresa e prejudicaria os acionistas, dizem dirigentes da estatal. Procurada, a empresa não se manifestou.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, mantém conversas frequentes com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Segundo interlocutores, a executiva tem defendido a política de preços da companhia tanto para baixo quanto para cima. Também tem apontado um movimento de especulação no mercado para garantir margens consideradas por ela "exorbitantes" nesse momento.

Diante da imprevisibilidade em relação ao desfecho no cenário internacional, a empresa tem defendido junto ao governo que é preciso buscar uma solução. Contudo, com menor impacto possível para a Petrobras.

Cálculos da Associação dos Importadores de Combustíveis (Abicom) apontam uma "defasagem" de 53% no diesel da Petrobras frente ao preço internacional e de 36% na gasolina. A empresa já fez um reajuste no diesel, acompanhado de medidas do governo para reduzir o impacto tributário.

Em ano eleitoral, a maior preocupação do presidente Lula é buscar evitar que as famílias sejam afetadas pelos efeitos da guerra, com aumento nos preços do diesel e dos alimentos de forma generalizada. A ordem para o Ministério da Fazenda e da Casa Civil é recorrer a todos os instrumentos "de Estado", disse um técnico da área econômica, para contornar a situação.

O novo ministro da Fazenda, Dario Durigan, que está à frente das conversas, tem buscado dissociar das soluções do passado, como congelar preços.

A estratégia, no momento, é adotar medidas no campo tributário, com a colaboração dos principais envolvidos, governo federal, estados, importadores e produtores, além de apertar a fiscalização contra preços abusivos.

Na semana passada, a Fazenda zerou as contribuições do PIS/Cofins sobre o diesel e tributou em 12% as exportações de petróleo. E na próxima sexta-feira, a pasta espera fechar um acordo com os secretários estaduais de Fazenda em relação ao ICMS cobrado na importação do combustível.

O plano agora é conceder um subsídio direto aos importadores de diesel em vez de um corte do ICMS, como proposto anteriormente. O impacto é estimado em R\$ 3 bilhões para cada parte, por dois meses de medida, até final de maio.

Técnicos da Fazenda admitem não ser possível afirmar se as medidas serão suficientes e argumentam que novas providências poderão ser tomadas em caso de acirramento do conflito.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

'NÃO SE QUESTIONA QUE O SUBSOLO É DA UNIÃO', DIZ DIRETOR DE INSTITUTO DE GOIÁS SOBRE ACORDO DE TERRAS-RARAS COM EUA

Um dos idealizadores do acordo com governo Trump, Erik Figueiredo afirma que estado não pode esperar por medidas federais

Por Eliane Oliveira — Brasília



Usina de mineradora Serra Verde, no norte de Goiás. Empresa, controladas por fundos americanos, é a única que produz terras-raras no Brasil — Foto: Divulgação/Serra Verde

O memorando assinado pelo governador goiano Ronaldo Caiado com o governo dos Estados Unidos na semana passada, durante fórum promovido pelos americanos em São Paulo para cooperação em minerais críticos e terras-raras, provocou incômodo em Brasília. Uma das avaliações é que, em ano eleitoral, Caiado — pré-candidato à Presidência da República — acabou se antecipando, sem esperar a definição de uma nova política nacional para o setor pelo Executivo e pelo Congresso Nacional.

O documento prevê apoio americano a pesquisas, capacitação técnica, levantamentos geológicos e estímulo a um ambiente regulatório considerado competitivo para atrair investimentos no setor mineral em Goiás. Para alguns críticos, a parceria pode suscitar questionamentos sobre a esfera de competência do estado, pois a Constituição prevê que o subsolo brasileiro pertence à União.

O diretor-executivo do Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB) de Goiás, Erik Figueiredo, disse, porém, que o memorando não invade competências da União e se concentra na etapa de desenvolvimento econômico a partir da mineração.

— Em nenhum momento se questiona que o subsolo é da União e que a autorização para exploração permanece sob responsabilidade do governo federal. O que Goiás fez foi atuar na sua etapa — disse.

Em entrevista ao GLOBO, o diretor do instituto afirmou que, se houver controvérsia em Brasília, ela é fruto de “ruído político”, que desvia o foco do que considera o debate central:

— Vamos continuar exportando minério bruto ou vamos agregar valor dentro do estado? — questionou.

Figueiredo ressaltou que o objetivo do memorando é estruturar uma política de desenvolvimento que permita que a riqueza mineral gere impacto direto nas regiões produtoras. Segundo ele, o foco é fazer com que o setor mineral gere valor em Goiás.

Um dos pontos de preocupação, conforme interlocutores de Brasília, é a previsão de compartilhamento de dados geológicos entre Goiás e os EUA. Figueiredo explicou que esse item pode ter sido mal interpretado.

— Não se trata de criar um banco de dados secreto.

Ele destacou que o projeto, financiado por um fundo com participação internacional — que inclui Estados Unidos, Japão e negociações com a Coreia do Sul —, prevê que as informações sejam públicas ao fim dos estudos. Uma vez concluído, o mapeamento será compartilhado com as agências federais, afirmou, garantindo que não haverá restrição de acesso.

Segundo ele, Goiás enfrenta desafios concretos com a expansão da mineração, como no município de Nova Roma, e precisa se preparar para os impactos socioeconômicos. Por isso, o estado passou a discutir o mapeamento do subsolo, ainda considerado insuficiente no Brasil.

Sobre as críticas de que o memorando antecipa diretrizes — como a defesa de um mercado mais aberto e eficiente — antes do Brasil definir sua política nacional para minerais críticos, Figueiredo afirma que Goiás tem se antecipado em diferentes áreas, sem ultrapassar suas competências.

— Não podemos ficar esperando indefinidamente o governo federal, muitas vezes por razões ideológicas. O estado busca atrair investimentos já em curso e estruturar a cadeia produtiva local. A população das regiões afetadas não pode esperar — afirmou.

O acordo, ressalta, não se limita à extração mineral, mas à agregação de valor, com foco em tecnologia e formação de mão de obra. A ideia é avançar em etapas como a separação de elementos de terras raras, a produção de ligas metálicas e, posteriormente, de bens industriais mais complexos.

Figueiredo também relativizou a leitura de que a assinatura com o Departamento de Estado dos EUA daria ao memorando um caráter mais político do que técnico. Argumentou que uma boa solução técnica precisa de sustentação política para avançar.

Ele enfatizou que a mineração envolve uma divisão clara de responsabilidades entre os entes federativos: a União autoriza a exploração, o estado conduz o licenciamento ambiental e define sua política de desenvolvimento, e os municípios lidam com os impactos locais.

A estratégia de Goiás, acrescentou, não é isolada. O estado já assinou acordo semelhante com o Japão há cerca de duas semanas e negocia parceria com a Coreia do Sul.

Debate em construção

O presidente do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), Pablo Cesário, avalia que o debate em torno dos minerais críticos e das terras-raras no Brasil ainda está em fase de construção e carece de uma estratégia mais clara. Segundo ele, há avanços importantes na discussão, especialmente no que diz respeito à criação de condições de mercado para viabilizar projetos no setor.

A seu ver, iniciativas estaduais podem fazer parte da solução, desde que respeitadas as competências de cada ente federativo. Para ele, Goiás não está extrapolando limites.

— O estado pode atuar, assim como no licenciamento ambiental, que é uma atribuição estadual. Mas há outras partes que ainda precisam ser definidas — afirmou.

Na sua avaliação, o acordo assinado tem caráter ainda inicial:

— Foi um protocolo mais geral, sem muitos detalhes ou compromissos — disse.

Cesário destacou três pontos considerados centrais nesse processo: financiamento, definição de preços mínimos e garantia de compra. Para ele, esses instrumentos são fundamentais para dar previsibilidade a investimentos de longo prazo.

— Esses três elementos dão previsibilidade e permitem que os projetos sejam viáveis. Hoje, diferente do minério de ferro, não há um mercado estruturado para esses produtos — afirmou.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia (MME) não se manifestou sobre o acordo entre Goiás e os EUA. Interlocutores da área diplomática disseram que o assunto está em discussão e envolve vários órgãos do governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

ANTT REGULAMENTA PUNIÇÃO DE EMPRESAS QUE DESCUMPREM TABELA DO FRETE

Suspensão cautelar de 5 a 30 dias vai variar conforme valor acumulado de multas

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



Rodovia Presidente Dutra — Foto: Foto de Arquivo/Márcia Foletto / Agência O Globo

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou nesta quarta-feira duas resoluções que regulamentam a Medida Provisória nº 1.343, editada na semana passada pelo governo federal para ampliar os poderes da agência para multar e sancionar empresas que descumpram a tabela do frete mínimo.

Como O GLOBO noticiou, a ANTT vai considerar como comportamento irregular reincidente de transportadoras e embarcadoras — e portanto, passível de punições— a partir do terceiro frete autuado por descumprimento da tabela do frete.

"Considera-se prática reiterada, para fins de aplicação da medida cautelar (...) a ocorrência de mais de 3 (três) autuações notificadas, no período de 6 (seis) meses (...) por contratação de serviço de transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete", diz a resolução.

A fiscalização eletrônica dos fretes foi ampliada pela ANTT a partir de dados das notas fiscais fornecidos pelos fiscos estaduais. Em março, a agência deverá autuar cerca de 40 mil fretes irregulares. Em 2023, havia cerca de 300 autuações mensais, segundo o Ministério dos Transportes.

A suspensão cautelar do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, documento obrigatório para o transporte, será de 5 a 30 dias corridos, "em função do valor total acumulado das multas aplicadas".

Para multas de R\$ 50 mil a R\$ 250 mil, o prazo de suspensão será de 5 dias corridos. Acima desse patamar e até R\$ 500 mil de multas por descumprimento da tabela do frete, serão 10 dias de suspensão. Entre R\$ 500.000,01 e R\$ 1 milhão, a suspensão será de 20 dias. Para multas acima de R\$ 1 milhão, 30 dias.

O diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio, afirmou após reunião com entidades representativas de caminhoneiros no Palácio do Planalto, nesta quarta-feira, que a agência vai passar a travar a emissão

do Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot) para fretes que descumpram a tabela em até 30 dias.

Hoje, empresas conseguem emitir o documento, obrigatório para o transporte de cargas, com preços de frete abaixo do previsto na tabela.

O aumento da fiscalização da ANTT e o travamento da emissão do Ciot em caso de pagamento de fretes abaixo da tabela são medidas previstas na MP e anunciadas na semana passada para dirimir a tensão dos caminhoneiros em meio a ameaças de greve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

IMPORTADORES DIZEM QUE RISCO DE FALTA DE DIESEL EM ABRIL DIMINUIU

Por Ana Carolina Diniz



Exportação de diesel da Rússia cresce mais de 700% para o Brasil no início de 2024 — Foto: Chris J. Ratcliffe/Bloomberg

A Abicom, associação dos importadores de combustíveis, afirma que o cenário de abastecimento de diesel está mais favorável para abril. Antes, havia risco de falta do produto devido à baixa entrada de navios no país. Segundo o presidente da entidade, Sérgio Araújo, a situação decorre tanto do volume prometido pelas refinarias nacionais (Petrobras e privadas) e seu esforço dessas unidades em

operar com taxas de utilização muito elevadas, tanto pela chegada programada de novos navios para a entrega de combustível.

— A programação de volume dá mais tranquilidade em relação ao mês de abril. Não há motivo para alarde.

De acordo com o Araújo, grande parte do diesel importado vem da Rússia, que tem oferecido descontos. Embora os preços não sejam suficientes para eliminar a defasagem de preços, que chega a 60%. A diferença de valor chega a quase R\$ 3.

Diesel em alta pressiona inflação, encarece frete de alimentos e governo vê espaço limitado de ação: A depender da duração da crise, novas medidas não estão descartadas

- E acredito que as distribuidoras já testaram o mercado e perceberam que alguns consumidores estão dispostos a pagar um preço acima do praticado pela Petrobras. Quando as distribuidoras veem essa disposição de pagar mais, acabam assumindo o risco e trazendo mais produto. Eles continuam preferindo comprar da Petrobras, mas, na falta, preferem pagar mais caro do que ficar sem produto.

A entidade também observa que a demanda está aquecida, tanto por antecipação de compras quanto pelo próprio ritmo da atividade. O início da colheita de soja e de outros grãos, por exemplo, aumenta a procura pelo combustível.

Sobre relatos de falta de produto em algumas regiões, a avaliação do presidente da Abicom é de que há um conjunto de fatores. No Rio Grande do Sul, por exemplo, houve aumento da demanda provocado por mudanças na previsão da colheita do arroz, o que pegou distribuidoras despreparadas.

Também houve corrida aos postos: diante da expectativa de alta de preços, muitos consumidores anteciparam compras, pressionando ainda mais a demanda. Na maior parte dos casos, porém, o problema não é falta de produto, mas dificuldade de negociação.

— Ou seja, o problema não é necessariamente escassez. Em muitos casos, o consumidor não quer ou não consegue pagar o preço mais alto. Isso gera reclamações que chegam aos sindicatos, à imprensa e até ao Ministério Público.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

VORCARO SALVOU EM CELULAR MINUTA DE DOCUMENTO DO TCU

Arquivo de Word intitulado 'TCU_mora_excessiva' pretendia suspender decisões do BC sobre o Master

Por Rafael Moraes Moura e Malu Gaspar — Brasília e Rio



Daniel Vorcaro, dono do Banco Master — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Entre os mais de 12 mil documentos que foram extraídos do celular de Daniel Vorcaro e compartilhados com a CPI do INSS, um chamou a atenção de quem se debruçou sobre o material enviado ao Congresso Nacional: a minuta de um despacho do Tribunal Contas da União (TCU) determinando que o Banco Central suspendesse “toda e qualquer decisão” a respeito do Banco Master.

Segundo a equipe da coluna apurou, duas versões do documento em formato Word – intitulado “TCU_mora_excessiva” – foram criadas em 29 de agosto de 2025, às 9h24 e às 12h47, conforme as informações que constavam dos metadados.

Além de determinar que o BC sobrestasse toda e qualquer decisão sobre o Master, a minuta também determinava a oitiva de técnicos do Banco Central em um prazo de dez dias.

O documento é apócrifo, ou seja, não tem autor e nem assinatura. Não se sabe se Vorcaro a recebeu ou se enviou a alguém. À época, o relator do caso do Master no TCU já era o ministro Jhonatan de Jesus, que decidiu na última terça-feira (24) suspender o processo que mira a atuação do BC no processo de decretação da liquidação extrajudicial do Master até a conclusão das investigações do caso.

Naquele momento, porém, Jhonatan já tinha rejeitado uma representação do Ministério Público junto ao TCU para investigar possíveis omissões do Banco Central na fiscalização das operações do Master e eventuais irregularidades no negócio com o BRB.

Ex-deputado do Republicanos de Roraima, Jhonatan foi indicado para o TCU por influência de lideranças do Centrão como Ciro Nogueira, que admite ser amigo de Daniel Vorcaro e foi autor no Senado de medidas legislativas que favoreciam os negócios do Master. Ciro Nogueira também operou nos bastidores contra a instalação da CPI do Banco Master no ano passado.

Após a liquidação do Master, o ministro Jhonatan de Jesus convocou o BC a prestar esclarecimentos, ordenou que fosse feita uma inspeção na autoridade monetária e ainda chegou a ameaçar nos bastidores reverter a liquidação extrajudicial do banco de Vorcaro decretada em 18 de novembro, um dia depois de ele ser preso pela Polícia Federal no aeroporto de Guarulhos sob a suspeita de fugir do país.

Mas o ministro decidiu não levar o plano adiante, após sofrer pressão de colegas do TCU, de integrantes do Supremo Tribunal Federal (STF) e de agentes do mercado financeiro.

Alertas ignorados

A minuta de decisão do TCU foi criada num momento em que o Banco Central se aproximava de um veredicto sobre o futuro do negócio entre o BRB e o Master – e já havia cobrado uma série de medidas do banco de Vorcaro para resolver problemas de liquidez.

Além disso, em meados de agosto, representantes do governo do Distrito Federal e do BRB se reuniram com integrantes do Ministério Público Federal no DF e foram informados das suspeitas de irregularidades nas carteiras de crédito que tinham sido vendidas ao BRB por mais de R\$ 12 bilhões.

Na reunião, os procuradores da República avisaram que estavam recomendando ao BC não aprovar a operação de compra do Master, e ao governo do DF, que aguardasse a "demonstração da fidedignidade e lisura dos ativos que compõem todo o perímetro da operação, assegurando-se que os recursos públicos não sejam utilizados para absorver passivos ocultos ou ativos sobrevalorizados".

A possibilidade de o negócio ser vetado já era bastante concreta, portanto, quando Vorcaro salvou no celular as duas versões da minuta do TCU suspendendo as decisões do BC.

Mesmo assim, em 2 de setembro, o governo Ibaneis pediu ao TCU que colocasse técnicos para acompanhar a análise da operação Master-BRB, manifestando preocupação com a demora na decisão.

No dia 3, o Banco Central de fato vetou a compra do Master pelo BRB e informou o BRB por ofício. Logo em seguida, o Distrito Federal fez um novo pedido ao TCU, desta vez para "suspender de forma imediata e integral os efeitos de quaisquer autorizações, deliberações ou decisões ou manifestação regulatória por agentes do Banco Central do Brasil – uma redação bem semelhante à minuta de decisão encontrada no celular de Vorcaro.

A postura do governo do DF foi duramente criticada em auditoria da Corte de Contas tornada pública nesta terça-feira (24) por decisão da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

“Essa insistência em utilizar, de forma oblíqua, a via de controle externo na possível tentativa para reverter decisão técnica que havia concluído pela inviabilidade da operação, especialmente diante das irregularidades já detectadas (indícios de fraudes nas cessões anteriores, ativos de existência duvidosa, ausência de due diligence), revela potencial descolamento entre a gestão da coisa pública e os princípios constitucionais da administração pública”, afirmaram os técnicos do TCU, em parecer assinado em 5 de fevereiro deste ano.

“A possível tentativa de pressionar o regulador setorial para aprovar operação que expunha o BRB a riscos bilionários, invocando a atuação do TCU como instância recursal do BCB [Banco Central do Brasil] em matéria de discricionariedade técnica regulatória, configura conduta que merece reprovação no âmbito do controle externo e reforça a necessidade de apuração das responsabilidades pelos órgãos competentes.”

O texto salvo no celular do dono do Master não chegou a se transformar em uma decisão do tribunal. Mas a minuta sugere que os recursos do governo de Ibaneis não eram um movimento isolado e podem ter feito parte de um plano do então banqueiro para reverter a decisão do BC no TCU.

Consultada, a defesa de Vorcaro disse que não comentaria informações de documentos sigilosos. O BRB e o governo Ibaneis não haviam se manifestado até a publicação deste texto.

‘Graves irregularidades’

Conforme apontou uma auditoria do TCU, ao longo do primeiro semestre de 2025, o Banco Central já havia identificado “graves irregularidades nas carteiras de crédito cedidas pelo Banco Master ao BRB”, que envolviam a utilização de artifícios contábeis “com o propósito de ocultar a real situação financeira do cedente, caracterizada por um grande volume de operações suspeitas e desprovidas de comprovação financeira, realizadas em desrespeito às normas de boa gestão”.

Um ano antes de determinar a liquidação do Master, o Banco Central já havia detectado dificuldades do banco do executivo Daniel Vercaro em captar recursos e honrar compromissos, alertando sobre o risco de adoção de “medidas prudenciais preventivas”, conforme informou o blog.

De acordo com a Unidade de Auditoria Especializada em Bancos Públicos e Reguladores Financeiros do TCU, os alertas ao Master sobre a possibilidade de aplicar sanções por falta de liquidez do banco começaram em novembro de 2024 e se repetiram até setembro de 2025.

No dia seguinte ao veto da compra do Master pelo BRB, em 4 de setembro de 2025, foi firmado um novo Termo de Comparecimento com o Banco Master, no qual o BC exigiu a recomposição da liquidez da instituição em dois dias úteis. O prazo acabou estendido até 30 de setembro, em razão do ingresso de recursos provenientes com a venda da seguradora Kovr pelo Banco Master.

O que diz Vercaro

Procurada pelo blog, a assessoria de Vercaro alegou que não cabe à defesa “comentar conteúdos que decorrem de vazamentos ilegais de material sigiloso”.

“Trata-se, inclusive, de fatos que já são objeto de investigação criminal determinada pelo ministro André Mendonça no Supremo Tribunal Federal. Qualquer manifestação sobre informações obtidas dessa forma apenas reforçaria a disseminação de conteúdos cuja divulgação é, em si, objeto de apuração”, disse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

MASTER CRIA REPÚBLICA DO ‘CADA UM POR SI’

Para onde quer que se olhe, tem alguém inovando em causa própria ou para impingir derrota a um desafeto

Por Vera Magalhães



O ministro André Mendonça, durante sessão do STF — Foto: Luiz Silveira/STF

A alta dose de imprevisibilidade do caso Master cria uma nova fase da República brasileira, em que as instituições e, dentro delas, seus principais atores fazem um jogo do “cada um por si” em busca de reduzir danos e fustigar adversários. Nesse ambiente, alinhamentos históricos se tornam frágeis, decisões circunstanciais expõem contradições com outras recentes, e a estabilidade e a confiabilidade são sacrificadas na bacia das almas da sobrevivência

política.

Para onde quer que se olhe, tem alguém inovando em causa própria ou para impingir uma derrota a algum desafeto. De ministros do Supremo à cúpula do Congresso, passando amplamente por expoentes do governo e da oposição, todo mundo age pautado pela percepção da opinião pública ao escândalo, e não pelo papel que o ordenamento legal e institucional dita.

A liminar do ministro André Mendonça prorrogando a CPMI do INSS é exemplar dessa grande barafunda. É inédito o STF estender a interpretação do direito da minoria à instalação de comissões de inquérito, algo consagrado pela jurisprudência da Corte, à prorrogação de seus trabalhos.

Mas o Supremo não é o único que inova nesse caso. O presidente do Congresso, Davi Alcolumbre, há semanas encena uma versão canhestra de “Apertem os cintos, o piloto sumiu”, ao simplesmente deixar senadores a ver navios com seus pleitos de esticar não só a CPI mista, mas também a do Crime Organizado, exclusiva do Senado.



É constrangedor que o chefe do Legislativo se esconda nos bastidores, mexendo os pauzinhos para encerrar as comissões quanto antes, sem dar satisfações a seus liderados e à população, quando se sabe que há implicações diretas sobre ele e aliados seus flagrados em negócios do Master com a Previdência do Amapá.

Num quadro em que o caso Master respinga desgaste em todo mundo que já cruzou com Daniel Vorcaro, a possibilidade de delação do ex-banqueiro expõe o caráter volúvel da avaliação sobre esse dispositivo legal ao sabor da circunstância. Os mesmos ministros que desancaram o instituto da colaboração judicial na Lava-Jato e depois o reabilitaram na trama golpista se preparam para voltar a fazer restrições a ele, sem escalas nem necessidade de explicar por que focinho de porco não é tomada.

Esse realinhamento dos astros, ou melhor, das togas, será explicitado em rede nacional amanhã, quando, pela primeira vez, um julgamento do plenário do Supremo cutucará as feridas abertas pelo caso e pela nova divisão interna, depois de muitos anos em que as divergências entre ministros foram deixadas em segundo plano em nome do entendimento prevalente da necessidade de defender a democracia dos ataques bolsonaristas.

Não é possível cravar como votarão ministros como Kassio Nunes Marques, que, como Mendonça, foi nomeado por Jair Bolsonaro, mas é muito próximo do Centrão, ou Cármen Lúcia, que tem sido muito aderente às teses de Alexandre de Moraes nos últimos anos, mas claramente se mostra incomodada com as relações perigosas de integrantes da Corte com o ecossistema de Vorcaro.

O “salve-se quem puder” não poupa também os dois lados da disputa eleitoral que se avizinha. O governo abandona uma posição passiva, pela qual, para não se indispor com o grupo de Moraes e Gilmar no STF, Lula aceitava comprar para si boa parte do desgaste decorrente da fraude do Master, mas atira no bolsonarismo de forma ainda desarticulada e pouco efetiva.

Enquanto isso, Flávio Bolsonaro segue em silêncio nada inocente a respeito do assunto, que atinge, numa tacada, o ex-presidente do Banco Central Roberto Campos Neto, o ex-governador do Rio Cláudio Castro e o ainda governador do DF, Ibaneis Rocha, aliados do bolsonarismo, e deve revelar, quando o braço Rioprevidência na trama for aprofundado, conexões bastante embaraçosas para o pré-candidato à Presidência pelo PL.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MUDANÇA NO AEROPORTO CAMPO DE MARTE AFETA CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS ATÉ EM CIDADES VIZINHAS

Obras visam mudar a operação, uma exigência do contrato de concessão; incorporadoras se queixam de complexidade para conseguir licenciamento

Por Breno Damascena e Circe Bonatelli (Broadcast)

A mudança no modelo de operação do Campo de Marte, que amplia a capacidade para pousos e decolagens, passa a impor novos limites à altura de edifícios em um raio de até 20 quilômetros do aeroporto. As mudanças paralisaram as aprovações de uma parte dos novos projetos imobiliários de São Paulo e até de cidades vizinhas, como Barueri, Osasco, São Caetano e Guarulhos, entre outras.

O aeroporto finalizou as obras de adaptação para receber voos em regime de navegação por instrumentos (IFR, na sigla em inglês), o que permite ampliar a capacidade e a regularidade da

aviação executiva. Hoje, a navegação é feita apenas de modo visual (VRF), o que impede viagens em dias muito nublados ou chuvosos, que comprometem a visibilidade dos pilotos.

A mudança no modelo de navegação era algo já previsto no contrato de concessão do Campo de Marte, e as obras em andamento estão sob responsabilidade da concessionária PAX Aeroportos, controlada pela XP Asset. A mudança, entretanto, tornou mais rígidas as regras para se levantar edificações nos entornos.

Entre as inovações previstas, ficou estabelecido um teto (de 105 a 145 metros, de acordo com a altitude natural do terreno) para toda a região no raio de 20 quilômetros do aeroporto. Desse modo, qualquer construção que pretenda ultrapassar os limites de altura precisará de autorização prévia do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão do Comando da Aeronáutica (Comaer), responsável por controlar o tráfego aéreo no Brasil.



Todo aeroporto que opera com IFR tem a obrigação de fazer esse mapeamento em um raio de 20km, com o objetivo identificar obstáculos potencialmente relevantes às operações por instrumentos Foto: Fraga Alves/Estadão

Impacto no mercado imobiliário

O efeito prático tem sido a maior complexidade no processo de licenciamento de novos projetos imobiliários, com mais de uma dezena de casos paralisados. “Nesse momento, os licenciamentos que dependem de certidão de gabarito do Comaer estão

suspensos”, afirmou o presidente do Sindicato da Habitação (Secovi-SP), Ely Wertheim.

“Da Avenida Paulista para baixo, em direção ao Campo de Marte, a posição oficial do Comaer é que não pode dar uma resposta por causa dos estudos sobre o tráfego aéreo que estão em andamento”, falou Wertheim, criticando a falta de clareza sobre as novas regras.

Segundo ele, as paralisações começaram há cerca de um mês e meio e já afetaram em torno de 20 a 30 empreendimentos, impactando principalmente Bela Vista, Perdizes, Barra Funda, Centro e os bairros da zona norte. “É uma situação muito ruim. O empreendedor compra o terreno para erguer um prédio de 20 andares e fica sem resposta oficial se pode seguir com o projeto”, reclamou o representante das construtoras.

A estimativa da Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc) é que o cinturão de 20 quilômetros ao redor do Campo de Marte engloba cerca de 90% dos empreendimentos previstos para a cidade no ano, o equivalente a R\$ 85 bilhões em vendas.

“A expansão do Campo de Marte está criando um gargalo relevante para o setor. Mais de 90% dos projetos devem passar pelo Comaer, cuja capacidade de análise com agilidade ainda é incerta, podendo atrapalhar o licenciamento de milhares de moradias e bilhões de investimento”, afirmou Luiz França, presidente da Abrainc.

A autorização da Comaer também será necessária para torres, antenas e linhas de transmissão que estiverem a até 3 mil metros das trajetórias de aproximação e decolagem, independentemente da sua altura, além de expandir de 2,5 km para 3,5 km a zona de construções acima de 40 metros de altura que exigem aprovação.

Mapeamento

Em nota, a PAX Aeroportos afirmou que a mudança da operação do aeroporto de VFR para IFR é uma exigência do contrato de concessão. Por conta disso, executou uma série de obras para adequar toda a área de pista às normas exigidas. “Agora, cabe à Anac homologar o aeroporto e ao Decea,

responsável pelo uso do espaço aéreo, autorizar o início da operação por instrumentos”, complementou.

A concessionária explicou que todo aeroporto que opera por instrumentos tem a obrigação de fazer um mapeamento em um raio de 20 quilômetros - a chamada “Superfície Horizontal Externa”, com o objetivo de identificar obstáculos potencialmente relevantes à aviação. Esse mapeamento não impõe, por si só, limitação automática à ocupação urbana, e as eventuais restrições de altitude deverão ser avaliadas individualmente.



Setor imobiliário se queixa de obstáculos para aprovação para construções no entorno do Campo de Marte Foto: Fraga Alves/Estadão

“A PAX Aeroportos, como operadora do Campo de Marte, tem a responsabilidade de conduzir a elaboração técnica do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), baseada em levantamento topográfico georreferenciado e na identificação das superfícies de proteção. A análise e aprovação final do plano e dos possíveis obstáculos são competência exclusiva do Decea”, informou.

De acordo com a FAB, o processo para a mudança no entorno do aeroporto tramita no Centro Regional de Controle do Espaço Aéreo Sudeste (CRCEA-SE), órgão regional do DECEA. Também há um processo em curso na Anac referente à aprovação do Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) do aeroporto, que embasa a implementação das futuras operações IFR.

Enquanto isso, o espaço aéreo de São Paulo já ganhou zonas de proteção mais rígidas, mesmo antes da aprovação final do plano. “Essa diretriz está em vigor e se aplica a todos os processos em curso e futuros que se refiram ao espaço aéreo no entorno do Campo de Marte”, explicou o Decea, por meio de nota.

Obras estratégicas

As obras da primeira etapa de expansão do Campo de Marte foram entregues pela PAX no dia 19 de março, com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e do diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein.

Na ocasião, as autoridades observaram que a aviação em São Paulo opera próxima do limite de capacidade, fato que exigia a ampliação da infraestrutura para atender ao crescimento da demanda. Além disso, ressaltaram que o aeroporto é estratégico para o sistema aéreo e pode se consolidar como polo da aviação executiva e de novas tecnologias, incluindo aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical (eVTOL).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/03/2026

EMBRAER E SAAB APRESENTAM PRIMEIRA AERONAVE SUPERSÔNICA PRODUZIDA NO BRASIL

Esse é o primeiro de 15 caças Gripen que serão produzidos no País por meio de parceria entre as empresas

Por Elisa Calmon (Broadcast)

GAVIÃO PEIXOTO - A primeira aeronave supersônica fabricada no Brasil foi apresentada na manhã desta quarta-feira, 25, no aeródromo da Embraer em Gavião Peixoto (SP). Esse é o primeiro de 15 caças Gripen que serão produzidos no País por meio de parceria entre a sueca Saab e a fabricante brasileira de aviões.

Na cerimônia, o CEO da Embraer, Francisco Gomes Neto, e o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, “batizaram” o F-39E. Contudo, o petista não discursou durante o evento. Em fala breve, o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) elogiou a indústria de defesa brasileira e disse que ela é “um seguro para a soberania nacional e a vanguarda do desenvolvimento industrial”.

O contrato, assinado há mais de uma década, prevê a aquisição de 36 aeronaves pela Força Aérea Brasileira (FAB). Desde 2020, foram entregues 12 unidades, incluindo a de hoje. A linha de produção do Gripen no País, única fora da Suécia, foi inaugurada em maio de 2023 nas instalações da Embraer em Gavião Peixoto, voltada principalmente para produção de aviões militares.



O caça Gripen durante testes em Natal (RN). Foto: Sargento Müller Marin/Força Aérea Brasileira

O caça Gripen E pode atingir até 2.470 km/h (Mach 2), equivalente a duas vezes a velocidade do som. O modelo é composto por mais de 22,5 mil itens, somando 15,2 metros de comprimento e 8,6 metros de envergadura.

O processo de aquisição do avião supersônico pela FAB teve início ainda no primeiro mandato de Lula e a Saab foi anunciada vencedora em 2013. A efetivação da operação, avaliada em US\$ 4 bilhões à época, ocorreu

dois anos depois, durante a gestão Dilma Rousseff, após a assinatura do contrato de financiamento.

Além da Saab, participaram da concorrência a americana Boeing e a francesa Dassault. A empresa sueca venceu a licitação do programa F-X2, voltado à renovação da frota de caças da FAB, ao oferecer transferência de tecnologia e capacitação industrial no Brasil.

No âmbito do projeto, a Saab treinou mais de 350 profissionais brasileiros, entre técnicos, engenheiros e pilotos. Além da Embraer, empresas como Akaer, Atech e AEL Sistemas participam do programa. A fabricante sueca fez ainda investimentos em uma planta própria em São Bernardo do Campo (SP), onde mantém a fábrica de aeroestruturas do Gripen, inaugurada em 2018.

O presidente e CEO da Saab, Micael Johansson, classificou a apresentação do F-39E Gripen como um marco histórico, com destaque para a parceria entre os dois países. “Agora o Brasil faz parte do seleto grupo de países capaz de produzir essa aeronave, mostrando capacidade, dedicação e excelência técnica, assim como a liderança da Embraer no segmento”, disse.

A unidade da Embraer em Gavião Peixoto concentra etapas centrais do programa no País, incluindo a linha de produção, testes em voo e desenvolvimento. Em dezembro de 2025, foram concluídas as fases previstas de transferência de tecnologia nessas áreas.

A linha de produção da Saab no Brasil também pode atender a outros mercados, segundo o CEO da Embraer. “A unidade de Gavião Peixoto está plenamente preparada para fabricar Gripen e exportar para novos mercados. Vemos oportunidades na Colômbia e em outros países”, afirmou o executivo durante a cerimônia de apresentação.

No fim de 2025, a empresa anunciou um acordo com o governo da Colômbia para o fornecimento de 17 caças Gripen E/F, em contrato estimado em € 3,1 bilhões, com entregas previstas entre 2026 e 2032.

Diversos ministros estiveram presentes no evento de lançamento. Além de Alckmin, participaram também o ministro da Defesa, José Múcio, e o de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assim como o chefe da Casa Civil, Rui Costa.

*A repórter viajou a convite da Saab

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/03/2026

POR QUE É TÃO DIFÍCIL REABRIR O ESTREITO DE ORMUZ

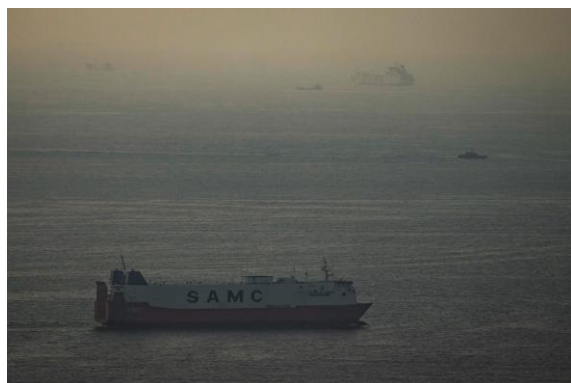
A menos que haja um acordo com o Irã ou uma ocupação perigosa e prolongada, alertam especialistas, será difícil restabelecer completamente o tráfego na passagem

Por Agnes Chang (The New York Times), Adina Renner (The New York Times) e Samuel Granados (The New York Times)

Centenas de petroleiros estão parados em ambas as extremidades do Estreito de Ormuz. O Irã, em resposta aos ataques dos Estados Unidos e de Israel, efetivamente bloqueou a passagem.

Com a disparada dos preços do petróleo abalando a economia global, o presidente Donald Trump prometeu reabrir a rota marítima “de um jeito ou de outro”. Mas, a menos que haja um acordo com o Irã ou uma ocupação perigosa e prolongada, alertam os especialistas, será difícil restabelecer completamente o tráfego no estreito.

Eis o motivo.



Estreito de Ormuz é passagem importante para o petróleo do Golfo seguir em direção a outros países
Foto: AP

Geografia estratégica

O estreito é apertado e raso, forçando os navios a navegar a poucos quilômetros da costa montanhosa do Irã, uma paisagem que favorece táticas de guerra assimétrica, nas quais o Irã usa armas pequenas, amplamente dispersas e difíceis de serem completamente eliminadas pelos adversários.

“Os iranianos pensaram muito em como utilizar a geografia a seu favor”, disse Caitlin Talmadge, professora do Instituto de Tecnologia de Massachusetts que estuda questões de segurança no Golfo.

Embora as armas sejam relativamente pequenas, isso permite que os iranianos as escondam em penhascos, cavernas e túneis, e depois as implantem a curta distância ao longo da costa.

“A proximidade do Irã e a largura do estreito são o que tornam tudo tão difícil”, disse Jennifer Parker, ex-oficial da Marinha e atualmente professora do Colégio de Segurança Nacional da Universidade Nacional da Austrália.

Uma embarcação que é atacada em uma via navegável não tem muito tempo para reagir.

“Você tem um tempo muito limitado a partir da detecção”, disse Parker. “Para tentar responder e neutralizar esse míssil ou drone, seu tempo de resposta, dependendo da velocidade, pode ser de apenas alguns minutos.”

Poder de fogo oculto

Trump tem enviado mensagens contraditórias sobre como espera reabrir o estreito, incluindo a sugestão, na segunda-feira, 23, de que poderia controlar o estreito em conjunto com o líder supremo do Irã. Mas a maioria das opções que os Estados Unidos estão considerando envolve as forças armadas.

O primeiro passo para abrir o estreito pela força militar envolveria tentar eliminar a capacidade do Irã de atacar navios. Desde o início da guerra, no final de fevereiro, pelo menos 17 embarcações foram atingidas, segundo a Kpler, uma empresa de dados marítimos.

Até o momento, milhares de ataques dos EUA e de Israel contra instalações militares iranianas não conseguiram deter a ameaça. Pode não ser possível encontrar e destruir todos os locais onde o Irã armazena ou utiliza armas.

“Eles têm muitos lugares onde poderiam instalar baterias de mísseis”, disse Mark F. Cancian, consultor sênior do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais e coronel da reserva do Corpo de Fuzileiros Navais. “E como as baterias de mísseis são móveis, é difícil encontrá-las e atingi-las.”

Trump solicitou escolta naval para petroleiros comerciais que transitam pelo estreito. Isso, segundo Cancian, seria uma grande operação militar.

Onde fica

Irã fecha estreito de Ormuz e ameaça incendiar qualquer navio que tentar passar



Fonte: Editora de Informação Multimídia

“Isso envolveria navios escoltando os petroleiros”, disse ele. “Haveria caça-minas para lidar com quaisquer minas que pudessem ter sido colocadas. Haveria aeronaves sobrevoando a área para interceptar quaisquer drones e atacar quaisquer baterias de mísseis em terra.”

O envio de navios de guerra para repelir ataques de drones e mísseis traz seus próprios riscos.

“Os sistemas defensivos do destróier são realmente projetados para algo diferente do combate corpo a corpo no estreito”, disse Eugene Gholz, professor associado de ciência política na Universidade de Notre Dame. “Cada parte do destróier é vulnerável a ataques.”

Mas talvez as minas representem a maior ameaça.

“Se houver uma ameaça realmente crível de minas na água, isso muda completamente as coisas”, disse Jonathan Schrodin, especialista em guerra irregular do CNA, um instituto de pesquisa de defesa apolítico. “Nenhuma marinha vai querer colocar seus navios de guerra em uma hidrovía que esteja potencialmente ou de fato minada.”

As operações de desminagem podem levar semanas e colocar marinheiros americanos em perigo direto. As equipes, que se movem lentamente, precisariam de proteção, incluindo cobertura aérea.

Riscos no terreno

Fuzileiros navais estão se dirigindo em grande número para a região, e especialistas dizem que o Pentágono pode usá-los para realizar operações terrestres, lançar ataques ou instalar sistemas de defesa aérea para os comboios.

Considerando o tamanho das próprias forças terrestres do Irã, os fuzileiros navais podem limitar suas incursões às ilhas do estreito e evitar tentar tomar território no continente iraniano, dizem especialistas.

Mesmo assim, o risco de perdas americanas pode levar Trump a evitar essa opção.

“Se as forças terrestres forem mortas ou capturadas, a dinâmica muda completamente”, disse Parker, ex-oficial da Marinha.

Os limites do sucesso

Mesmo com uma grande operação militar, basta um único ataque para abalar novamente a confiança.

Neste momento, a maioria das empresas de transporte de petróleo não está se arriscando a atravessar o estreito. Há quase 500 navios-tanque no Golfo Pérsico, a oeste do estreito, e a maioria deles está parada, de acordo com a S&P Global Market Intelligence.

Para que esses navios voltem a transportar petróleo, os armadores e as seguradoras teriam que ser convencidos de que as escoltas forneceriam proteção suficiente.

Mesmo com companhias a bordo e uma grande operação de comboio defensivo em curso, as escoltas militares só conseguem proteger alguns navios de cada vez. Em fevereiro, antes da guerra, cerca de 80 petroleiros e gasodutos atravessavam o Estreito de Ormuz diariamente.

“O importante é tranquilizar as empresas de navegação e o mercado de seguros de que o risco é suficientemente baixo para que valha a pena atravessar o estreito”, disse Kevin Rowlands, especialista naval do Royal United Services Institute, um grupo de pesquisa em Londres.

Uma grande e sofisticada operação de escolta também poderia representar um fardo para as forças militares americanas. Os comboios de escolta poderiam desviar unidades militares valiosas da campanha aérea EUA-Israel e da proteção de outras forças na região.

E como o Irã já atacou navios tanto no Golfo Pérsico quanto no Golfo de Omã, as embarcações ainda precisariam de proteção após atravessarem o estreito, um processo mais demorado para os recursos militares.

“Acredito que enquanto houver uma ameaça residual do Irã ao estreito, haverá um impacto no tráfego marítimo”, disse Talmadge. “Para que as coisas realmente voltem ao normal, será necessária uma solução diplomática e política.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/03/2026

Por Paula Martini, Valor — Rio



Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão — Foto: Divulgação/Infraero

A RIOGaleão, formada pela gestora Vinci Compass e a singapuriana Changi, a espanhola Aena e a suíça Zurich devem travar uma disputa acirrada pelo aeroporto internacional Tom Jobim, o Galeão, na zona norte do Rio. O terminal vai a leilão na segunda-feira (30) na B3, em São Paulo. Os três grupos, que já atuam no país, entregaram os envelopes com as propostas para participar do processo na terça-feira (24).

O lance mínimo é de R\$ 932 milhões. Quem oferecer a maior outorga vai gerir o aeroporto internacional do Rio até 2039. O edital também prevê a saída da Infraero da concessão. A estatal ainda detém 49% do ativo. Os demais 51% pertencem à Changi e à Vinci, que comprou, no ano passado, 70% da participação da singapuriana.

Técnicos do Ministério de Portos e Aeroportos, especialistas e agentes do mercado ouvidos pelo Valor evitam cravar por quanto o Galeão será vendido, mas afirmam que o aeroporto deve ser disputado lance a lance, com expectativa de ida para a fase de viva-voz, em que os concorrentes apresentam lances sucessivos em tempo real até que se defina o vencedor.

De acordo com o Jornal “O Globo”, o governo espera arrecadar ao menos R\$ 1,5 bilhão com o certame. Fontes consultadas pela reportagem destacam que os recentes leilões de aeroportos no Brasil apresentaram ágios (diferença entre a oferta e o lance mínimo) elevados e que as modelagens apresentadas têm sido “conservadoras”.

O presidente da MoveInfra, Ronei Glanzmann, lembra que a Aena e a Zurich venceram os últimos grandes leilões aeroportuários do país. Em 2022, a Aena arrematou o bloco que inclui o aeroporto de Congonhas por R\$ 2,45 bilhões, com ágio de 231,02% em relação ao lance mínimo inicial de R\$ 740,1 milhões. A Zurich levou o Aeroporto de São Gonçalo do Amarente (RN), em maio de 2023, por R\$ 320 milhões, com ágio de 41%.

“É difícil fazer comparações porque cada aeroporto tem um fluxo de caixa diferente. Mas são dois concorrentes muito competitivos e que sabem o que estão fazendo. A Changi, em parceria com a Vinci Compass, vai ter que mostrar a que veio para poder se garantir no negócio”, afirma Glanzmann.

O Galeão foi concedido pela primeira vez em 2013, no governo Dilma Rousseff (PT). Desde então, enfrentou dificuldades relacionadas a problemas do controlador e à recessão do Brasil em 2014-2015. Agora, o aeroporto vai novamente a mercado em um modelo de repactuação desenhado após negociações entre o governo, o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Mas, afinal, o que atraiu os investidores?

Aena

Considerada a maior operadora aeroportuária do mundo, com cerca de 70 aeroportos, a espanhola Aena já tem a concessão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo. A conquista do Galeão é vista como uma forma de explorar “sinergias” com o aeroporto paulista, além de complementar o seu portfólio no Brasil. A companhia opera 17 terminais no país, espalhados pelas regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Norte. A espanhola já detém aeroportos internacionais em outros Estados, como Recife, Maceió, João Pessoa e Aracaju.

Zurich



Para a Zurich, que conta com um escritório no Rio, o Galeão pode representar a consolidação das operações no Sudeste. Também seria a oportunidade para o grupo suíço adquirir um aeroporto de maior porte e relevância no país. Atualmente, o portfólio da companhia está concentrado em terminais regionais e de médio porte, como os de Florianópolis (SC), Vitória (ES), Natal (RN) e Macaé (RJ).

RIO Galeão (Vinci e Changi)

Atual operador do Galeão, o grupo formado pela brasileira Vinci Compass e a cingapuriana Changi deve “entrar na briga” para se manter na concessão devido aos investimentos vultosos realizados no terminal nos últimos anos. Além disso, o aeroporto internacional do Rio é visto pela Vinci como o ponto de partida para novas oportunidades no setor, no Brasil e na América Latina, apurou o Valor.

A gestora entrou no negócio no ano passado, quando comprou 70% da participação da singapuriana Changi. Caso a RIO Galeão mantenha a concessão, a fatia da Vinci aumentará para 85%, e a da Changi cairá para 15%. Os valores envolvidos não foram revelados.

Para pessoas a par do processo, o incumbente pode ter vantagens em relação aos demais investidores devido à experiência prévia, o que lhe confere melhores condições de quantificar o valor do ativo e avaliar o potencial de crescimento nos próximos anos.

O que dizem as empresas

Procurada, a Aena afirmou estar atenta a oportunidades de crescimento e novos investimentos no setor aeroportuário brasileiro. A Zurich disse que não comenta potenciais negócios e reiterou o Brasil como mercado prioritário. A concessionária RIO Galeão informou que o atual grupo de acionistas apresentou proposta conforme o edital e aguarda as próximas fases do processo.

Revisão no contrato e recuperação da malha aérea

O ajuste no contrato, que transformou a outorga anual fixa em variável, e desobrigou a construção de uma nova pista são considerados os principais fatores de atratividade do novo formato. As características do aeroporto, que conta com duas pistas, dois pátios e três terminais prontos, reduzem as necessidades de grandes investimentos futuros, avaliam especialistas.

O aeroporto também se consolidou como o terceiro maior destino nacional de cargas importadas, atrás de Guarulhos e Viracopos, e recuperou o volume de passageiros internacionais, que geram mais receitas com tarifas aéreas e consumo em áreas comerciais.

Outro ponto considerado na equação é a coordenação com o aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio. O terminal doméstico passou a operar com restrições em outubro de 2023, após pressão de empresários, do Estado e da Prefeitura do Rio, que defendiam limitá-lo para direcionar mais viagens para o Galeão.

Em 2025, o aeroporto internacional movimentou 18 milhões de passageiros, marca inédita desde 2004, quando começou a série histórica da Secretaria de Aviação Civil. Do total, 5,6 milhões foram viajantes internacionais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2026

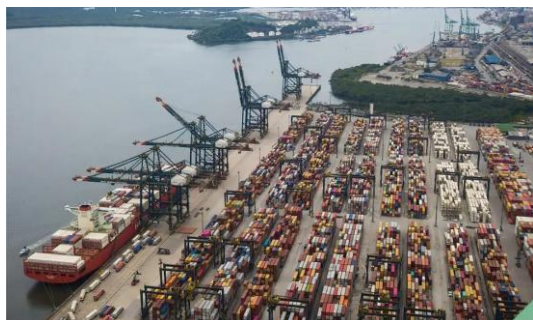
LULA SANCIONA COM VETOS LEI QUE ESTABELECE SISTEMA BRASILEIRO DE APOIO OFICIAL AO CRÉDITO À EXPORTAÇÃO

Presidente derrubou ponto que estabelecia que a União seria responsável pelas coberturas emitidas sob amparo do fundo e as honraria quando o patrimônio do fundo fosse insuficiente para o pagamento de indenizações decorrentes das garantias

Por Valor — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, com vetos, o Projeto de Lei nº 6.139, de 2023, que estabelece, por exemplo, o sistema brasileiro de apoio oficial ao crédito à exportação. A justificativa

para o veto e o texto sancionado na íntegra foram publicados nesta quarta-feira (25) no Diário Oficial da União (DOU).



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

Um dos pontos derrubados do texto foi o que estabelecia que a União seria responsável pelas coberturas emitidas sob amparo do fundo e as honraria quando o patrimônio do fundo fosse insuficiente para o pagamento de indenizações decorrentes das garantias. Segundo a justificativa para o veto, além de ser inconstitucional, a medida criaria despesa obrigatória de caráter continuado sem a apresentação da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro e de

medidas de compensação.

Também foram vetados dispositivos que tornariam a União garantidora de modelo privado de garantia de operações de comércio exterior, o que também criaria despesa obrigatória de caráter continuado sem a apresentação de estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro e de medidas de compensação. Leia aqui a íntegra do texto sancionado. E aqui a justificativa para os vetos.

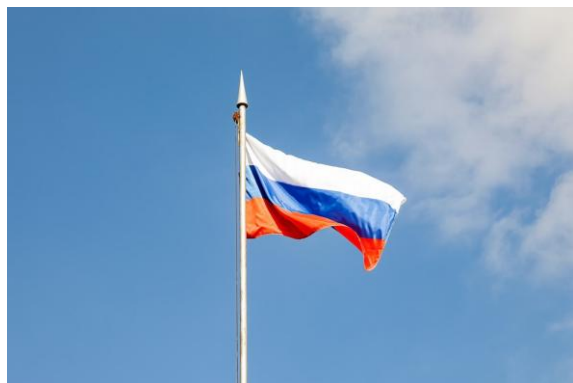
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2026

PORTOS RUSSOS NO BÁLTICO SUSPENDEM CARREGAMENTO DE PETRÓLEO APÓS ATAQUE UCRANIANO

Ataques de drones contra os portos Primorsk e Ust-Luga representam um dos maiores já realizados até agora contra instalações de exportação de petróleo da Rússia nos quatro anos de guerra

Por Reuters — Moscou e Helsinki



Bandeira Rússia — Foto: Oleg Podlesnykh/Unsplash

Os portos bálticos russos de Primorsk e Ust-Luga, importantes terminais de exportação, suspenderam nesta quarta-feira (25) o carregamento de petróleo e derivados após ataques massivos de drones ucranianos provocarem um incêndio que pôde ser visto da Finlândia, disseram duas fontes à Reuters.

Os ataques de drones contra os portos do Báltico representam um dos maiores já realizados até agora contra instalações de exportação de petróleo da Rússia

nos quatro anos de guerra, e devem aumentar a incerteza nos mercados globais de petróleo em meio ao conflito no Oriente Médio. Primorsk é um importante centro de escoamento de diesel de alta qualidade, por exemplo.

Enormes colunas de fumaça negra se elevaram ao céu nesta quarta-feira (25), segundo vídeos não verificados publicados no Telegram. A fumaça pôde ser vista até mesmo a dezenas de quilômetros de distância, do outro lado do Golfo da Finlândia, de acordo com o jornal Helsingin Sanomat.

Mais cedo nesta quarta-feira, autoridades russas informaram que um incêndio havia começado em Ust-Luga após um ataque de drone ucraniano. O porto vizinho de Primorsk também foi alvo de ataques nos últimos dias.

A Ucrânia intensificou os ataques com drones contra refinarias de petróleo e rotas de exportação russas nas últimas semanas, em uma tentativa de enfraquecer a economia de guerra da Rússia, enquanto as negociações de paz mediadas por Washington estão estagnadas.

Ust-Luga e Primorsk, localizados no Golfo da Finlândia, também foram forçados a suspender as exportações de petróleo e derivados no domingo após ataques de drones, mas haviam retomado parcialmente os carregamentos na segunda-feira (23), informou a Reuters.

Primorsk, com capacidade para exportar mais de 1 milhão de barris de petróleo bruto por dia, é uma importante via de escoamento do petróleo Urals, principal tipo exportado pela Rússia, além de diesel de alta qualidade.

Segundo fontes, Ust-Luga exportou 32,9 milhões de toneladas métricas de derivados de petróleo no ano passado, enquanto Primorsk exportou 16,8 milhões de toneladas.

Alexander Drozdenko, governador da região de Leningrado, no norte do país, afirmou nesta quarta-feira que um incêndio começou em Ust-Luga após um ataque de drones ucranianos na região. Não houve registro de vítimas.

Uma fonte que falou sob condição de anonimato disse à Reuters que o terminal foi isolado e que reservatórios estavam em chamas.

O Ministério da Defesa da Rússia afirmou que 389 drones ucranianos foram abatidos durante a noite em todo o território russo, incluindo sobre a região de Moscou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2026

CS INFRA CONQUISTA DUAS PPPS DE ESCOLAS NO PARANÁ

Empresa vai construir e administrar 40 escola por um período de 20 anos

Por Taís Hirata — De São Paulo



Empresa do grupo Simpar vai construir 40 unidades educacionais no Estado — Foto: Cauã Diniz/B3/Divulgação

A CS Infra, do grupo Simpar, conquistou duas Parcerias Público-Privadas (PPP) de escolas do Paraná, licitadas na terça-feira (24), na sede da B3, em São Paulo. Os dois lotes ofertados preveem, no total, a construção de 40 unidades educacionais, com um investimento em torno de R\$ 1,5 bilhão (em valor nominal).

Além de construir as escolas, em até três anos, a empresa ficará responsável por serviços como limpeza, suporte de tecnologia, alimentação, segurança, gestão predial, apoio escolar, entre outras atividades. Os contratos têm duração de 20 anos.

Na disputa pelo Lote Norte, que inclui 18 escolas, a CS Infra fez uma oferta de 17,12% de desconto sobre as contraprestações mensais que serão pagas pelo Estado à concessionária. O montante ficará em R\$ 13,5 milhões.

Participaram da concorrência outros três grupos. O Consórcio Jope, formado pela Jope, a 4UM e a Infra Social Participações, propôs deságio de 10,07%; o Consórcio Aedifica Paraná, da Engeform, fez oferta de 9,92% de desconto; e o Consórcio Araucária Infraestrutura Escolar, composto pela XP, Infinity Infra, MPD Engenharia e Goetze Lobato Engenharia, deu lance de 13,01%.

Na disputa pelo lote Sul, com 22 unidades educacionais, a CS Infra fez oferta de 17,49% de desconto, totalizando um valor de R\$ 15,4 milhões para a contraprestação mensal. Participaram da disputa outros dois grupos: o Consórcio Araucária, com oferta de 13,04%; e o Consórcio Jope, que propôs deságio de 8,08%.

A vitória marca a entrada da empresa no segmento de PPPs escolares, que vive uma onda de projetos. “Esse leilão é muito especial para a CS Infra, já atuamos em rodovias, portos e mobilidade e hoje damos um passo importante, esse é nosso primeiro projeto de infra social. Acreditamos muito em PPPs de escolas. Projetos bem modelados e equilibrados como este tendem a atrair investimento elevado”, afirmou Fernando Quintas, presidente da CS Infra, após a vitória.

A companhia prevê extrair sinergias entre os contratos, afirmou o executivo. “A gente gosta do Estado, é um projeto novo, com terrenos planos, a gente estudou bastante e conseguiu ser competitivo. Há uma sinergia grande entre as escolas, ficamos felizes de ter ganhado as duas [PPPs]. Ganhamos maior capacidade de trabalho e eventualmente apoio de um projeto ao outro.”

Em relação ao financiamento do projeto, ele disse que a CS Infra “provavelmente vai conversar com o BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social]”, que tem apoiado projetos de infraestrutura social.

No fim de fevereiro, a empresa também conquistou o arrendamento de um terminal de grãos sólidos vegetais no Porto de Santana, no Amapá. Nesta iniciativa, Quintas afirma que o financiamento tende a ser feito junto ao Banco da Amazônia.

Segundo Quintas, o financiamento para a expansão da empresa tem sido feito com o balanço da própria companhia - sem afetar a dívida da holding Simpar, que tem buscado reduzir sua alavancagem. “Como a CS Infra tem 12 concessões, já tem um faturamento importante, tem várias formas de captar, então a empresa planeja fazer isso sem impactar a alavancagem do grupo”, disse. Questionado sobre a possibilidade de uma oferta inicial pública de ações (IPO, na sigla em inglês) da CS Infra, que já chegou a ser aventada, Quintas disse que “é uma oportunidade que, se tiver, o grupo vai avaliar no momento adequado”, mas que não se pensa nisso agora.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2026

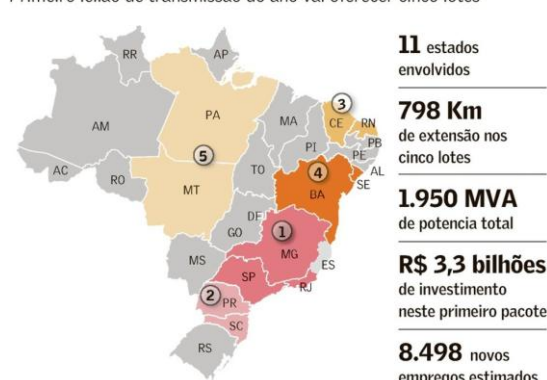
LEILÃO DE TRANSMISSÃO TERÁ MENOS LOTES E R\$ 3,3 BILHÕES EM APORTES

Parte dos lotes que entrariam no certame aguarda a homologação do Tribunal de Contas da União (TCU) e de acordo entre Ministério de Minas e Energia e a MEZ

Por Ludmylla Rocha — De São Paulo

Reforço do sistema

Primeiro leilão de transmissão do ano vai oferecer cinco lotes



Lotes	Localização	Obras previstas	Prazo
①	MG/SP/RJ	Concessão existente, 43 Km de novas linhas e subestação	49 meses
②	PR/SC	137 Km de novas linhas	42 meses
③	RN/CE	Compensadores síncronos	42 meses
④	BA/SE	113 Km de novas linhas e subestação	42 meses
⑤	MT/PA	505 Km de novas linhas, subestações e compensadores síncronos	60 meses

Fonte: Elaboração própria com informações da Aneel e da EPE

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) realiza nesta sexta-feira (27) na B3, em São Paulo, o primeiro leilão de transmissão do ano. Inicialmente, o certame ofertaria 10 lotes, mas, por conta de um arranjo que está sendo construído entre o Ministério de Minas e Energia (MME) e a MEZ Energia,



cinco ficaram de fora. Serão, portanto, ofertados outros cinco lotes com investimento total esperado de R\$ 3,3 bilhões.

Os lotes incluem subestações, compensadores síncronos - equipamentos utilizados para estabilização da rede elétrica -, além de linhas em transmissão, totalizando 798 novos quilômetros de linhas e 1.950 megavolt-ampère (MVA) em capacidade de transformação, que resultarão, segundo a própria Aneel, em 8.498 empregos gerados.

Além da construção desses empreendimentos, o lote 1 inclui ainda a operação de uma concessão já existente, que contempla a Subestação Nilo Peçanha e 115 km de linhas, responsáveis pelo atendimento da região Sul Fluminense do Estado do Rio de Janeiro.

Ao todo, o leilão abrange a construção e operação de empreendimentos em 11 Estados: Bahia, Ceará, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Santa Catarina, São Paulo e Sergipe.

A presidente executiva da Associação Brasileira das Empresas de Transmissão de Energia Elétrica (Abrate), Talita Porto, avalia que o certame é estratégico para o país. "São obras extremamente importantes para expandir a capacidade de escoamento de energia, por exemplo, do Nordeste para o Sudeste, que é algo que se vem almejando há muito tempo, inclusive, com a possibilidade de mitigar os cortes de geração renovável", disse.

Porto afirmou que, embora o prazo dado pela Aneel para início de operação comercial fique entre 42 e 60 meses, o segmento tem antecipado estes marcos já que, das 137 obras em andamento, 52% estão adiantadas, 36% estão no prazo esperado, e 12% atrasadas.

Para Allan Gabriel, responsável pelo setor de energia na área de Project Finance do Itaú BBA, a expectativa é de um certame competitivo ainda que algumas empresas tradicionais do segmento elétrico estejam com um portfólio relevante de obras já em andamento.

Ele sugere ainda que, dado o tamanho do leilão, considerado pequeno, há ainda a possibilidade da participação de agentes de menor porte.

"Mesmo que alguns agentes analisem que já estão bastante satisfeitos com o pipeline que eles têm, isso não diminui a competitividade. Transmissão é uma das classes de ativos mais estáveis, mais previsíveis do setor, o que atrai vários tipos de capital de longo prazo, não só construtores e 'players' tradicionais, mas também de 'private equity' e fundos de investimentos", avaliou.

Já para a gerente da área de Redes da PSR, Amanda Fernandes, outro destaque é a presença dos compensadores síncronos. "São equipamentos muito visados no mundo afora. Na semana passada, o operador europeu lançou um relatório final sobre o apagão que atingiu Portugal e Espanha no ano passado, e mostrou que, se tivessem compensadores no sistema, ele não teria acontecido", explicou.

Ela pontuou ainda que alguns competidores têm mais familiaridade com esse tipo de dispositivo do que com lotes que incluem apenas subestações tradicionais e linhas. "Esse equipamento é um pouco diferente, com determinados fabricantes no mundo", reforçou.

Para além das ofertas desta semana, o certame contaria ainda com outras, referentes a concessões que eram da MEZ Energia. A Aneel chegou a recomendar a caducidade dos contratos, mas o Ministério de Minas e Energia (MME) optou por um acordo via Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos, do Tribunal de Contas da União (TCU).

Com base no arranjo, quatro ativos que pertenciam à companhia tiveram os contratos rescindidos. Ficou de fora apenas a concessão que engloba a linha de transmissão subterrânea Norte-Miguel Reale, que visa o atendimento da Região Metropolitana de São Paulo.

Apesar da rescisão, o diretor da Aneel Fernando Mosna, que relatou o processo sobre o certame na agência, optou por aguardar a homologação do acordo pelo TCU para incluir os lotes correspondentes aos quatro contratos extintos novamente no escopo do leilão, no que foi seguido pelos demais diretores da agência reguladora.

A advogada Ana Karina E. de Souza, que atua em energia pelo escritório Machado Meyer, disse que a iniciativa não deve afetar o interesse pelo leilão desta semana já que são independentes das concessões da MEZ.

“Não vejo impactos na competitividade, salvo em relação aos próprios lotes da MEZ que estão sendo entregues”, avaliou. Para ela, apenas alguma eventual sinergia entre os lotes que serão ofertados agora e os que eram da MEZ poderiam ser um ponto de atenção para algum proponente.

Procurado, o TCU informou que a solução consensual entre a MEZ Energia e MME é tratada em processo de relatoria do ministro Augusto Nardes e que não há prazo definido para que a proposta vá a plenário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/03/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

LULA PENSA EM DEIXAR LEILÃO DE TERMINAL PARA DEPOIS DA ELEIÇÃO; EMPRESAS FICAM CONTRARIADAS

- Envolvida em pressões e desentendimentos, concessão do ativo deixa de ser vitrine do governo
- Indecisão deixa mercado portuário contrariado com sucessivas mudanças de datas

Por Alex Sabino

São Paulo - Empresas do setor portuário receberam informação de parlamentares e ministros de que a ideia do presidente Lula é empurrar o leilão do Tecon 10, o megaterminal do porto de Santos, para depois da eleição. Essa é também a impressão de pessoas do mercado ouvidas pela coluna.

O primeiro turno do pleito presidencial está marcado para 4 de outubro. Eventual segundo turno ocorreria no dia 25 do mesmo mês.



O presidente Lula acompanhado do ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, em Bogotá - Andres Moreno-21.mar.26/Xinhua

Antes uma das bandeiras de infraestrutura do governo federal, a concessão do novo terminal que pode dobrar a capacidade do principal porto do país deixou de ter a mesma prioridade.

A preocupação com a reeleição, as trocas de ministros e a conjuntura econômica são questões mais urgentes para o governo, que também teme os efeitos da guerra

entre Estados Unidos e Irã no preço do petróleo.

A sensação é que o Executivo se colocou em situação difícil. A modelagem sugerida pelo TCU (Tribunal de Contas da União) exclui todos os armadores. Empresas chinesas, especialmente a Cosco, pressionam ministros pelo direito de fazer oferta pelo ativo.

A que foi recomendada pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) alija da disputa apenas os atuais incumbentes em Santos, mas isso influi nas pretensões da dinamarquesa Maersk e

da suíça MSC, duas das maiores companhias do mundo no setor. Nesse caso, o parlamento europeu, que assinou há pouco acordo comercial com o Mercosul, é quem protesta.

Ala do governo deseja reformular as regras do leilão, abrindo espaço para o fim das restrições e participação de qualquer interessado. Mas este modelo não foi analisado pelo TCU. Se isso acontecer, as regras teriam de ser reexaminadas pela corte e voltariam à estaca zero.

Também há o risco de ações na Justiça de empresas descontentes. MSC e Maersk já deixaram clara a intenção de fazê-lo. Mais temida ainda em Brasília, há a possibilidade de a COSCO fazer o mesmo.

As companhias do setor estão descontentes. Acreditam que o erro inicial foi do próprio Executivo, que não determinou uma política pública para o leilão e fez com que a Antaq, a agência reguladora, seguisse essa diretriz em sua recomendação.

Também lembram que a indefinição da regra causa insegurança jurídica, apesar do discurso do Ministério de Portos e Aeroportos de que há mais de dez empresas interessadas. O mau humor maior é com as sucessivas mudanças de data de publicação do edital. Nos últimos dois anos, já foram mais de dez previsões diferentes.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 25/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PESQUISA APONTA 90% DOS DIRIGENTES DO SETOR MARÍTIMO CONTRA ADIAR PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO, APESAR DE INCERTEZAS

Da Redação Navegação 25/03/2026 - 16:16



A Wärtsilä divulgou os resultados de uma pesquisa feita em 2025 ouvindo 225 executivos seniores do setor marítimo, em que 90% dos entrevistados se manifestou contra o adiamento de programas de descarbonização e garantiram estar confiantes na capacidade de adaptar seus negócios às mudanças necessárias para a transição energética. A maioria, no entanto, informou que a incerteza em relação aos caminhos tecnológicos, à disponibilidade de combustível, à retenção de talentos e à regulação dificulta a tomada de decisões.

Na pesquisa 'No Comando do Transporte Marítimo – como Navegar na Regulamentação, no Risco e no ROI', quase sete em cada dez entrevistados afirmaram que a incerteza está prejudicando sua capacidade de priorizar investimentos, enquanto 42% identificaram o equilíbrio entre o investimento em descarbonização e retornos aceitáveis como o principal desafio. Apesar disso, os resultados mostraram que adiar as medidas para a redução de emissões não é considerada estratégia viável.

Em vez de esperar por total clareza regulatória ou tecnológica, os líderes do setor marítimo acreditam que precisam incorporar flexibilidade e opções em seus planos de investimento, garantindo que possam se adaptar à medida que a transição avança. A constatação é de que segmento está entrando em fase mais complexa e que exige mais aportes e estratégias para mitigar o aumento de custos operacionais resultantes das regulamentações visando a descarbonização.

Os resultados indicam ainda a preocupação com o crescente risco de execução para proprietários e operadores de embarcações em relação a medidas como o Sistema de Comércio de Emissões da União Europeia e o FuelEU Maritime, que transformam o desempenho em termos de emissões em variável financeira. Além disso, mostram que o momento de fazer os investimentos, as escolhas de

combustível e o uso de ativos estão sendo cada vez mais determinados por pressão regulatória, custos de combustível flutuantes e opções tecnológicas em constante evolução e que a avaliação é de que erros nessas questões podem afetar a competitividade a longo prazo e o valor das embarcações e dos equipamentos.

O relatório destaca a confiança em que parcerias de longo prazo entre operadores e fabricantes de equipamentos originais ajudem a reduzir a incerteza, fornecendo acesso a dados operacionais, conhecimento técnico e informações sobre o ciclo de vida. A expectativa é que essa colaboração permita a manutenção preditiva e a gestão de ativos mais orientada por dados, ajudando a proteger o desempenho da embarcação e o seu valor a longo prazo.

À medida que os marcos ambientais continuam a evoluir e o desempenho em termos de emissões torna-se cada vez mais atrelado aos resultados comerciais, a melhoria da eficiência e do desempenho operacional das embarcações permanecerá essencial para a gestão dos riscos de conformidade e do retorno sobre o investimento.

Roger Holm, presidente da Wärtsilä Marine e vice-presidente executivo da Wärtsilä Corporation, avistou que os líderes do setor marítimo continuam confiantes em sua capacidade de adaptação à transição energética, mas as decisões que precisam tomar estão se tornando mais complexas. De acordo com ele, com regulamentações mais rigorosas e opções de combustível em constante evolução, remodelando as decisões de investimento, os armadores e operadores não podem esperar.

Para Holm, eles precisam adotar medidas proativas agora, priorizando dados, colaboração e soluções de longo prazo para garantir a competitividade. “Os operadores mais resilientes são aqueles que se preparam para múltiplos caminhos, criando flexibilidade hoje para que possam responder rapidamente à medida que o cenário regulatório e de combustíveis se desenvolve”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/03/2026

ACORDO COM SINDICATO EVITA PARALISAÇÃO DE CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS, DIZ APS

Da Redação Portos e logística 25/03/2026 - 16:19



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta quarta-feira (25), que, em negociação realizada durante a manhã com representantes do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas a Granel (Sindgran), em Cubatão (SP), conseguiu evitar a paralisação de 24 horas anunciada por caminhoneiros que transportam produtos para o terminal paulista. O movimento seria em protesto contra regras para agendamento da entrada de caminhões ao porto.

A suspensão dos trabalhos estava marcada para ser iniciada às 8h, mas foi suspensa após acordo entre o diretor de operações da autoridade portuária, Beto Mendes, e dirigentes da entidade sindical. No encontro, ficou acertado que novas reuniões serão marcadas para discutir a possibilidade de mudanças nas normas para o acesso dos veículos ao porto.

Segundo a APS, o agendamento, incluído na Norma da Autoridade Portuária (NAP) para acessos terrestres de caminhões ao Porto de Santos tem como objetivo evitar que os veículos fiquem nos pátios reguladores por período longo que prejudique os transportadores. Como resultado das negociações, ficou combinado que o assunto será debatido em reuniões específicas, evitando que os serviços fossem prejudicados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/03/2026

FECHAMENTO EM ORMUZ E ATAQUES A ESTRUTURAS DE PRODUÇÃO AFETAM OFERTA DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS E NAVIOS-TANQUE, ALERTA CORRETORA *Da Redação Navegação 25/03/2026 - 16:48*



A oferta de combustíveis marítimos está sendo reduzida por causa do fechamento do Estreito de Ormuz e de ataques a estruturas produtoras de gás e de derivados de petróleo e já há escassez em portos da Ásia, revela levantamento divulgado pela BRS Tanker, corretora internacional especializada no mercado de fretes e transporte internacional. E a expectativa é de que o problema se agrave porque bombardeios causaram danos estruturais a infraestruturas energéticas essenciais, como o campo de gás de South Pars, no Irã, e Ras Laffan, no Catar.

Segundo o relatório, a recuperação das estruturas não será imediata, e o fornecimento de gás e condensado por essas e outras unidades atingidas por mísseis pode levar de três a cinco anos para voltar aos níveis anteriores ao início da guerra. Com isso, a empresa prevê que, mesmo que os ataques sejam suspensos, haverá impacto a longo prazo no abastecimento energético global.

O levantamento informa que o fechamento do Estreito de Ormuz já mostra consequências diretas no mercado de combustíveis marítimos e que já pode ser notada “crescente escassez de disponibilidade, especialmente na Ásia”. A análise da BRS Tanker destaca que, embora os preços ainda não tenham ultrapassado os máximos registados após a invasão da Ucrânia por tropas russas, a volatilidade nos mercados de energia tem sido extrema e há disparidades regionais significativas, com Singapura liderando o aumento de preços.

O fechamento parcial do Estreito de Ormuz, com a permissão do Irã apenas para a passagem de navios com bandeiras de países considerados amigos, agrava a situação e a disponibilidade de óleo combustível também foi afetada, segundo o estudo. De acordo com a corretora, “há relatos generalizados de que muitos portos, especialmente na Ásia e no Oriente Médio, estão ficando sem estoque de HSFO e VLSFO” e um dos motivos seria a queda na produção de petróleo bruto ácido como consequência da guerra.

A situação é agravada, segundo o levantamento, pelas restrições ao fornecimento de produtos refinados. A China suspendeu as exportações de combustíveis, enquanto outros países asiáticos impuseram limites. Isso, aliado às dificuldades logísticas e financeiras, tem reduzido os fluxos do Ocidente para a Ásia. “O fornecimento de produtos na Ásia parece estar se tornando ainda mais comprometido”, avalia o relatório.

O estudo analisa ainda o aumento de custos para as empresas de navegação por causa do fechamento do Estreito de Ormuz e cita como um dos efeitos imediatos a elevação dos seguros. Segundo a BRS Tanker, os prêmios contra riscos de guerra “aumentaram exponencialmente, tornando a travessia por Ormuz proibitivamente cara”, o que está desencorajando navios a usarem o estreito e interrompendo as rotas tradicionais de comércio de petróleo.

As consequências da guerra afetam também o mercado de fretes de navios-tanques. De acordo com a análise da corretora, a reconfiguração dos fluxos, como o desvio das exportações sauditas para Yanbu, um porto na costa do Mar Vermelho, e o aumento dos riscos elevaram as tarifas e criaram distorções. “Os mercados de navios-tanque de petróleo bruto no Oriente Médio permanecem caóticos”, afirma o relatório, que cita exigências de armadores de valores adicionais para cruzar áreas consideradas críticas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/03/2026

FROTA DE APOIO MARÍTIMO ATINGE 481 EMBARCAÇÕES EM AJB

Por Danilo Oliveira Offshore 24/03/2026 - 19:44



Número de barcos offshore representa acréscimo de quatro unidades em relação a janeiro, segundo relatório Syndarma/Abeam. Bandeira brasileira se manteve com 81% do efetivo total

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) fechou fevereiro com 481 embarcações. A quantidade verificada tem quatro unidades a mais do que o mês anterior e 22 unidades a mais do que em fevereiro de 2025 (459), de acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas

de Navegação Marítima (Syndarma). Do total contabilizado em fevereiro, 390 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 91 de bandeira estrangeira.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 217 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 118 de bandeira brasileira. Cerca de 104 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Assim como em dezembro e janeiro, as embarcações com bandeira nacional corresponderam a 81% da frota de apoio offshore, enquanto 19% representaram as embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade oscilaram entre 81% e 84%.

Em janeiro de 2026, a frota totalizou 477 embarcações, das quais 387 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira.

Em dezembro de 2025, 383 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira. Em novembro, a frota somava 472 embarcações, 382 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 90 de bandeira estrangeira. A frota de apoio em outubro tinha 381 unidades de bandeira nacional e 82 estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em fevereiro de 2026 era composta por 42% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 203 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 70 unidades no período (15%), enquanto 63 barcos eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 13% do total. Outros 35 barcos de apoio eram RSVs (embarcações equipadas com robôs), 23 PLSVs (lançamento de linhas), 22 eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), e 23 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 78 unidades (11 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio com bandeira brasileira e pela OceanPact, com 28 (duas estrangeiras). Starnav e Tranship aparecem na sequência, respectivamente, com 28 (1 estrangeira) e 27 (1 estrangeira).

A DOF/Norskan consta com 21 de bandeira brasileira e 6 de bandeira estrangeira. A Wilson Sons Ultratug (WSUT), com 23 embarcações (22 de bandeira brasileira), vêm logo em seguida. A Camorim vêm com 18 unidades, todas unidades de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 49 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 9 RSVs, 4 WSV (estimulação de poços) e 3 CSV/MPSVs (multi-função), entre outras embarcações. A CBO (13), DOF/Norskan (13) e a Bram (12) foram, respectivamente, as empresas de apoio offshore que, em

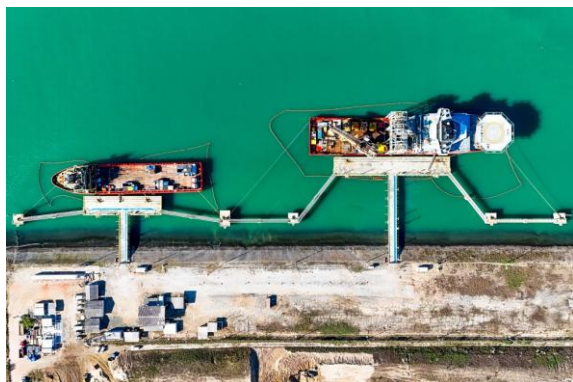
fevereiro, tinham mais AHTS em suas frotas. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 23 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2026

VAST E HIF GLOBAL ANUNCIAM ACORDO PARA TANCAGEM DE E-METANOL NO AÇU **Da Redação Portos e logística 24/03/2026 - 18:25**



A Vast Infraestrutura, empresa de infraestrutura e soluções logísticas para a movimentação de líquidos, e a HIF Global, do setor de combustíveis sintéticos, anunciaram, nesta terça-feira (24), que chegaram a acordo para armazenamento e movimentação de e-metanol no Terminal de Líquidos do Açú (TLA), no Porto do Açú, no norte do estado do Rio de Janeiro. O contrato que será assinado pelas empresas terá duração inicial de 15 anos e prevê a instalação de tanques com capacidade para 40 mil metros cúbicos.

A assinatura do acordo depende ainda da decisão final de investimento da planta de e-metanol que a HIF pretende desenvolver no complexo portuário, com o qual, em 2024, já havia assinado contrato de reserva com esse fim. O projeto da empresa prevê a implantação no Açú de uma unidade de e-metanol em quatro módulos, com capacidade total de movimentação estimada em até 800 mil toneladas por ano, sendo a primeira fase com capacidade de 200 mil toneladas anuais, volume previsto no acordo com a Vast.

A HIF Global desenvolve projetos de combustíveis sintéticos a partir de hidrogênio verde e CO₂ capturado. Atualmente, opera uma planta piloto de e-combustíveis no Chile, na qual são produzidos e-metanol, e-gasolina e e-LG. Além disso, tem projetos em andamento no Brasil, no Chile, no Uruguai, nos Estados Unidos e na Austrália.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 25/03/2026