

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 053/2026
Data: 27/03/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES AVANÇA COM LICENÇA PRÉVIA E OBRAS COMEÇAM ATÉ INÍCIO DE 2027 NO LITORAL DE SP	4
INVESTIMENTOS DE ATÉ R\$ 40 BILHÕES LIGADOS AO PORTO DE SANTOS PRECISAM DE PLANEJAMENTO ENTRE OS PODERES	5
PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS CRITICA MODELO LEGAL E FALA EM NOVA CONSTITUIÇÃO	6
AUTORIDADES DA BAIXADA SANTISTA DEFENDEM INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE E PRIORIDADE PARA SOLUÇÕES LOGÍSTICAS EM SANTOS	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
PATOS, ILHÉUS E CABEDELO RECEBEM R\$ 175 MI EM INFRAESTRUTURA AÉREA E PORTUÁRIA	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ APRESENTA DIAGNÓSTICO SOBRE IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS PRIVADOS E APONTA ENTRAVES A INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
GOVERNO DO BRASIL INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM SISTEMA TECNOLÓGICO PARA ELEVAR PADRÕES DE SEGURANÇA NO AEROPORTO DE ILHÉUS	13
CERCA DE 90% DO COMBUSTÍVEL NA AMAZÔNIA DEPENDE DO TRANSPORTE FLUVIAL, SEGUNDO IBP	14
COM INVESTIMENTOS DE R\$ 7 MILHÕES, GOVERNO ENTREGA OBRAS DE REVITALIZAÇÃO DA IP4 DE COARI (AM)	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
ROTAS GERAIS: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE PRIMEIRO LEILÃO DE 2026 COM MAIS DE R\$ 13 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NESTA TERÇA (31)	16
INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA: DIÁLOGO COM POVO XAVANTE AVANÇA E IMPULSIONA PROJETO DA FICO EM MATO GROSSO	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – O CUSTO DA INÉRCIA NA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	18
OPINIÃO – ARTIGOS - COMITÊ INTERNO DE GESTÃO DE CRISE SEPARA EMPRESAS PREPARADAS DAS EMPRESAS REATIVAS	19
RELATOR NO TRE VOTA PARA CONDENAR PP POR FRAUDE	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - RECEITA FEDERAL ESCLARECE NOVAS REGRAS DE ACESSO A RECINTOS ALFANDEGADOS APÓS CRÍTICAS DO SETOR	21
<i>A Receita esclarece</i>	21
<i>Implantação gradual</i>	21
<i>A ser definido</i>	21
<i>Possibilidade de ajuste</i>	21
<i>Penalidades</i>	21
POLÍTICA - STF DERRUBA PRORROGAÇÃO DA CPMI DO INSS	21
POLÍTICA - CARLOS VIANA ESPERA APROVAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL	22
POLÍTICA - LULA ACENA A TRUMP CONTRA CRIME ORGANIZADO	23
POLÍTICA - PROPOSTA ESTÁ ACIMA DA DISPUTA POLÍTICA, DIZ MOTTA SOBRE ESCALA 6X1	24
POLÍTICA - JUSTIÇA ANULA SESSÃO QUE ELEGEU NOVO PRESIDENTE DA ALERJ	24
TRANSPORTES - PORTOS – ANTAQ APONTA ENTRAVES E R\$ 36,8 BILHÕES TRAVADOS EM TUPs NÃO OPERACIONAIS	24
TRANSPORTES - PORTOS – SETOR CRESCE E AMPLIA ESPAÇO PARA LIDERANÇAS FEMININAS SETOR CRESCE E AMPLIA ESPAÇO PARA LIDERANÇAS FEMININAS	26
TRANSPORTES - PORTOS – GUARDA PORTUÁRIA DA BAHIA RECEBE TREINAMENTO PARA ABORDAGENS NO MAR	27
TRANSPORTES – AEROPORTOS - TRÊS EMPRESAS APRESENTAM PROPOSTAS PARA REPACTUAÇÃO DO GALEÃO	29
TRANSPORTES - FERROVIAS - FICO AVANÇA COM NEGOCIAÇÕES ENTRE GOVERNO E POVO XAVANTE	30
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS IDENTIFICA ÓLEO DE ALTA QUALIDADE EM POÇO NO PRÉ-SAL DE MARLIM	32
AGRONEGÓCIO - AGRO BRASILEIRO GANHA ROTA ALTERNATIVA VIA TURQUIA EM MEIO À CRISE NO ORIENTE MÉDIO	33
AGRONEGÓCIO - EMERGÊNCIA POR GRIPE AVIÁRIA É PRORROGADA COM FOCO EM VIGILÂNCIA E CONTROLE	34
AGRONEGÓCIO - PREÇOS MÍNIMOS DA SAFRA 2026/27 SÃO DIVULGADOS PARA PRODUTOS AGRÍCOLAS	35
AGRONEGÓCIO - GOVERNO LIBERA ATÉ R\$ 70 MILHÕES PARA ESCOAMENTO DE ARROZ	35
INDÚSTRIA - COM R\$ 8 BILHÕES EM ANÁPOLIS, CAO A AMPLIA PRODUÇÃO E LANÇA NOVO MODELO	36
INDÚSTRIA - MODELO NACIONAL E ADAPTAÇÃO AO MERCADO BRASILEIRO	37
INDÚSTRIA - PARCERIA COM MONTADORA CHINESA E PLANOS DE EXPANSÃO	38



COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO ZERA TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE INFORMÁTICA	38
COMÉRCIO EXTERIOR - UNIÃO EUROPEIA APROVA SALVAGUARDAS PARA ACORDO COM OS EUA	40
FINANÇAS – GALÍPOLO EXPLICA ‘CALIBRAGEM’ DA TAXA SELIC	40
FINANÇAS – PRESIDENTE DO BC DEFENDE “PROCESSO BEM FUNDAMENTADO” SOBRE MASTER	41
FINANÇAS – BANCO CENTRAL MANTÉM PROJEÇÃO DO PIB EM 2026	41
FINANÇAS – DÓLAR SOBE A R\$ 5,25 COM INCERTEZAS SOBRE A GUERRA	42
JUSTIÇA - JUSTIÇA ITALIANA ACEITA EXTRADIÇÃO DE ZAMBELLI	43
JUSTIÇA - DEFESA DA EX-DEPUTADA VAI RECORRER. PROCESSO PODE DEMORAR 2 ANOS	44
JUSTIÇA - AMB RECLAMA DE DECISÃO QUE LIMITOU ‘PENDURICALHOS’	45
JUSTIÇA - BOLETIM PREVÊ ALTA HOSPITALAR DE BOLSONARO NESTA SEXTA-FEIRA	45
INTERNACIONAL - LULA E SHEINBAUM VÃO APOIAR BACHELET NA ONU	46
INTERNACIONAL - JUIZ ADIA DECISÃO SOBRE CUSTEIO DA DEFESA DE MADURO EM JULGAMENTO	47
INTERNACIONAL - ZELENSKY FAZ VIAGEM SURPRESA À ARÁBIA SAUDITA	48
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE REUNIÃO COM O IRÃ SERÁ NESTA SEXTA À NOITE	48
INTERNACIONAL - CONSELHO EUROPEU PEDE PROTEÇÃO A CIVIS E A INFRAESTRUTURAS	49
JORNAL O GLOBO – RJ	49
ATAQUE COM DRONES ATINGE PRINCIPAL PORTO DO KUWAIT E DANIFICA TERMINAL	49
DECISÃO SOBRE SUBSÍDIO DE ESTADOS AO DIESEL IMPORTADO FICA ADIADA PARA SEGUNDA-FEIRA	50
CRISE NO TRANSPORTE AÉREO DA ÁSIA AMEAÇA SE ESPALHAR COM DISPARADA DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO	52
ESCASSEZ DE HÉLIO AMEAÇA PRODUÇÃO GLOBAL DE CHIPS EM MEIO À GUERRA NO ORIENTE MÉDIO	54
RELATÓRIO FINANCEIRO DA BRASKEM ALERTA PARA ‘INCERTEZA RELEVANTE’ SOBRE CONTINUIDADE DA COMPANHIA	56
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	59
MORAES LIMITA ATUAÇÃO DO COAF PARA PRODUZIR RELATÓRIOS SOBRE MOVIMENTAÇÕES FINANCEIRAS ‘ATÍPICAS’	59
INFRAESTRUTURA BATE RECORDE DE INVESTIMENTOS, MAS AINDA ENFRENTA DÉFICIT BILIONÁRIO	60
LINHA 17-OURO: MONOTRILHO ATÉ O AEROPORTO DE CONGONHAS JÁ TEM DATA PARA FUNCIONAR; VEJA VÍDEO	63
VALOR ECONÔMICO (SP)	65
BALANÇA COMERCIAL CONTRIBUI PARA REDUÇÃO DE 45,2% NO DÉFICIT DAS CONTAS EXTERNAS EM FEVEREIRO, DIZ BC	65
EM MEIO AOS DESAFIOS DA OMC, ORGANIZAÇÕES ESPERAM INQUIETAS RESULTADOS DE CONFERÊNCIA	66
DOIS NAVIOS CHINESES DESISTEM DE ATRAVESSAR O ESTREITO DE ORMUZ APESAR DE GARANTIAS DO IRÃ	68
PORTAL PORTOS E NAVIOS	69
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO NORTE TEM CRESCIMENTO DE 42% EM JANEIRO	69
BELOV FIRMOU R\$ 2,7 BILHÕES EM CONTRATOS COM A PETROBRAS	70
QUASE TODO COMBUSTÍVEL CONSUMIDO NA AMAZÔNIA CHEGA POR TRANSPORTE FLUVIAL, DIZ IBP	71
CAIXA FINANCIA PACOTE DE 10 BALSAS GRANELEIRAS COM R\$ 46 MILHÕES VIA FMM	72
COM OFFSHORE AQUECIDO, CLARKSONS ESTIMA 400 MIL TONELADAS DE NOVAS POSSIBILIDADES DE REB	73
ASSINADO TERMO PARA INVESTIMENTOS DE R\$ 105 MILHÕES NO PORTO DE CABEDELO	74
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	74
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	74



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES AVANÇA COM LICENÇA PRÉVIA E OBRAS COMEÇAM ATÉ INÍCIO DE 2027 NO LITORAL DE SP

A obra bilionária vai ampliar em cerca de 25% a capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e facilitar acesso ao Porto de Santos

Por Maurício Martins 27 de março de 2026 às 07:26



O projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes teve o parecer técnico da Cetesb aprovado na quarta (25) pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) (Alexsander Ferraz/ AT)

A licença prévia ambiental que atesta a viabilidade do projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes deve ser emitida nos próximos dias. A informação foi dada pelo diretor de Concessões do Grupo Ecorodovias, Rui Klein, nesta quinta-feira (26), durante o 1º Encontro Porto & Mar 2026, no Grupo Tribuna. A concessionária é responsável pelo projeto.

O Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) aprovou na quarta-feira (25) o parecer técnico da Companhia Ambiental do Estado (Cetesb) sobre a nova pista. Assim, a Cetesb pode gerar o documento.

“É uma grande conquista, importante dentro dessa fase de concepção da terceira pista da Imigrantes. A licença prévia é o balizador principal, porque é dali que nascem as condicionantes, todas as peculiaridades que a obra precisa respeitar. É um primeiro grande passo para materializar o investimento”, disse Klein para A Tribuna.

Segundo ele, agora será necessária a licença de instalação para iniciar a obra. “O Governo do Estado ainda está definindo prazos, mas trabalha com um horizonte de obra de quatro a cinco anos a partir do final desse ano ou início do ano que vem”, explicou o diretor do Grupo Ecorodovias.

Com 21,6 quilômetros de extensão, a nova ligação entre Planalto e Baixada Santista é considerada uma das obras rodoviárias mais complexas do País. Estima-se que 81% do trajeto serão em túneis, solução adotada para reduzir impactos do empreendimento.

Serão cinco túneis, somando cerca de 17,3 quilômetros. Um deles deve ultrapassar os seis quilômetros, o que o tornaria o maior túnel rodoviário do Brasil. O projeto inclui ainda oito pontes e viadutos.

A nova via vai ligar o km 43 da Rodovia dos Imigrantes ao km 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, próximo ao Polo Industrial de Cubatão, facilitando o acesso ao Porto de Santos. A expectativa é ampliar em cerca de 25% a capacidade do sistema com impacto positivo na logística e no escoamento de cargas.

A avaliação técnica da Cetesb destacou o caráter inovador da obra do ponto de vista da engenharia, com alta concentração de túneis, solução que prioriza a preservação das áreas naturais e a redução de interferências ao longo do trajeto, em especial, na Mata Atlântica.

A construção deve movimentar cerca de 4 milhões de metros cúbicos de solo e rocha, volume equivalente a aproximadamente 1,6 mil piscinas olímpicas.

Segurança

Para viabilizar a obra, a Cetesb exigiu da concessionária um plano para destinação do material retirado, além de medidas de controle nas escavações e ações para proteger recursos hídricos e biodiversidade.

Segundo o diretor-presidente da Cetesb, Thomaz Toledo, o licenciamento é essencial para garantir segurança em uma obra dessa magnitude. “Estamos falando de uma das obras rodoviárias mais desafiadoras do País, em uma área sensível da Serra do Mar”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/03/2026

INVESTIMENTOS DE ATÉ R\$ 40 BILHÕES LIGADOS AO PORTO DE SANTOS PRECISAM DE PLANEJAMENTO ENTRE OS PODERES

Integração entre público e privado é essencial; tema foi debatido durante o 1º Encontro Porto & Mar 2026

Por Ted Sartori 27 de março de 2026



A falta de sintonia entre os governos Federal, Estadual e Municipal foi debatida no 1º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna (Alexsander Ferraz/AT)

Os números impressionam: cerca de R\$ 40 bilhões estão previstos em investimentos nos próximos cinco anos para obras, em projetos simultâneos e ligados ao Porto de Santos, como o túnel imerso Santos-Guarujá, o Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10 e a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Apesar da quantidade, falhas no planejamento para a execução dos projetos

podem causar efeito inverso. O descompasso entre os governos Federal, Estadual e Municipal foi alvo do debate no 1º Encontro Porto & Mar 2026, realizado nesta quinta-feira (26) pelo Grupo Tribuna.

O secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, defendeu que haja uma agenda única entre o público e o privado, desprendida de interesses políticos. “Não temos como pensar que essa agenda não seja concretizada. É uma oportunidade que temos para isso. Aquilo que já está planejado precisa ser executado. Se isso não acontecer, ou boa parte disso, nos próximos cinco anos, a Cidade fica quase que inviabilizada e naturalmente o Porto sofre e muito”, afirma.

O CEO da Bandeirantes Deicmar, Washington Flores, lembrou que Santos já está parada com os gargalos viários existentes. “Se todos os projetos saírem ao mesmo tempo, vira uma situação caótica. Então, não sei se torço para sair ou não. Precisamos muito de todos eles”, observa. A empresa criou hubs de entrega fora da Cidade para driblar isso. “O nosso primeiro, em Cajamar (SP), era para estar com a capacidade esgotada em maio, mas isso aconteceu em janeiro. E estamos abrindo outro em São Bernardo do Campo. Levamos no contrafluxo do trânsito, de madrugada. No dia seguinte, meu cliente retira sem ter que passar pelos nossos problemas de acesso viário (de Santos)”.

Entraves e erro

O CEO da DP World Brasil, Fabio Siccherino, chamou a atenção para os entraves, como os ambientais, e pede que o empresário seja visto como um grande facilitador para tirar as obras do papel. “Elas são estruturantes e importantes para a sociedade e o País. Mas muitas vezes vemos, quando vamos tentar convencer os órgãos, de que eles estão fazendo um favor para a gente. Acho o

contrário: é o empresário que está investindo e acreditando no País, no Porto de Santos. Precisamos de celeridade e de política de Estado que garanta a continuidade”, argumenta.

O CEO do Porto Itapoá (SC), Ricardo Arten, considera um erro discutir problemas centenários, de décadas e de curto prazo ao mesmo tempo. “Isso passa por um problema não apenas de planejamento, mas de priorização daquilo que nós queremos e devemos fazer. Tem o túnel, o Tecon Santos 10, os acessos para acontecer. Não vamos conseguir resolver isso em cinco anos. Esqueçam”, adverte.

Ideia geral e coordenação

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, analisa que esse descompasso não é somente do setor portuário, mas de todas as instâncias da prestação do serviço público. “A União faz um planejamento sem conhecer direito as necessidades locais e passa a responsabilidade da execução para os estados e municípios que não têm, por vezes, capacidade técnica administrativa e financeira para aquilo. Então isso faz com que o planejamento e a execução se distanciem cada vez mais. E o setor portuário sofre muito com isso”, detalha.

A gerente da coordenação da fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Pontilhão, pede coordenação em prol de soluções. “Não adianta achar que vamos encontrar um resultado diferente fazendo sempre a mesma coisa. Precisamos de uma mudança de mentalidade”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/03/2026

PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS CRITICA MODELO LEGAL E FALA EM NOVA CONSTITUIÇÃO

Anderson Pomini aponta entraves e cobra mudanças no setor portuário
Por Maurício Martins 27 de março de 2026

Pomini: atual modelo legal brasileiro dificulta avanços; Sampaio destaca evolução do Porto de São Sebastião; Garcia defende integração (Alexsander Ferraz/AT)

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que o atual modelo legal brasileiro tem dificultado o avanço do setor portuário e defendeu a necessidade de uma discussão mais profunda sobre as regras do País, chegando a mencionar a possibilidade de uma nova Constituição. A declaração foi feita nesta quinta-feira (26), durante o Tribuna Talks, no 1º Encontro Porto & Mar 2026.

“Nosso modelo está equivocado, nós sabemos que ele está errado”, afirmou. “Eu penso que é o momento de nós discutirmos uma nova Constituinte. Nós estamos absolutamente perdidos em relação à Constituição de 1988”, continuou.

Ao abordar os entraves regulatórios, Pomini afirmou que a criação de novas normas não tem sido solução para os problemas do setor. Segundo ele, o processo de construção das regras acaba sendo capturado por interesses individuais. “Cada setor tenta impor na norma os seus interesses. Aqueles que já têm poder, pretendem ampliar. Aqueles que não têm, pretendem passar a ter. O diálogo é extremamente essencial para que a gente possa avançar sobre uma modelagem que é importante para a infraestrutura brasileira”.

Apesar das críticas, ele acredita no avanço de projetos estruturantes. “Sou extremamente otimista. Eu vejo um cenário muito positivo, apesar de nós mesmos. As obras que estão colocadas são essenciais, sem nenhuma dúvida. A nossa dificuldade é fazer com que essas obras sejam implementadas e executadas”.

Entre os exemplos, ele citou o túnel imerso Santos-Guarujá. “Esperamos 100 anos pelo túnel. Assinamos o contrato. Nós estamos andando com algumas dificuldades formais e políticas, mas isso não vai fazer com que nós esperemos mais 100 anos. Isso vai acontecer”, prometeu.

Por fim, defendeu maior articulação do setor junto ao Congresso. “A regra do jogo é estabelecida por quatro, cinco deputados que estão ali reunindo nesse momento, discutindo o que pode ou não pode, algo que depois vai afetar todo o nosso setor. Eu acho que a gente tem que fazer uma pressão do lado do Congresso”.

Governança

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, defendeu maior integração entre os agentes do setor portuário e criticou o modelo atual de governança, ao avaliar que a Autoridade Portuária tem poder limitado diante de uma estrutura fragmentada.

“A gente vê a Autoridade Portuária como um poder de comando quase nulo”, destacou. Para ele, a complexidade do setor impede soluções centralizadas. “Nunca haverá, na minha concepção, alguém único capaz de centralizar quando se envolve diversos interesses”.

São Sebastião

O presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio, terceiro a participar do Tribuna Talks, ressaltou a evolução do terminal do Litoral Norte, que vive um novo momento de crescimento, impulsionado pelo aumento da movimentação de cargas e por mudanças na infraestrutura de acesso, além de avançar na estruturação de um terminal multipropósito a ser licitado. “A gente está com um recorde de movimentação em 2024 que nem se compara aos números de movimentos anteriores”, ressaltou.

Segundo ele, o Porto passou a operar em um novo nível de atividade. O crescimento, de acordo com Ernesto, está relacionado também às limitações de outros portos. “Todas essas cargas rodando [...] encontraram dificuldades naturais para serem movimentadas entre os portos de Santos, Paranaguá (PR) e Rio de Janeiro, porque esses portos já encontraram seus limites. Isso para a gente foi muito bom”.

Debate técnico

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna e mediador do evento, Maxwell Rodrigues, destacou a fala do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, no encontro. “Trouxe com bastante lucidez a complexidade do arcabouço legal que temos hoje em todos os entes federativos. Isso faz com que a gente não consiga avançar. Talvez seja importante debater até uma nova Constituinte, haja vista que o modelo atual é desgastado, não funciona”. Rodrigues ainda destacou os debates do evento. “A gente percebe a maturidade do setor portuário no entendimento de que o lado político faz uma série de anúncios e não se preocupa com a entrega efetiva. A preocupação é que essas obras projetadas (para o Porto de Santos), que hoje somam em torno de R\$ 40 bilhões, não se transformem em R\$ 25 bilhões de prejuízo, caso não sejam executadas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/03/2026

AUTORIDADES DA BAIXADA SANTISTA DEFENDEM INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE E PRIORIDADE PARA SOLUÇÕES LOGÍSTICAS EM SANTOS

No encontro Porto & Mar, no Grupo Tribuna, lideranças destacaram a urgência de obras estruturantes para evitar colapso em acessos

Por Bárbara Farias 27 de março de 2026



Da esquerda para a direita: Paulo Alexandre Barbosa, deputado federal; Fábio Ferraz, secretário de Governo de Santos; Alberto Mourão, prefeito de Praia Grande; Farid Madi, prefeito de Guarujá; e Fabrício Lopes, secretário de Indústria e Comércio de Cubatão (Alexsander Ferraz/AT)

Autoridades públicas defenderam integração regional entre os municípios e o Porto, e pediram foco e objetividade em soluções concretas para gargalos históricos em mobilidade, logística e planejamento urbano, nesta quinta-feira (26), durante o Encontro Porto

& Mar, promovido pelo Grupo Tribuna.

Na abertura do evento, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), que preside a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), sintetizou o cenário ao afirmar que “não adianta bater recordes no mar e passar vergonha na terra”, em referência aos entraves nos acessos terrestres.

Barbosa destacou os números expressivos do Porto de Santos — 186 milhões de toneladas movimentadas, crescimento de 3%, 5.708 navios e lucro próximo de R\$ 1 bilhão —, mas alertou para o risco de colapso logístico. “Esse aumento de capacidade operacional exige infraestrutura adequada, e é isso que está prestes a não acontecer na nossa Região”, disse.

O parlamentar defendeu prioridade a projetos como a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, o túnel Santos-Guarujá, o Aeroporto Civil Metropolitano e o Tecon Santos 10. “A melhor versão é aquela que vai ser executada”, afirmou, cobrando celeridade e foco em resultados.

A integração também foi destacada pelo prefeito de Guarujá, Farid Madi (Pode), ao tratar do túnel entre Santos e Guarujá como eixo estruturante. “Não vai desenvolver só Guarujá ou Santos, mas toda a Baixada Santista, promovendo uma integração definitiva”, afirmou.

Farid ressaltou ainda a preocupação com a execução das obras e a qualificação profissional. “Serão cerca de 5 mil trabalhadores na obra do túnel, e precisamos garantir que a mão de obra local esteja preparada”, disse, mencionando ainda a proposta de criação de um centro de capacitação no município.

Já o prefeito de Praia Grande, Alberto Mourão (MDB), reforçou que o desenvolvimento precisa ser equilibrado e integrado a outras vocações econômicas. “Temos o porto, a logística e a indústria, mas também uma segunda matriz muito forte que é o turismo”, afirmou.

Mourão destacou que entraves na mobilidade prejudicam a qualidade de vida de centenas de trabalhadores da região diariamente e a eficiência econômica. “Não existe qualidade de vida quando o trabalhador leva duas horas no trânsito” e “não há fluxo econômico eficiente com disputa entre caminhões, ônibus e carros”, disse, ao criticar a limitação das vias atuais.

Representando o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), o secretário de Governo, Fábio Ferraz, destacou o papel do poder público na articulação de soluções. “Cabe a nós, no poder público, não só participar, mas buscar soluções para que os empreendedores possam fazer com que o nosso Porto continue apresentando bons resultados”, afirmou.

Ferraz classificou o momento como estratégico. “Talvez seja uma oportunidade única para o desenvolvimento regional”, disse, ao citar a carteira robusta de projetos em andamento.

O prefeito de Cubatão, César Nascimento (PSD), não pôde comparecer ao encontro por motivo de saúde. Representando o gestor, o secretário de Indústria e Comércio de Cubatão, Fabrício Lopes, defendeu a integração entre porto, indústria e logística como base para o crescimento sustentável.

“Não existe indústria sem porto, não existe porto sem indústria e não se conectam essas duas partes sem o setor logístico”, declarou.

Lopes afirmou que Cubatão planeja criar um corredor porto-indústria que poderia ser conectado à terceira pista da Imigrantes, à Alemoa, em Santos, e ao Porto.

Por fim, o secretário espera que “a região avance com projetos como a Zona de Processamento de Exportação (ZPE), em Santos, ampliando a capacidade de produtos manufaturados e geração de empregos”.

Conexão

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, destacou a importância da integração entre o Porto e os municípios da região — estejam ou não dentro da poligonal — como condição essencial para aprimorar os acessos e garantir o escoamento eficiente das riquezas que chegam ao complexo. A avaliação foi feita durante a palestra de abertura “O papel do agente público e o desafio na gestão das autoridades portuárias”.

“O Porto de Santos representa um elo dessa cadeia logística. Por melhor que seja sua infraestrutura, ele não resolve sozinho se não estiver conectado e não se desenvolver em conjunto com as cidades e com os demais modais que atravessam os estados e diversos municípios”, afirmou. Ele defendeu a modernização do marco legal portuário e a revisão de normas vigentes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PATOS, ILHÉUS E CABEDELLO RECEBEM R\$ 175 MI EM INFRAESTRUTURA AÉREA E PORTUÁRIA

Ministério de Portos e Aeroportos entrega aeroporto em Patos (PB), confirma R\$ 70 mi para Ilhéus (BA) e assina obras de dragagem e ampliação do Porto de Cabedelo

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Aeródromo de Patos (PB) deve impulsionar o turismo, os negócios e a logística regional, beneficiando diretamente 24 municípios da região. Foto: Secom/PB

Com R\$ 175,1 milhões em investimentos distribuídos entre dois estados, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) formalizou nesta quinta-feira (26) três intervenções de infraestrutura logística no Nordeste: a entrega do Aeroporto Regional de Patos (PB), a modernização tecnológica do Aeroporto Jorge Amado em Ilhéus (BA) e a assinatura do termo de compromisso para obras no Porto de Cabedelo (PB). As ações integram a estratégia federal de ampliação da segurança operacional e da capacidade logística regional em diferentes modais.

As obras do Aeroporto Regional de Patos foram financiadas com R\$ 26,8 milhões da União e R\$ 13,8 milhões de contrapartida do governo estadual — total de R\$ 40,6 milhões — e incluíram reconstrução da pista com 1.375 metros de comprimento, implantação de novo pátio de aeronaves, construção de terminal de passageiros de 682 metros quadrados e instalação de equipamentos de navegação.

A ausência de um aeroporto operacional na cidade representava gargalo logístico para 24 municípios da região após 15 anos sem operação regular em um polo econômico de mais de 100 mil habitantes do Sertão paraibano, com reflexo sobre os setores de turismo, negócios e escoamento de produção nos estados de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba.

“Patos tem mais de cem mil habitantes e é uma região estratégica da Paraíba. Não tinha sentido uma cidade tão fundamental como ela é para o crescimento do sertão não ter um aeroporto pronto para receber a população. Agora sim, pode receber turistas de todo o Brasil que vão visitar o sertão paraibano”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho durante a cerimônia de entrega.

O governador da Paraíba, João Azevêdo, destacou o papel do município como polo regional. “Pela importância geográfica e econômica, Patos recebeu um olhar diferenciado. É importante entender que cada região tem um polo de desenvolvimento, de prestação de serviços. Foi exatamente a partir dessa condição de que Patos poderia liderar o desenvolvimento de todo o sertão que a gente resolveu investir de verdade aqui”, disse.

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, classificou a obra como prioridade histórica para a região. “Aqui temos a concretização de um sonho de 15 anos de trabalho do povo sertanejo que beneficiará a população de três estados — Pernambuco, Rio Grande do Norte e a própria Paraíba, que conta agora com mais um aeroporto para se interligar com os principais centros do nosso país”, afirmou.



Ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, governador da Paraíba João Azevedo, ministro do Turismo, Gustavo Feliciano, e o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, inauguraram o aeroporto regional de Patos. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Aeroporto de Ilhéus: EMAS substitui expansão impossível

O Aeroporto Jorge Amado (SBIL) receberá R\$ 70 milhões do Novo PAC para implantação do EMAS (Engineered Material Arresting System) — sistema que

desacelera aeronaves de forma segura em casos de ultrapassagem do limite da pista, por meio de materiais que absorvem energia de frenagem.

A solução foi identificada pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) como resposta técnica à impossibilidade de prolongamento físico da pista, cercada por obstáculos naturais e urbanos. O projeto integra plano de estruturação para aeronaves de porte 4C e o investimento federal cobre intervenção de segurança não prevista originalmente no contrato com a concessionária, afastando o ônus da operadora.

“Estamos trabalhando para levar mais segurança e tecnologia aos nossos aeroportos. O sistema EMAS em Ilhéus é uma solução moderna que permite ao terminal operar com tranquilidade, mesmo em áreas com restrições físicas”, disse o ministro Silvio Costa Filho.

Com projeção de superar 1 milhão de passageiros até 2031, o terminal registrou 669.734 passageiros em 2024 e atende diretamente a cadeia produtiva do cacau e o setor hoteleiro do Sul da Bahia. O próximo passo é a finalização dos estudos técnicos para início das obras.

Porto de Cabedelo: R\$ 105 mi para dragagem e ampliação do molhe

O termo de compromisso assinado entre a União, a Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), representada pelo presidente Ricardo Barbosa, e o governo estadual prevê R\$ 64,5 milhões para dragagem do canal de acesso e R\$ 40,5 milhões para ampliação do molhe de abrigo. A dragagem abrange volume estimado de 976,5 mil metros cúbicos, com alargamento do canal e ampliação do raio

da bacia de evolução, permitindo a operação de navios de maior porte, incluindo embarcações de cruzeiro.

O assoreamento atual impõe restrições de atracação em determinados horários e condições de maré, limitando o porte dos navios em operação e elevando custos logísticos por atraso. A extensão do molhe visa ampliar a estabilidade do canal e reduzir a recorrência do assoreamento, aumentando a durabilidade da infraestrutura portuária.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/03/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTA DIAGNÓSTICO SOBRE IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS PRIVADOS E APONTA ENTRAVES A INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS

Levantamento detalha por que parte dos terminais autorizados ainda não saiu do papel



Brasília, 26/03/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apresentou, na manhã de hoje (26), um diagnóstico sobre a implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs) no Brasil, revelando os principais fatores que têm impedido a entrada em operação de empreendimentos autorizados e os impactos diretos dessa situação para o setor portuário e para a economia. O encontro ocorreu no plenário da Agência e contou com a presença do diretor Alber Vasconcelos, de Eduardo Queiroz, Superintendente de Estudos e Projetos Aquaviários e Renildo Barros, Superintendente de Outorgas.

Elaborado pela Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH) e apresentado por Paulo Perni, Gerente Especial de Estudos da Agência, a análise estudou 178 terminais autorizados entre 2013 e 2019, com foco naqueles que não iniciaram suas operações no prazo legal de cinco anos. O levantamento avaliou a situação operacional dos empreendimentos, os motivos dos atrasos, os investimentos previstos e a condição dos pedidos de prorrogação.

Os resultados indicam que 21 terminais permanecem não operacionais. Apesar de representarem parcela reduzida do universo analisado, esses projetos concentram cerca de R\$ 36,8 bilhões em investimentos não realizados, além de uma área estimada de 48,3 milhões de metros quadrados que deixaram de ser incorporados à infraestrutura portuária.

A maioria dos impedimentos que travaram o andamento das obras envolvem a questão ambiental - detalhe debatido durante o webinar: "Nesse momento, estamos buscando fortalecer o processo das autorizações. Não queremos gerar camadas burocráticas, pelo contrário, a ANTAQ une esforços com órgãos ambientais a fim de que os processos tornem-se viáveis com mais celeridade", falou o diretor Alber Vasconcelos.

Bárbara Cavalcanti, coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), pontuou as dificuldades enfrentadas por determinados terminais e elogiou a iniciativa da Agência: “Atitudes nesse sentido favorecem para que o terminal comece a operar, pois a autorização para o funcionamento é apenas o início do processo. Depois dessa fase, as TUP's têm um longo processo pela frente. E medidas de apoio da ANTAQ e MPor podem ajudar a destravar demandas do setor”.

Impedimentos estruturais à implantação

Pedro Pena, coordenador-geral de autorizações portuárias do Ministério dos Portos e Aeroportos (Mpor), disse que o estudo realizado pela Agência é reflexo de que o setor como um todo já apresenta maturidade institucional. “Recebemos essa análise com muita atenção, e estamos trabalhando junto à ANTAQ para mitigar os gargalos existentes. Queremos que os terminais tenham mais condições de implantar as obras para entrarem em operação”.

O diagnóstico evidencia que os principais obstáculos para o início das operações são de natureza ambiental, financeira e judicial, fatores que, combinados, explicam a maior parte dos atrasos observados. Esses entraves refletem a complexidade dos projetos portuários e indicam desafios que vão além da esfera regulatória, envolvendo múltiplos atores institucionais e etapas críticas para a viabilização dos empreendimentos.

Prorrogações e maturação dos investimentos

O estudo também aponta que a maior parte dos terminais não operacionais já solicitou ou obteve prorrogação do prazo para início das operações, conforme previsto na legislação vigente.

Embora o instrumento seja necessário diante da complexidade e do longo ciclo de maturação dos investimentos portuários, a análise indica que seu uso recorrente pode estar associado à permanência de projetos com baixo grau de maturidade.

Além disso, o diagnóstico evidencia um descompasso entre o aumento das autorizações após a Lei nº 12.815/2013 e a efetiva entrada em operação dos empreendimentos, sugerindo a necessidade de maior aderência entre planejamento e execução.

Impactos para o setor portuário

A não implantação dos TUPs gera impactos relevantes em diferentes dimensões. Do ponto de vista econômico, há frustração de investimentos e redução da capacidade logística, afetando a competitividade do setor.

No campo social, o estudo estima a não geração de mais de 533 mil empregos associados aos projetos analisados. Já sob a perspectiva regulatória, os atrasos exigem maior esforço de acompanhamento por parte da Agência e impactam a previsibilidade do planejamento setorial.

Subsídios para o aprimoramento regulatório

Como principal contribuição, o diagnóstico fornece subsídios técnicos para o aperfeiçoamento da atuação regulatória da ANTAQ. Entre as medidas destacadas estão o monitoramento mais rigoroso dos cronogramas de implantação, o aprimoramento dos instrumentos de outorga, a avaliação dos mecanismos de prorrogação de prazo e o fortalecimento da coordenação institucional.

A iniciativa integra a Agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ e amplia a base de conhecimento sobre o setor, contribuindo para decisões regulatórias mais assertivas e para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura portuária brasileira.

Confira aqui o estudo.

https://antag-my.sharepoint.com/personal/sala_reuniao_antag_gov_br/_layouts/15/onedrive.aspx?id=%2Fpersonal%2Fsala%5Freuniao%5Fantag%5Fgov%5Fbr%2FDocuments%2FP40%20%2D%20Implanta%C3%A7%C3%A3o%20de%20TUPs%5Fv24%20%281%29%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Fsala%5Freuniao%5Fantag%5Fgov%5Fbr%2FDocuments&ga=1

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 27/03/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO DO BRASIL INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM SISTEMA TECNOLÓGICO PARA ELEVAR PADRÕES DE SEGURANÇA NO AEROPORTO DE ILHÉUS



Tecnologia de ponta, que será implantada no Aeroporto Jorge Amado, está no pacote de melhorias do Ministério de Portos e Aeroportos para desenvolver a aviação regional

O sistema EMAS em Ilhéus é uma solução moderna que permite ao terminal operar com tranquilidade, mesmo em áreas com restrições físicas- Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O Aeroporto Jorge Amado (SBIL), infraestrutura vital para o turismo e a economia do Sul da Bahia, recebe um aporte estratégico para sua modernização. O Governo do Brasil confirmou o investimento de R\$ 70 milhões, por meio do Novo PAC, para a implantação do sistema EMAS (Engineered Material Arresting System). A tecnologia é reconhecida internacionalmente por aumentar a segurança em terminais com limitações de espaço para expansão de pista.

O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a relevância desse avanço para a aviação nacional e regional. Segundo o ministro, o foco do governo está na modernização e na proteção dos passageiros. "Estamos trabalhando para levar mais segurança e tecnologia aos nossos aeroportos. O sistema EMAS em Ilhéus é uma solução moderna que permite ao terminal operar com tranquilidade, mesmo em áreas com restrições físicas. Esse investimento do Novo PAC é um exemplo do compromisso do presidente Lula em fortalecer a aviação regional e garantir que o desenvolvimento chegue a todas as partes do Brasil com eficiência e responsabilidade", disse o ministro.

Modernização

A escolha pelo sistema EMAS atende a uma necessidade técnica identificada pela Secretaria de Aviação Civil (SAC). O aeroporto de Ilhéus está inserido numa área cercada por obstáculos naturais e urbanos, o que impede o prolongamento físico da pista. O EMAS funciona como uma camada de proteção, utilizando materiais que desaceleram aeronaves de forma segura em casos de ultrapassagem do limite da pista.

Com a movimentação de 669.734 passageiros em 2024 e a projeção de ultrapassar 1 milhão até 2031, a infraestrutura atual exige atenção especial. A implementação dessa tecnologia evita restrições operacionais severas e mantém a competitividade do terminal, beneficiando diretamente a cadeia produtiva do cacau e o setor hoteleiro da região.

Soluções

O projeto em Ilhéus faz parte de um plano maior de estruturação para aeronaves de porte 4C. O investimento federal de R\$ 70 milhões vai assegurar a continuidade das operações sem onerar a concessionária, já que se trata de uma melhoria de segurança não prevista originalmente em contrato.

A iniciativa também reforça a necessidade de cooperação entre a União e o município para o controle de obstáculos no entorno do aeroporto. Com a aprovação dos recursos no PAC, o próximo passo é a

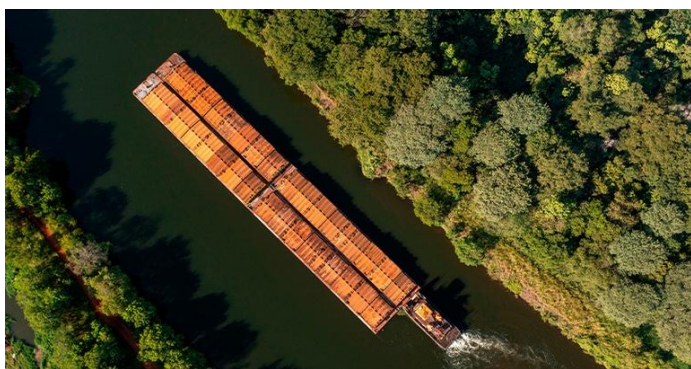
finalização dos estudos técnicos para o início das obras. A modernização do Aeroporto Jorge Amado consolida o papel de Ilhéus como centro logístico e turístico nacional.

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

Data: 26/03/2026

CERCA DE 90% DO COMBUSTÍVEL NA AMAZÔNIA DEPENDE DO TRANSPORTE FLUVIAL, SEGUNDO IBP

Rios da região funcionam como a principal rota para levar gasolina e diesel às cidades do interior do Norte do Brasil



Em estados como Amazonas, Pará e Rondônia, a navegação sustenta o funcionamento de postos de abastecimento, atividades comerciais e o fornecimento de combustível para usinas termelétricas que atendem sistemas isolados de geração de energia. Foto: Divulgação

Cerca de 90% do combustível consumido em estados do Norte do Brasil, como Amazonas e Pará, depende do transporte fluvial em algum

momento da cadeia de distribuição, segundo dados do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). Na região, os rios funcionam como a principal rota logística para levar gasolina e diesel aos centros de distribuição e às cidades do interior.

A forte dependência da navegação fluvial ocorre em um cenário de oscilações no preço do petróleo e debates sobre o abastecimento de combustíveis no país. Na Amazônia, as hidrovias são fundamentais para garantir que o combustível chegue a comunidades remotas e mantenha o funcionamento de atividades econômicas e sistemas de geração de energia.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Otto Burlier, as hidrovias são essenciais para assegurar a regularidade do abastecimento na região. “Na região Norte, os rios funcionam como verdadeiras rotas de abastecimento. Grande parte do combustível que chega às cidades do interior depende da navegação fluvial. Por isso, manter as hidrovias em boas condições é fundamental para garantir segurança logística e regularidade no abastecimento da população”, afirmou.

Logística fluvial na Amazônia

Na prática, o abastecimento de combustíveis na Amazônia ocorre por meio de um sistema logístico integrado. O produto chega por navios de grande porte aos terminais portuários e, a partir desses pontos, é redistribuído por comboios de barcas que percorrem os rios amazônicos até centros de distribuição e cidades do interior.

Segundo o diretor executivo de Downstream do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Carlos Orlando Enrique da Silva, esse sistema hidroviário funciona como a base da distribuição de combustíveis na região. “O modo hidroviário é a espinha dorsal da logística no Norte. O combustível chega por navios aos terminais e, a partir daí, segue por barcas até os centros de distribuição regionais”, explica.

A dimensão dessa logística pode ser observada em corredores estratégicos. Apenas no trecho hidroviário entre Miritituba e Santarém são transportados anualmente cerca de 1,2 milhão de metros cúbicos de combustíveis e biocombustíveis.

Em estados como Amazonas, Pará e Rondônia, a navegação sustenta o funcionamento de postos de abastecimento, atividades comerciais e o fornecimento de combustível para usinas termelétricas que

atendem sistemas isolados de geração de energia. Em muitas localidades da Amazônia, onde não há conexão direta por rodovias ou ferrovias, os rios são a principal alternativa logística.

Cheias e estiagens influenciam o transporte

A distribuição de combustíveis na Amazônia também depende das variações no nível dos rios ao longo do ano. Durante períodos de estiagem, a profundidade das vias navegáveis diminui e as embarcações precisam reduzir o volume de carga transportada. Em situações de vazante mais severa, as barcas passam a navegar com calado reduzido, transportando menos combustível por viagem e aumentando os custos logísticos.

Segundo o diretor de Gestão de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos, Eliezé Bulhões, manter condições adequadas de navegabilidade é fundamental para reduzir os impactos dessas variações. “A manutenção da navegabilidade dos rios é essencial para assegurar o abastecimento da região Norte, especialmente nos períodos de estiagem. O trabalho envolve monitoramento das condições de navegação, dragagens de manutenção e aprimoramento da sinalização para garantir mais segurança e previsibilidade no transporte”, afirma.

Para evitar desabastecimento durante períodos de seca mais intensa, empresas do setor costumam antecipar o transporte de combustíveis na época de cheia. Barcas carregadas são posicionadas em polos logísticos como Manaus e Porto Velho, formando estoques estratégicos para garantir o abastecimento durante a estiagem.

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

Data: 26/03/2026

COM INVESTIMENTOS DE R\$ 7 MILHÕES, GOVERNO ENTREGA OBRAS DE REVITALIZAÇÃO DA IP4 DE COARI (AM)

Intervenções foram feitas nas estruturas flutuantes, na reforma do terminal de passageiros e em um novo sistema de ancoragem



A conclusão do projeto contou com o apoio do Governo do Amazonas e das lideranças locais, que acompanharam as etapas da obra desde sua concepção e contribuíram para viabilizar as intervenções necessárias na estrutura portuária do município. Foto: Divulgação/Dnit

As obras de revitalização da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Coari, no Amazonas, foram entregues à população no último sábado (21). Realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (Dnit), em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos, o local recebeu investimento de R\$ 7 milhões do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal) para atender a mais de 73 mil pessoas que vivem na região.

As intervenções contemplaram as estruturas flutuantes e as instalações em terra, com reparos em componentes navais, novo sistema de ancoragem, reforço das plataformas e reforma do terminal de passageiros, dos sanitários, das áreas administrativas e dos acessos ao porto.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a obra é resultado de políticas públicas que reconhecem as necessidades da população. “A revitalização da IP4 de Coari é resultado de uma política pública voltada a quem mais precisa. Em uma cidade onde os rios são a única ligação com o restante do estado, a obra traduz em estrutura concreta o compromisso do Governo Federal com a população ribeirinha. Estamos garantindo mais segurança, mais conforto e mais dignidade para quem depende diariamente do transporte fluvial”, afirmou o ministro.



A conclusão do projeto contou com o apoio do Governo do Amazonas e das lideranças locais, que acompanharam as etapas da obra desde sua concepção e contribuíram para viabilizar as intervenções necessárias na estrutura portuária do município.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a ação confirma o compromisso do governo com as populações ribeirinhas e as pessoas que vivem em áreas de difíceis acesso. "Essa entrega reforça o compromisso do Governo Federal com a melhoria da navegabilidade e da qualidade do serviço prestado à população, especialmente em regiões onde o transporte hidroviário é essencial."

IP4 de Coari

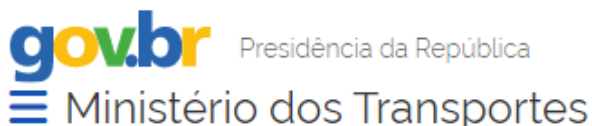
O impacto vai além do porto. Em Coari, o transporte fluvial é responsável por garantir o abastecimento do município com alimentos, combustíveis, veículos, materiais de construção e insumos para a indústria de petróleo e gás, transportados principalmente de Manaus pela rota Manaus–Codajás–Coari–Tefé.

A obra integra uma agenda mais ampla do Novo PAC, que investe R\$ 572,6 milhões na operação e manutenção de 54 terminais hidroviários na Região Norte. O programa reafirma a atuação do Governo Federal na redução das desigualdades regionais por meio da infraestrutura, garantindo que comunidades ribeirinhas tenham acesso a transporte seguro, eficiente e digno.

"A revitalização da IP4 eleva o padrão das operações de transporte hidroviário e amplia a proteção para os usuários, sobretudo para os ribeirinhos que utilizam esse meio de transporte no cotidiano", avaliou o diretor de Gestão Hidroviária, Eliezé Bulhões.

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

Data: 26/03/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

ROTAS GERAIS: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE PRIMEIRO LEILÃO DE 2026 COM MAIS DE R\$ 13 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NESTA TERÇA (31)

Concessão prevê modernização de 735 km da BR-116/251/MG e geração de empregos em municípios estratégicos para o escoamento logístico do norte do estado

O ministro dos Transportes, Renan Filho, levará a leilão, nesta terça-feira (31), a concessão da BR-116/251/MG, conhecida como Rotas Gerais, na Bolsa de Valores, em São Paulo. Trata-se de um trecho federal estratégico de 735 quilômetros que liga os pólos econômicos do norte de Minas Gerais e que atenderá 24 cidades. O Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios percorridos soma cerca de R\$26,6 bilhões, enquanto a população chega a aproximadamente 1,17 milhão de habitantes.

O contrato prevê investimentos de R\$13,16 bilhões para a modernização e ampliação da rodovia. Entre as obras a serem executadas pela futura concessionária estão a implantação de duplicações, faixas adicionais, vias marginais, contornos, passarelas de pedestres e dois Pontos de Parada e Descanso (PPDs).

Em menos de três anos à frente do Ministério dos Transportes, Renan Filho alcançou a meta de 22 projetos contratados, que somam 10.577 quilômetros de rodovias que receberão mais de R\$247,0 bilhões em investimentos. Até o final de 2026, a expectativa é atingir 35 ativos da carteira de infraestrutura terrestre.

Cobertura de imprensa

Profissionais interessados em acompanhar o evento devem se credenciar pelo e-mail: imprensa@b3.com.br. Haverá transmissão do leilão pelo canal do Ministério dos Transportes no YouTube.

Serviço

Leilão da BR-116/251/MG – Rotas Gerais

Data: terça-feira, 31 de março

Horário: 14h

Local: B3 – Rua Quinze de Novembro, 275, Centro Histórico – São Paulo (SP)

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

Data: 27/03/2026

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA: DIÁLOGO COM POVO XAVANTE AVANÇA E IMPULSIONA PROJETO DA FICO EM MATO GROSSO

Ministério dos Transportes conduz agenda com foco na escuta direta e na responsabilidade socioambiental em projetos ferroviários



Escuta ativa e presença institucional marcam agenda do Ministério dos Transportes com comunidades indígenas. - Foto: Marcio Ferreira/MT

O Governo do Brasil avançou no diálogo com lideranças do povo Xavante da Terra Indígena Marechal Rondon (MT) sobre a construção de um trecho de 80 quilômetros da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico). As reuniões ocorreram na terça-feira (24) e quarta-feira (25), em Brasília, sob liderança do Ministério dos Transportes com a participação do Ministério dos Povos Indígenas (MPI), da

Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) e da Infra S.A.

O Ministério dos Transportes conduz projetos de infraestrutura com base na escuta ativa das populações afetadas e na construção conjunta de soluções. “Nosso compromisso é garantir que o desenvolvimento ocorra com responsabilidade e respeito. A Fico é estratégica para o país, mas precisa ser construída com diálogo e legitimidade”, afirmou o subsecretário de Sustentabilidade da pasta, Cloves Benevides.

A iniciativa reforça a diretriz do Ministério dos Transportes de alinhar expansão logística e responsabilidade socioambiental, com presença nos territórios e acompanhamento das demandas apresentadas.

O diretor de Empreendimentos da Infra S.A., André Ludolfo, destacou que o avanço da ferrovia está condicionado ao entendimento com as comunidades. “Este projeto só avançará com diálogo contínuo, transparente e respeitoso com os povos indígenas. Não há hipótese de implementação sem o entendimento das comunidades”, ressaltou.

Participação social

Ao longo das articulações, nove caciques, representantes de vinte e quatro aldeias, apresentaram demandas sobre impactos e contrapartidas do empreendimento, incluindo infraestrutura básica nas comunidades, melhoria de estradas e participação nos benefícios econômicos da ferrovia.

“Estamos tratando do futuro da nossa comunidade e isso exige respeito. Somos nós que vivemos na terra e precisamos decidir”, disse o cacique Joenil Waiaudzé, ao defender que a interlocução com o poder público ocorra de forma direta e com resultados concretos para as aldeias.

Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico)



A Fico é um projeto estratégico para a logística nacional, voltado ao escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste. Conectada à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), integra o Corredor Leste-Oeste, ampliando o acesso ferroviário aos portos do Arco Norte. Com 383 quilômetros de extensão, a Fico I liga Água Boa (MT) a Mara Rosa (GO).

Com informações da Infra S.A

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

Data: 27/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O CUSTO DA INÉRCIA NA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O diagnóstico apresentado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nessa quinta-feira, dia 26, acende um alerta vermelho sobre a eficiência do modelo de autorizações para Terminais de Uso Privado (TUPs) no Brasil. Ao revelar que 21 empreendimentos autorizados entre 2013 e 2019 permanecem apenas no papel, a agência expõe uma ferida aberta na logística nacional: um abismo de R\$ 36,8 bilhões em investimentos represados e a frustração de mais de 533 mil postos de trabalho. Defender o destravamento desses projetos não é apenas uma questão regulatória, mas uma urgência econômica para um país que precisa de portos modernos para crescer.

A importância deste estudo reside na identificação clara dos “nós” que paralisam o setor. Não se trata de falta de interesse do capital privado — visto que os projetos existem e as áreas estão delimitadas —, mas de uma combinação paralisante de entraves ambientais, financeiros e judiciais. Quando a Antaq aponta que a maioria dos impedimentos envolve o licenciamento ambiental, ela não está sugerindo um relaxamento das normas, mas clamando por uma articulação institucional que substitua a burocracia morosa por processos céleres e previsíveis. O Estado não pode dar com uma mão (a autorização) e retirar com a outra (a lentidão burocrática).

A força desses números é pedagógica. Perder 48,3 milhões de metros quadrados de área portuária potencial significa manter o Brasil refém de uma capacidade logística limitada, o que encarece o frete e reduz a competitividade das nossas exportações. Além disso, o diagnóstico revela um fenômeno preocupante: o uso recorrente de prorrogações de prazo. Embora a legislação permita esse fôlego, a repetição excessiva do recurso pode indicar a permanência de projetos com baixo grau de maturidade ou “especulativos”, que ocupam espaço no planejamento estratégico sem entregar resultados efetivos à sociedade.

As medidas propostas pela Antaq e pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) — como o monitoramento rigoroso de cronogramas e o fortalecimento da coordenação com órgãos ambientais — são os remédios corretos para o diagnóstico apresentado. A maturidade institucional citada por Pedro Pena (MPor) deve se traduzir em ações práticas: o investidor precisa de segurança jurídica para aportar bilhões, e o órgão regulador precisa de ferramentas para distinguir projetos viáveis de promessas vazias.

O Brasil não pode se dar ao luxo de ter “terminais de papel”. Cada TUP não operacional representa uma oportunidade perdida de integrar o país às cadeias globais de valor. O diagnóstico da Antaq deve servir como o ponto de partida para um pacto nacional pela execução. É hora de transformar autorizações em canteiros de obras e prorrogações em operações efetivas. A logística brasileira tem pressa, e os R\$ 36,8 bilhões parados são a prova de que o custo da inércia é alto demais para ser ignorado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - COMITÊ INTERNO DE GESTÃO DE CRISE SEPARA EMPRESAS PREPARADAS DAS EMPRESAS REATIVAS



JOÃO FORTUNATO

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

opinio@portalbenews.com.br

O comitê deve registrar aprendizados, revisar protocolos e transformar erros em evolução. Organizações que tratam crises como oportunidade de aprimoramento saem mais fortes e resilientes.

Montar um comitê interno de gestão de crise é uma decisão estratégica que separa organizações reativas de organizações preparadas. Crises não avisam quando vão acontecer, mas quase sempre deixam sinais de que poderiam ter sido mais bem administradas. A diferença está na capacidade de resposta, na clareza de papéis e na velocidade com que decisões são tomadas. Um comitê bem estruturado não nasce no meio do problema, ele é concebido em períodos de estabilidade, quando há tempo para pensar, testar e ajustar processos.

O primeiro passo é definir a composição do comitê com base em competências e não apenas em cargos. É fundamental reunir representantes das áreas de comunicação, jurídico, operações, recursos humanos e alta liderança. Dependendo do perfil da organização, tecnologia e compliance também devem estar presentes. Mais importante do que a quantidade de pessoas é a qualidade das decisões que esse grupo consegue tomar sob pressão. Por isso, é essencial que os integrantes tenham autonomia, capacidade analítica e equilíbrio emocional.

Uma vez formado, o comitê precisa estabelecer um protocolo claro de atuação. Isso inclui critérios para identificação de uma crise, níveis de gravidade e fluxos de acionamento. Nem todo problema é uma crise, mas toda crise começa como um problema mal gerido. Definir o momento exato de ativação do comitê evita tanto a banalização quanto a demora na resposta. Nesse processo, a criação de um gabinete de crise com funções bem delimitadas ajuda a organizar o trabalho e reduz a sobreposição de responsabilidades.

Outro ponto central é a definição de porta vozes. Em momentos críticos, a organização precisa falar com clareza, consistência e credibilidade. A escolha de quem se comunica com a imprensa, com colaboradores e com o público externo não pode ser improvisada. Esses profissionais devem ser treinados previamente, com foco em média-training, linguagem adequada e controle emocional. Uma fala mal conduzida pode ampliar a crise e comprometer a reputação construída ao longo de anos.

Manter o comitê preparado durante os períodos de calma é um desafio que exige disciplina. Reuniões periódicas são indispensáveis para revisar planos, atualizar cenários e discutir aprendizados de crises anteriores, próprias ou de mercado. Simulações realistas ajudam a testar a capacidade de resposta e a identificar falhas antes que elas se tornem problemas reais. Esses exercícios devem envolver pressão de tempo, fluxo de informações incompletas e tomada de decisão sob incerteza, reproduzindo o ambiente de uma crise verdadeira.

A atualização constante de contatos, sistemas e canais de comunicação também é essencial. Em uma crise, não há tempo para procurar telefones, validar listas ou descobrir quem autoriza determinada ação. Tudo precisa estar pronto e acessível. Além disso, o monitoramento contínuo de riscos e de ambiente externo permite antecipar movimentos e agir de forma preventiva. Muitas crises podem ser mitigadas ou até evitadas quando sinais são identificados com antecedência.

Cultura organizacional é um fator decisivo nesse processo. Um comitê de crise não funciona isoladamente se a empresa não valoriza transparência, responsabilidade e agilidade. Colaboradores precisam se sentir seguros para reportar problemas sem medo de retaliação. Lideranças devem estar dispostas a ouvir más notícias e agir rapidamente. A negação é uma das maiores inimigas da boa gestão de crise.

Por fim, é importante compreender que a gestão de crise não termina com o controle do problema. O pós-crise é o momento de avaliar decisões, corrigir rotas e fortalecer processos. O comitê deve registrar aprendizados, revisar protocolos e transformar erros em evolução. Organizações que tratam crises como oportunidade de aprimoramento saem mais fortes e resilientes.

Preparar um Comitê Interno de Gestão de Crise é, acima de tudo, um exercício de responsabilidade com a própria reputação e com todos os públicos envolvidos. Em tempos de exposição constante e informação em tempo real, não estar preparado deixou de ser uma opção. É na calma que se constrói a capacidade de enfrentar a tempestade.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

RELATOR NO TRE VOTA PARA CONDENAR PP POR FRAUDE

Partido é acusado de fraudar a cota de gênero na eleição em São Paulo em 2024

Da Agência Brasil



Quatro vereadores do PP de São Paulo podem perder o mandato, entre eles Janaína Paschoal

O Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo (TRE-SP) iniciou nesta quinta-feira, 26, o julgamento da ação que acusa o Progressistas (PP) de fraudar a cota de gênero na eleição para a Câmara Municipal de São Paulo nas eleições de 2024.

O relator do caso, o desembargador Cláudio Langroiva Pereira, votou para reverter uma sentença de primeira instância e condenar o partido. O julgamento foi suspenso após o voto do relator. Se for confirmada pelo tribunal, a decisão levaria à perda do mandato dos quatro vereadores da sigla na capital paulista: Janaína Paschoal, Sargento Nantes, Major Palumbo e Murillo Lima.

A votação foi interrompida após o pedido de vista dos juízes Regis de Castilho e Maria Cláudia Bedotti. Segundo o regimento interno do TRE-SP, o processo pode ficar até 10 dias úteis parado, com possibilidade de prorrogação mediante pedido com justificativa. O caso já passou pela primeira instância, quando foi absolvido.

O advogado de acusação, Márlon Reis, relator da Lei Ficha Limpa, é otimista pela cassação da chapa. Segundo ele, “o voto acolhe praticamente todos os pontos centrais” do recurso. O otimismo se dá pela solidez técnica com que (Langroiva) enfrentou o caso, reforça de forma muito significativa a expectativa de que, na retomada do julgamento, seja reconhecida a fraude à cota de gênero, com a consequente cassação de toda a chapa”.

Apesar do argumento de Reis, a vereadora Janaína Paschoal considera o voto muito contraditório. Ela questiona: “Como derrubar quatro vereadores eleitos, declarar 4 mulheres inelegíveis, mesmo com votação maior que a de muitos homens, mas não punir ninguém pela formação da chapa?”. Ainda na argumentação, ela afirma que precisava abrir o espaço para produção de provas antes da votação.

Os outros vereadores acusados também foram procurados pelo Estadão, mas ainda não se pronunciaram.

Nova federação

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) aprovou a federação entre União Brasil e Progressistas (PP), chamada de União Progressista. Com a oficialização, os partidos devem atuar como se fossem uma única legenda em todo o País por, no mínimo, quatro anos. A aliança foi firmada em agosto no ano passado, mas só passa a valer com a aprovação pelo TSE.

O União Progressista terá a maior bancada na Câmara dos Deputados (101 nomes), o maior número de governadores (sete) e de prefeitos eleitos em 2024 (1.383). A federação também terá a maior fatia do fundo eleitoral (R\$ 953,8 milhões, segundo valores de 2024) e do fundo partidário (R\$ 197,6 milhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - RECEITA FEDERAL ESCLARECE NOVAS REGRAS DE ACESSO A RECINTOS ALFANDEGADOS APÓS CRÍTICAS DO SETOR

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

A RECEITA ESCLARECE

Após críticas dos setores portuários e aeroviários, a Receita Federal, por meio da Nota Coana nº 32/2026, esclareceu suas novas diretrizes para o controle de acesso e a capacitação de profissionais que atuam em recintos alfandegados (portos, aeroportos e EADI). Essas regras integram a Portaria Coana nº 185/2026 e exigem, entre outras medidas, que as pessoas que terão acessos à recintos alfandegados passem por capacitação técnica. Com a nota, o órgão explicou que irá implantar essas exigências gradualmente, para não paralisar o comércio exterior.

IMPLANTAÇÃO GRADUAL

A Receita destacou que adotará uma postura pragmática sobre a exigência de uma capacitação teórica para quem possui credenciamento de acesso aos recintos. A regra entrará em vigor no próximo mês, mas a prioridade inicial será para os recintos aeroportuários. Os materiais instrucionais devem ser liberados pela Coana já nas próximas semanas.

A SER DEFINIDO

Para portos (como o de Santos) e portos secos, o cronograma ainda será definido. Até que o material oficial seja disponibilizado, a exigência não poderá ser cobrada dos trabalhadores, de acordo com a nota.

POSSIBILIDADE DE AJUSTE

Para evitar filas ou bloqueios de acesso que prejudiquem o fluxo de cargas, a nota prevê mecanismos de ajuste. Um deles é que o titular da Receita Federal na jurisdição pode, em casos justificados, flexibilizar ou dispensar a exigência do curso para evitar impactos operacionais graves. E quem já possui credenciamento ativo terá prazos de transição para se adequar, garantindo que ninguém perca o acesso ao trabalho de forma abrupta.

PENALIDADES

De acordo com a nota da Receita Federal, o descumprimento das novas regras de acesso e a falta de capacitação (após os prazos de transição) sujeitam o operador e o usuário a sanções, como advertência, para a primeira irregularidade, e a suspensão do credenciamento, em caso de reincidência, o que impede a entrada no recinto e a execução de atividades laborais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

POLÍTICA - STF DERRUBA PRORROGAÇÃO DA CPMI DO INSS

Por 8 votos a 2, ministros do Supremo barram decisão de André Mendonça, que havia atendido o pedido do senador Carlos Viana para seguir os trabalhos

Da Agência Brasil

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta quinta-feira (26) derrubar a decisão do ministro André Mendonça que determinou a prorrogação da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) do INSS. Com a decisão, os trabalhos da comissão deverão ser encerrados neste sábado (28).

A votação foi finalizada com placar de 8 votos a 2 contra a prorrogação. Na última segunda-feira (23), Mendonça, que é relator do caso, deu prazo de 48 horas para o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União - AP), fazer a leitura do requerimento de prorrogação dos trabalhos da CPMI.



O senador Carlos Viana, presidente da CPMI, tinha conseguido uma liminar favorável para a prorrogação por mais 120 dias, mas a decisão caiu nesta quinta

O ministro atendeu ao pedido de liminar feito pelo presidente da comissão, senador Carlos Viana (Podemos-MG). Segundo o senador, há omissão de Alcolumbre e da Mesa Diretora ao não receberem o requerimento de prorrogação.

Em seguida, Mendonça enviou o caso para referendo do plenário da Corte. Mais cedo, diante da inércia de Alcolumbre, Viana cumpriu a

decisão individual do ministro e prorrogou a CPMI por até 120 dias. O primeiro voto do julgamento foi proferido por Mendonça.

O ministro reafirmou seu entendimento favorável à prorrogação pelo prazo de 60 dias.

Mendonça citou que o requerimento de prorrogação da CPMI preencheu os requisitos legais, como o número mínimo de 27 assinaturas de senadores e de 171 deputados. Dessa forma, segundo o ministro, deve ser garantido o direito da minoria política, formada pela oposição, à prorrogação da comissão. O voto pela prorrogação foi seguido pelo ministro Luiz Fux.

Os ministros Alexandre de Moraes e Gilmar Mendes foram os primeiros a se manifestar contra a prorrogação e criticaram o vazamento de conversas íntimas encontradas nos celulares do banqueiro Daniel Vercaro, dono do Banco Master, alvo da CPMI.

Mendes criticou o vazamento ao se dirigir ao senador Carlos Viana, que acompanhou o julgamento presencialmente.

“Deplorável que quebrem sigilo e divulguem, vazem. Abominável”, afirmou. Em seguida, Moraes disse que o vazamento das conversas é “criminoso”.

O entendimento contrário à prorrogação também foi seguido pelos ministros Flávio Dino, Cristiano Zanin, Nunes Marques, Dias Toffoli, Cármen Lúcia e Edson Fachin.

Investigação

A CPMI iniciou os trabalhos em agosto de 2025 e passou a investigar os descontos indevidos nos benefícios de aposentados e pensionistas do INSS.

No decorrer das sessões, a comissão também passou a apurar as supostas ligações do Banco Master com a concessão irregular de empréstimos consignados a aposentados.

Nas últimas semanas, a CPMI foi acusada de vazar conversas pessoais do banqueiro Daniel Vercaro, dono do Master. Os dados estavam em celulares que foram apreendidos pela Polícia Federal e repassados à comissão após autorização do ministro André Mendonça, relator do caso no STF.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/03/2026

POLÍTICA - CARLOS VIANA ESPERA APROVAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL
Do Estadão Conteúdo

O presidente da CPMI do INSS, Carlos Viana (Podemos-MG), disse nesta quinta-feira, 26, que espera que o relatório final da comissão seja aprovado amanhã com as conclusões das investigações sobre os desvios milionários do INSS.

A comissão encerra seus trabalhos no sábado, 28, após o Supremo negar um pedido da CPMI para estender os trabalhos por mais 120 dias diante da inércia do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP).

“A minha consciência está tranquila de que nós respondemos aos anseios da população. Esse relatório, que eu espero seja aprovado na sexta, trará essas conclusões para que a Justiça saiba do nosso trabalho. Se não for aprovado, desde já, quem perde não somos nós, porque o dono do relatório, o povo brasileiro, os aposentados de todo o País, sabem exatamente o que aconteceu e quem blindou ladrão de aposentado”, afirmou.

Viana também disse concordar com as críticas do ministro Gilmar Mendes sobre o vazamento de dados obtidos com quebras de sigilo na CPMI, como foi o caso de diálogos íntimos do banqueiro Daniel Vercaro, dono do liquidado Banco Master.

“A questão é que precisa apontar quem vazou. Uma coisa eu posso dizer, da CPMI, da minha parte como presidência, nunca saiu uma informação incorreta. É uma crítica vaga, mas se precisa apontar os culpados”, afirmou o senador.

Viana também defendeu que se vote uma nova lei sobre as CPMIs “que garanta a capacidade de investigar o que quer que seja, que não dependa de habeas corpus do Supremo”.

O senador ainda criticou as decisões do Supremo que anularam quebras de sigilo aprovadas pelas CPIs do INSS e do Crime Organizado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

POLÍTICA - LULA ACENA A TRUMP CONTRA CRIME ORGANIZADO

Presidente brasileiro disse que, se o americano estiver falando sério sobre esse

Do Estadão Conteúdo



Lula disse que pediu a Trump a extradição de criminosos que estão em território americano, mas não recebeu retorno

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta quinta-feira, 26, que o Brasil está junto com os Estados Unidos no combate ao crime organizado, caso o presidente do país, Donald Trump, esteja “falando sério”.

Lula disse ainda que pediu ao republicano a extradição de criminosos que estão em território americano, mas que ainda não houve um retorno por parte da Casa Branca.

“Eu disse ao presidente Trump, se você estiver falando sério no combate ao crime organizado, o Brasil está nessa. Já mandamos informação para ele, que temos interesse em cada brasileiro que faz parte do crime organizado que mora em Miami. Eu falei para ele: ‘Você quer combater o crime organizado? Começa a mandar os meus bandidos para cá para poder puni-los’. Até agora não veio. Mas eu não desisto”, afirmou Lula.



Ao citar a sanção nesta terça-feira, 24, do projeto de lei Antifacção, com vetos, o presidente afirmou que a intenção do governo é alcançar o “andar de cima da corrupção e do crime organizado”. “É muito fácil prender pobre na periferia, mas eu quero ver prender donos de apartamentos com cobertura.”

Como de costume nas agendas no ano eleitoral, Lula voltou a dizer que as eleições de 2026 irão separar os políticos verdadeiros dos mentirosos. O presidente participou nesta quinta-feira, 26, de uma visita à fábrica de fármacos Brainfarma, em Anápolis (GO).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

POLÍTICA - PROPOSTA ESTÁ ACIMA DA DISPUTA POLÍTICA, DIZ MOTTA SOBRE ESCALA 6X1

Presidente da Câmara disse que é preciso ouvir também o setor produtivo

Do Estadão Conteúdo

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou que a proposta de redução da jornada de trabalho está “acima da disputa política” a ser travada na eleição deste ano e voltou a dizer que pretende levar a matéria para a votação no plenário da Câmara em maio.

As declarações ocorreram na quarta-feira, 25, em João Pessoa (PB), a veículos paraibanos. “Essa é uma matéria que está acima da disputa política que teremos neste ano. Os trabalha dores que não precisam dizer a sua opção política, em sua grande maioria, para não dizer a totalidade, defendem essa redução da jornada de trabalho”, declarou.

Na sequência, Motta fez uma ponderação. “O que nós precisamos é ter muita sabedoria para ouvir também o setor produtivo, ouvir quem emprega, e com isso termos uma proposta que traga sim, um avanço, e não represente nenhum retrocesso”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

POLÍTICA - JUSTIÇA ANULA SESSÃO QUE ELEGU NOVO PRESIDENTE DA ALERJ

Douglas Ruas (PL) substituiria Rodrigo Bacellar (União), que perdeu o mandato

Do Estadão Conteúdo

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) anulou nesta quinta-feira, 26 a sessão da Assembleia Legislativa do Estado do Rio (Alerj) que elegeu Douglas Ruas (PL) como o novo presidente da Casa.

A presidente em exercício do TJ-RJ, desembargadora Suely Lopes Magalhães, deferiu medida liminar, suspendendo todas as decisões e atos da 2ª Sessão Extraordinária da Alerj. A decisão ocorreu após o PDT protocolar um mandado de segurança pedindo a invalidação do plei to, poucas horas depois da sessão.

“A cronologia lógica a ser observada no cumprimento da decisão da Justiça Eleitoral é inequívoca: primeiro retotalizar os votos para assegurar a legitimidade da composição da Casa Legislativa e, assim, a higidez do colégio eleitoral e do próprio sufrágio interno que se avizinha; e só então deflagrar o processo eleitoral”, afirmou a magistrada na decisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

TRANSPORTES - PORTOS – ANTAQ APONTA ENTRAVES E R\$ 36,8 BILHÕES TRAVADOS EM TUPS NÃO OPERACIONAIS

Estudo identifica obstáculos ambientais, financeiros e judiciais em 21 terminais autorizados que não entraram em operação

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Elaborado pela SEPH, o levantamento estudou 178 terminais autorizados entre 2013 e 2019, com foco naqueles que não iniciaram suas operações no prazo legal de cinco anos

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apresentou na quinta-feira (26) um diagnóstico sobre a implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs) no Brasil, revelando os principais fatores que têm impedido a entrada em operação de empreendimentos autorizados e os impactos diretos dessa situação para o setor portuário e para a economia. O encontro ocorreu no plenário da Agência e contou com a presença do diretor Alber Vasconcelos, de Eduardo Queiroz, Superintendente de Estudos e Projetos Aquaviários e Renildo Barros, Superintendente de Outorgas.

Elaborada pela Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH) e apresentado por Paulo Perni, gerente especial de Estudos da agência, a análise estudou 178 terminais autorizados entre 2013 e 2019, com foco naqueles que não iniciaram suas operações no prazo legal de cinco anos. O levantamento avaliou a situação operacional dos empreendimentos, os motivos dos atrasos, os investimentos previstos e a condição dos pedidos de prorrogação.

Os resultados indicam que 21 terminais permanecem não operacionais. Apesar de representarem parcela reduzida do universo analisado, esses projetos concentram cerca de R\$ 36,8 bilhões em investimentos não realizados, além de uma área estimada de 48,3 milhões de metros quadrados que deixaram de ser incorporados à infraestrutura portuária.

A maioria dos impedimentos que travaram o andamento das obras envolve a questão ambiental - detalhe debatido durante o webinar: "Nesse momento, estamos buscando fortalecer o processo das autorizações. Não queremos gerar camadas burocráticas, pelo contrário, a Antaq une esforços com órgãos ambientais a fim de que os processos tornem-se viáveis com mais celeridade", falou o diretor Alber Vasconcelos.

Bárbara Cavalcanti, coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), pontuou as dificuldades enfrentadas por determinados terminais e elogiou a iniciativa da agência: "Atitudes nesse sentido favorecem para que o terminal comece a operar, pois a autorização para o funcionamento é apenas o início do processo. Depois dessa fase, as TUP's têm um longo processo pela frente. E medidas de apoio da Antaq e MPor podem ajudar a destravar demandas do setor".

Impedimentos estruturais à implantação

Pedro Pena, coordenador-geral de autorizações portuárias do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), disse que o estudo realizado pela Agência é reflexo de que o setor como um todo já apresenta maturidade institucional. "Recebemos essa análise com muita atenção, e estamos trabalhando junto à Antaq para mitigar os gargalos existentes. Queremos que os terminais tenham mais condições de implantar as obras para entrarem em operação".

O diagnóstico evidencia que os principais obstáculos para o início das operações são de natureza ambiental, financeira e judicial, fatores que, combinados, explicam a maior parte dos atrasos observados. Esses entraves refletem a complexidade dos projetos portuários e indicam desafios que vão além da esfera regulatória, envolvendo múltiplos atores institucionais e etapas críticas para a viabilização dos empreendimentos.

Prorrogações e investimentos

O estudo também aponta que a maior parte dos terminais não operacionais já solicitou ou obteve prorrogação do prazo para início das operações, conforme previsto na legislação vigente.

Embora o instrumento seja necessário diante da complexidade e do longo ciclo de maturação dos investimentos portuários, a análise indica que seu uso recorrente pode estar associado à permanência de projetos com baixo grau de maturidade.

Além disso, o diagnóstico evidencia um descompasso entre o aumento das autorizações após a Lei nº 12.815/2013 e a efetiva entrada em operação dos empreendimentos, sugerindo a necessidade de maior aderência entre planejamento e execução.

Impactos

A não implantação dos TUPs gera impactos relevantes em diferentes dimensões. Do ponto de vista econômico, há frustração de investimentos e redução da capacidade logística, afetando a competitividade do setor.

No campo social, o estudo estima a não geração de mais de 533 mil empregos associados aos projetos analisados. Já sob a perspectiva regulatória, os atrasos exigem maior esforço de acompanhamento por parte da Agência e impactam a previsibilidade do planejamento setorial.

Subsídio

De acordo com a Antaq, o diagnóstico fornece como principal contribuição subsídios técnicos para o aperfeiçoamento da atuação regulatória da agência. Entre as medidas destacadas estão o monitoramento mais rigoroso dos cronogramas de implantação, o aprimoramento dos instrumentos de outorga, a avaliação dos mecanismos de prorrogação de prazo e o fortalecimento da coordenação institucional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

TRANSPORTES - PORTOS – SETOR CRESCE E AMPLIA ESPAÇO PARA LIDERANÇAS FEMININAS SETOR CRESCE E AMPLIA ESPAÇO PARA LIDERANÇAS FEMININAS

Em evento realizado em Santos, Flávia Takafashi defendeu que um segmento em expansão não pode se dar ao luxo de desperdiçar talentos

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



Na opinião de

Flávia Takafashi, a presença feminina em posições de liderança deve ser encarada como uma medida de valor para o negócio, não apenas como pauta social

Um setor que cresceu 6,1% no último ano, acima do PIB, e que registrou expansão de 7,3% no segmento de contêineres não pode abrir mão de nenhum talento. Com esse argumento econômico como ponto de partida, a ex-diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e especialista em regulação de transportes aquaviários, Flávia Takafashi defendeu, nesta quarta-feira (25), o avanço da representatividade feminina no setor portuário e aquaviário brasileiro.

A fala integrou o encerramento da terceira edição do evento Navegando com Elas, realizado na Associação Comercial de Santos, que reuniu lideranças do setor para debater infraestrutura, regulação, investimentos e agenda ESG.



Para Takafashi, a presença feminina em posições de liderança deve ser encarada como uma medida de valor para o negócio, não apenas como pauta social. “É um setor que cresce historicamente mais que o PIB e que não pode se dar ao luxo de perder pessoas que agregam valor”, afirmou.

A especialista organizou sua análise em três pilares: valor, técnica e naturalização. No campo do valor, ela traçou um paralelo com a agenda de sustentabilidade: assim como as empresas passaram a adotar práticas ESG por reconhecerem o retorno para o negócio, a representatividade feminina precisa ser vista da mesma forma.

No campo da técnica, ela destacou a sofisticação crescente das operações e da regulação portuária ao longo das últimas décadas, e argumentou que as mulheres que chegam a posições de liderança nesse ambiente chegam preparadas.

“Uma mulher só aceita um cargo se ela tiver certeza de que tem aquelas habilidades. Eu nunca trabalhei com uma mulher que não fosse muito boa”, disse.

Takafashi, que foi a primeira mulher a ocupar o cargo de diretora da Antaq, cumpre atualmente o período de quarentena previsto em lei após o encerramento do mandato. Ela ingressou na agência em 2010 e acompanhou a evolução regulatória do setor por 15 anos.

O terceiro pilar, a naturalização, foi o que ela considerou mais urgente. A especialista defendeu que reconhecer a liderança feminina como algo comum precisa acontecer nos dois sentidos: para as mulheres, que muitas vezes subestimam sua própria aptidão, e para os homens, que precisam enxergar esses espaços como naturalmente múltiplos. “Isso parece simples, mas não é tão simples como deveria ser”, afirmou.

Como exemplo positivo desse movimento, ela apontou a própria composição do auditório durante o evento.

Navegando com Elas

A terceira edição do Navegando com Elas foi aberto pela secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, Natalia Resende.

Na sequência, o evento contou com dois painéis temáticos: Perspectivas no Setor de Infraestrutura Portuária e Aquaviária, que debateu investimentos, ferrovias e acessos aos terminais, e Agenda ESG e a Transição Energética nos Portos e na Navegação.

O encerramento ficou por conta da participação especial de Flávia Takahashi, ex-diretora da Antaq, que abordou a representatividade feminina no setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

TRANSPORTES - PORTOS – GUARDA PORTUÁRIA DA BAHIA RECEBE TREINAMENTO PARA ABORDAGENS NO MAR

Curso de duas semanas treinou tripulantes em manobras de navegação, salvamento no mar e fiscalização ambiental

Por DMARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Guarda Portuária da Bahia participou do Nivelamento Técnico Operacional Marinho promovido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) em parceria com a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba). A capacitação durou duas semanas e treinou os tripulantes para atuação em abordagens no mar, com atividades na Superintendência do Ibama na Bahia e no Porto de Salvador.

O treinamento incluiu instruções teóricas e práticas sobre manobras de navegação, técnicas de amarração, posicionamento de embarcações, salvamento no mar e manobras operacionais. A formação também abordou protocolos de segurança e procedimentos de abordagem, considerados essenciais para garantir a eficiência das ações e a integridade das equipes.

O destaque da capacitação ficou com o treinamento prático para operação da Embarcação de Interceptação e Fiscalização Ambiental (EIFA) Sphyrna. Os participantes tiveram contato direto com os equipamentos e situações reais de operação durante as duas semanas de curso.

O presidente da Codeba, Antonio Gobbo, relacionou a colaboração entre as instituições ao fortalecimento da segurança nas áreas náuticas. “Tem sido fundamental para o fortalecimento da segurança nas áreas náuticas, promovendo uma atuação mais integrada, eficiente e estratégica. Esse trabalho conjunto permite a troca de conhecimentos, o alinhamento de procedimentos e o aprimoramento das ações de fiscalização e resposta”, afirma.

Gobbo também agradeceu ao Ibama pela iniciativa e destacou a importância da qualificação. “Com profissionais cada vez mais preparados, fortalecemos não apenas a segurança dos espaços portuários, mas também a proteção da vida humana e do patrimônio nas áreas sob nossa responsabilidade”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

TRANSPORTES – Aviação – Governo lança Agenda Conectar para ampliar acesso e reduzir custos na aviação

Política reúne medidas para expandir a conectividade aérea, atrair investimentos e aumentar a oferta de voos no país

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A Agenda Conectar reúne um conjunto articulado de medidas com o objetivo de ampliar o acesso ao transporte aéreo, reduzir custos e aumentar a oferta de serviços aos passageiros

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 na 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.

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 Sílvio 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 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

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.

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - TRÊS EMPRESAS APRESENTAM PROPOSTAS PARA REACTUAÇÃO DO GALEÃO

Leilão do próximo dia 30, na B3, define nova concessão do aeroporto, com expectativa de outorga superior a R\$ 1 bilhão

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A empresa vencedora assumirá o compromisso de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão do Galeão até 2039

Três empresas apresentaram propostas para o leilão de repactuação do Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim, o Galeão, no Rio de Janeiro, que vai acontecer no próximo dia 30, na sede da B3, em São Paulo. São elas: o consórcio RIOGaleão, formado pelas empresas Vinci Compass e Changi; a Aena Brasil, e a Zurich Airport.

A entrega dos envelopes com as propostas e proponentes foi realizada nesta semana na sede da Bolsa de Valores.

A Aena, concessionária espanhola, já detém a concessão do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. A participação da empresa no leilão já era bastante esperada pelo mercado.

A Zurich, concessionária da Suíça, administra importantes aeroportos brasileiros, como os de Florianópolis (SC), Vitória (ES) e Natal (RN).

Por fim, o consórcio RIOGaleão já participa da atual concessão do Galeão, com 51%, em conjunto com a Infraero, que detém 49% do ativo.

O valor mínimo para o terminal será de R\$ 932 milhões e deverá ser pago à vista. A expectativa do Governo Federal é que o valor de outorga a ser ofertado pelas empresas possa chegar a quantia de R\$ 1,5 bilhão.

A vencedora assumirá o compromisso de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão até 2039. Além disso, a vencedora será a única controladora do terminal, já que o acordo com o TCU prevê o fim da participação acionária da Infraero.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - FICO AVANÇA COM NEGOCIAÇÕES ENTRE GOVERNO E POVO XAVANTE

Encontro realizado em Brasília reuniu caciques de 24 aldeias e discute impactos e contrapartidas da ferrovia

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O encontro reuniu nove caciques que foram a Brasília para apresentar as demandas das comunidades e discutir os impactos e as contrapartidas relacionadas ao avanço da ferrovia

A Infra S.A., em articulação direta com o Ministério dos Transportes (MT) e o Ministério dos Povos Indígenas (MPI), realizou, nesta terça-feira (24) e quarta-feira (25), o segundo encontro de diálogo com lideranças do povo



Xavante da Terra Indígena Marechal Rondon (MT), para viabilizar a implantação de um trecho de 80 quilômetros da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) na região.

A agenda, que dá continuidade às tratativas iniciadas em setembro do ano passado com o povo Xavante do Território Indígena Pimentel Barbosa, também em Mato Grosso, consolida um modelo de negociação baseado na escuta qualificada, na transparência institucional e no reconhecimento do protagonismo dos povos originários.

O encontro reuniu nove caciques, representando 24 aldeias, que foram a Brasília para apresentar as demandas das comunidades e discutir os impactos e as contrapartidas relacionadas ao avanço da ferrovia.

Os líderes indígenas ressaltaram que a Terra Indígena de Marechal Rondon não reconhece a legitimidade de entidades externas para falar em seu nome, e que o diálogo deve ocorrer diretamente com o Governo Federal, tendo a Infra S.A. como articuladora central.

A agenda interministerial incluiu reuniões na sede da estatal, no Ministério dos Transportes e no Ministério dos Povos Indígenas, o que demonstra a atuação coordenada do governo do Brasil em torno de um empreendimento estratégico para a logística nacional.

Com mais de 360 quilômetros de extensão, a Fico conecta Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT) e integra o corredor logístico que ampliará o acesso dos centros de produção agrícola do Centro-Oeste aos portos do Arco Norte, com impacto direto sobre o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste.

O diretor de Empreendimentos da Infra S.A., André Ludolfo, acompanhou integralmente a agenda e destacou que o avanço da ferrovia está condicionado ao entendimento com as comunidades, com base em diálogo permanente e construção conjunta.

“Este projeto só avançará na medida em que houver diálogo contínuo, transparente e respeitoso com os povos indígenas. Não há qualquer hipótese de implementação à revelia das comunidades”, afirmou.

Mais do que um projeto de infraestrutura, a FICO se insere em um novo paradigma de relação com os territórios tradicionais, sendo um modelo que, segundo Ludolfo, só avança com base no diálogo permanente e na construção de consensos.

Durante as reuniões, as lideranças Xavante do Território Indígena Marechal Rondon apresentaram um conjunto estruturado de pleitos, que vão desde a demarcação de terras até demandas por infraestrutura básica nas aldeias, como energia elétrica, água potável, internet, estradas e transporte.

Também solicitaram participação nos benefícios econômicos do empreendimento, com mecanismos que garantam retorno contínuo às comunidades.

Diálogo

O cacique Joenil Waiaudzé, da Aldeia Emanuel, destacou a importância do diálogo e da estrutura mínima para que ele aconteça, como condição essencial para garantir resultados concretos às comunidades.

“Estamos aqui tratando do futuro da nossa comunidade e isso exige respeito e condições reais para o diálogo. Somos nós que vivemos na terra, somos nós que conhecemos nossas necessidades e somos nós que devemos decidir. Queremos o básico: proteção, presença do Estado, luz, água, estrada e respeito.”

Já o cacique Danilo Tseredza Tse, da Aldeia Darci Betânia, enfatizou que as comunidades não se opõem ao empreendimento, mas exigem contrapartidas duradouras.

“Não somos contra a ferrovia. Sabemos que o progresso vai passar. Mas ele precisa deixar algo que permaneça para sempre com o nosso povo. Não queremos promessas, queremos garantias. Precisamos de máquinas para trabalhar, de estrutura para produzir, de condições para que nossos filhos não vivam o que vivemos hoje.

A ferrovia pode passar, mas ela precisa trazer dignidade junto com ela. O benefício não pode ser temporário, ele precisa ser para a vida toda.”

Entre os principais pontos apresentados estão: demarcação das terras diante de ocupações irregulares, apoio logístico contínuo para as aldeias, implantação de infraestrutura básica (água, energia, internet), melhoria das estradas, transparência na aplicação de recursos e participação direta nos benefícios econômicos da ferrovia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS IDENTIFICA ÓLEO DE ALTA QUALIDADE EM POÇO NO PRÉ-SAL DE MARLIM

Descoberta na Bacia de Campos ocorre a 113 km da costa e abre

Da Agência Brasil



O poço exploratório 3-BRSA-1397-RJS está localizado a 113 quilômetros da costa, na cidade fluminense de Campos dos Goytacazes, em profundidade d'água de 1.178 metros

A Petrobras descobriu a presença de óleo em poço exploratório no campo de Marlim Sul, localizado no pré-sal da Bacia de Campos, litoral do Rio de Janeiro.

De acordo com comunicado da companhia a investidores na quinta-feira (26), o óleo

encontrado é classificado como de “excelente qualidade”.

O poço 3-BRSA-1397- RJS está localizado a 113 quilômetros da costa, na cidade fluminense de Campos dos Goytacazes, em profundidade d'água de 1.178 metros. Para se ter uma noção, a distância equivale a 31 estátuas do Cristo Redentor “empilhadas”.

A companhia informou que o intervalo portador de petróleo foi constatado através de perfis elétricos, indícios de gás e amostragem de fluido.

As amostras seguirão posteriormente para análises laboratoriais, que permitirão caracterizar as condições dos reservatórios e fluidos encontrados, possibilitando a continuidade da avaliação do potencial da área, diz o comunicado.

A companhia explica que a exploração (passo anterior à produção) no pré-sal visa à recomposição das reservas de petróleo em áreas maduras, assegurando sustentabilidade da companhia e o atendimento à demanda nacional de energia, no período de diversificação energética.

O campo de Marlim Sul foi descoberto em novembro de 1987. A Petrobras é a operadora única do campo.

Entre os campos de petróleo da Bacia de Campos, além de Marlim Sul há os de Marlim e Marlim Leste.

A Bacia de Campos é a segunda maior produtora de petróleo do pré-sal, com 7% do total. A campeã é Santos, também no litoral do Sudeste, com 78%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/03/2026

AGRONEGÓCIO - AGRO BRASILEIRO GANHA ROTA ALTERNATIVA VIA TURQUIA EM MEIO À CRISE NO ORIENTE MÉDIO

Medida busca preservar exportações e dar previsibilidade ao setor diante de bloqueios logísticos internacionais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O setor agropecuário brasileiro poderá manter as exportações ao Oriente Médio e Ásia Central via Turquia. O Ministério da Agricultura e Pecuária anunciou nesta quinta-feira (26) o fechamento de um acordo para tornar viável uma rota alternativa de transporte de produtos do agronegócio após o fechamento do Estreito de Ormuz, afetado pela guerra no Oriente Médio.

A medida tem como objetivo evitar prejuízos ao fluxo de exportações, especialmente para mercados do Oriente Médio e da Ásia Central.

Com o acordo, a estrutura portuária turca passa a funcionar como ponto estratégico para o escoamento da produção brasileira. As cargas podem seguir viagem sem a necessidade de atravessar o Golfo Pérsico, uma das regiões mais afetadas pelo conflito.

A rota já era utilizada por exportadores, mas ganhou relevância com o agravamento da crise e o bloqueio de uma das principais vias marítimas do mundo.

Na prática, o novo arranjo logístico permite maior flexibilidade aos exportadores brasileiros. As cargas podem atravessar o território turco ou permanecer armazenadas por um período limitado até o embarque final.

Em nota, a pasta afirmou que a iniciativa traz mais previsibilidade ao setor em um momento de instabilidade nas rotas internacionais e reforça a atuação do governo para manter o comércio agropecuário em funcionamento.

A ampliação do uso da rota alternativa exigiu adaptações. A Turquia passou a impor regras sanitárias mais rígidas para produtos sujeitos a controle veterinário, especialmente os de origem animal.

Para contornar o problema, o governo brasileiro negociou a adoção de um Certificado Veterinário Sanitário específico, que permite o trânsito ou o armazenamento temporário das mercadorias em território turco antes do envio ao destino final.

Segundo o ministério, a medida garante que os produtos atendam às exigências locais e evita interrupções no comércio.

Impacto global

O Estreito de Ormuz é uma das principais rotas marítimas do planeta, responsável por conectar o Golfo Pérsico ao Oceano Índico. A via é estratégica para o transporte de petróleo e produtos agropecuários.

O fechamento da passagem tem impacto direto no comércio global e preocupa o agronegócio brasileiro não apenas pelas exportações, mas também pela dependência de insumos importados, principalmente de fertilizantes.



Risco para insumos

O Brasil importa cerca de 85% dos fertilizantes que utiliza, e entre 20% e 30% das exportações globais desses produtos passam pela região afetada pelo conflito.

A interrupção da rota aumenta o risco de desabastecimento e pressiona custos de produção, o que pode afetar a produtividade agrícola nos próximos ciclos.

“A medida confere mais segurança e previsibilidade aos exportadores brasileiros em um momento de instabilidade nas rotas internacionais e reforça a atuação do Ministério da Agricultura para manter o comércio agropecuário brasileiro em funcionamento”, destacou o Ministério da Agricultura e Pecuária em nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

AGRONEGÓCIO - EMERGÊNCIA POR GRIPE AVIÁRIA É PRORROGADA COM FOCO EM VIGILÂNCIA E CONTROLE

Governo federal mantém instrumentos para conter avanço do vírus e evitar impactos na produção e exportações

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O governo federal decidiu prorrogar por mais 180 dias o estado de emergência zoossanitária em todo o país em razão da circulação do vírus da influenza aviária de alta patogenicidade (IAAP), do subtipo H5N1.

A medida, formalizada por meio da Portaria nº 896, publicada na quinta-feira (26), mantém o caráter preventivo adotado desde a identificação dos primeiros casos.

A prorrogação permite ao Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) manter ativos os mecanismos de resposta rápida diante de novos focos da doença. Entre as ações previstas estão a mobilização de equipes, o reforço da vigilância sanitária e a articulação com estados, municípios e entidades do setor para conter a disseminação do vírus.

A presença da influenza aviária no Brasil foi confirmada pela primeira vez em maio de 2023, em aves silvestres. Dois anos depois, em maio de 2025, foi registrado o primeiro caso em criação comercial, o que ampliou o nível de atenção das autoridades e do setor produtivo.

Desde então, o país contabiliza 188 focos da doença. A maior parte dos registros está em aves silvestres, com 173 ocorrências. Outros 14 casos foram identificados em criações de subsistência, enquanto apenas um foco foi confirmado em plantel comercial.

Mesmo com a baixa incidência em granjas comerciais, o governo mantém o nível de alerta elevado, em função dos riscos sanitários e dos possíveis impactos sobre a produção avícola e o comércio internacional.

A manutenção do estado de emergência também assegura a continuidade das estratégias de monitoramento e controle, com foco na detecção precoce de novos casos e na adoção de medidas para evitar a propagação do vírus.

Em março, um novo foco da doença foi confirmado no Rio Grande do Sul, em aves silvestres encontradas na Lagoa da Mangueira, em Santa Vitória do Palmar, na região da Reserva do Taim.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026



AGRONEGÓCIO - PREÇOS MÍNIMOS DA SAFRA 2026/27 SÃO DIVULGADOS PARA PRODUTOS AGRÍCOLAS

Café, laranja, trigo e sisal têm valores definidos para balizar mercado e apoiar remuneração dos produtores

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Os agricultores já podem consultar os preços mínimos para a safra 2026/2027 de laranja in natura, café arábica e conilon, sisal, trigo em grãos e para a semente do cereal. Os valores atualizados podem ser conferidos na Portaria Mapa nº 895, publicada no Diário Oficial de quinta-feira (26). Os valores são fixados pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), de acordo com a proposta enviada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) ao Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e ao Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA). Os preços serão utilizados como referência nas operações ligadas à Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM), que visa garantir uma remuneração mínima aos produtores rurais.

Segundo os valores publicados, o preço mínimo para o café arábica para a safra 2026/2027 ficou estabelecido em R\$ 792,53 para a saca de 60 quilos. Já para o conilon o valor atualizado da saca de 60 kg é de R\$ 556,97. No caso da laranja, as novas cotações da caixa de 40,8 quilos ficaram em R\$ 28,76, em todo o país. Para o sisal, o preço mínimo para o quilo da fibra bruta desfibrada no ciclo 2026/2027, comercializada na Bahia, Paraíba e Rio Grande do Norte, é de R\$4,37, enquanto que para o produto beneficiado a cotação atualizada é de R\$ 5,04 o quilo.

No caso do trigo, os preços mínimos variam de acordo com a destinação, podendo ser Básico, Doméstico, Pão e Melhorador, além dos tipos de classificação, que vão de 1 a 3, e da região cultivada. Para o cereal semeado no Rio Grande do Sul, no Sudeste, no Centro-Oeste e na Bahia não houve reajuste nos preços mínimos para a safra 2026/2027, com manutenção das cotações praticadas no ciclo passado.

Os preços são atualizados anualmente e a companhia é responsável por elaborar as propostas referentes aos produtos da pauta da PGPM e para os produtos extrativos da pauta do Programa Sociobio Mais. Conforme artigo 5º do Decreto-lei n.º 79/1966, as propostas de preços mínimos devem considerar os diversos fatores que influem nas cotações dos mercados interno e externo, e os custos de produção.

Os preços mínimos são definidos antes do início da safra seguinte e servem para nortear o produtor quanto à decisão do plantio, além de sinalizar o comprometimento do Governo Federal em adquirir ou subvencionar produtos agrícolas, caso seus preços de mercado encontrem-se abaixo dos preços mínimos estabelecidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

AGRONEGÓCIO - GOVERNO LIBERA ATÉ R\$ 70 MILHÕES PARA ESCOAMENTO DE ARROZ

Política de preços mínimos será operacionalizada por meio de leilões com participação de produtores e compradores

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O governo federal definiu as regras para o pagamento de subvenção econômica voltada ao escoamento de arroz em casca da safra 2025/2026. A medida, formalizada por meio de portaria interministerial publicada na terça-feira (24) no Diário Oficial da União, estabelece os parâmetros para a equalização de preços por meio de leilões públicos.

Serão destinados até R\$ 70 milhões para a operação, que prevê o escoamento de até 300 mil toneladas do cereal. A execução ficará a cargo da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), responsável pela realização dos leilões no âmbito da Política de Garantia de Preços Mínimos (PGPM).

A subvenção será operacionalizada por meio de dois instrumentos: o Prêmio Equalizador Pago ao Produtor Rural ou sua Cooperativa (Pepro) e o Prêmio para o Escoamento de Produto (PEP). Ambos funcionam como mecanismos de compensação para garantir que o valor pago ao produtor atinja o preço mínimo estabelecido pelo governo.

Nos leilões do Pepro, podem participar produtores rurais e cooperativas, que recebem o prêmio como complemento ao valor de venda. Já no PEP, o prêmio é destinado a compradores, como indústrias e comerciantes de cereais, que assumem o compromisso de adquirir o produto pelo preço mínimo definido.

Os preços mínimos fixados para a safra variam conforme a região. Para Rio Grande do Sul e Santa Catarina, o valor é de R\$ 63,74 por saca de 50 quilos. Já para os estados das regiões Centro-Oeste, Nordeste, Norte e Sudeste, além do Paraná, o preço mínimo foi estabelecido em R\$ 80 por saca de 60 quilos.

A medida busca sustentar a rentabilidade dos produtores em regiões onde os preços de mercado estão abaixo do mínimo estipulado, garantindo condições para a comercialização da safra e contribuindo para o equilíbrio da oferta no país.

A PGPM atua como instrumento de regulação do mercado agrícola, com o objetivo de reduzir oscilações na renda dos produtores, assegurar remuneração mínima e manter a regularidade do abastecimento nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INDÚSTRIA - COM R\$ 8 BILHÕES EM ANÁPOLIS, CAO A AMPLIA PRODUÇÃO E LANÇA NOVO MODELO

Agenda com Lula destaca investimentos na indústria automotiva e parceria com montadora chinesa para produção no Brasil

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os aportes atingem R\$ 8 bilhões no projeto industrial da montadora. O investimento contempla ampliação da planta, incorporação de tecnologias e capacitação da mão de obra

Com R\$ 8 bilhões em investimentos acumulados na unidade de Anápolis (GO), a Caoa ampliou os aportes na fábrica durante visita do

presidente Luiz Inácio Lula da Silva nesta quinta-feira (26), em agenda que também reforçou a projeção de R\$ 190 bilhões para o setor automotivo até 2033.

Do total previsto para o setor, R\$ 140 bilhões devem ser investidos pelas montadoras e outros R\$ 50 bilhões pelo segmento de autopeças. Durante a agenda, Lula participou da reinauguração da planta industrial da Caoa e do lançamento da linha de produção do modelo Uni-T, desenvolvido em parceria com a montadora chinesa Changan e primeiro da marca totalmente produzido no Brasil.

“Não tem coisa mais gratificante para um país do que a economia poder oferecer ao povo a possibilidade de crescimento, a possibilidade de geração de empregos, e a possibilidade das pessoas viverem com mais dignidade e de cabeça erguida”, afirmou o presidente.

A unidade de Anápolis passa a operar com técnicas avançadas de fabricação inéditas na América Latina, em um movimento que amplia a capacidade produtiva e incorpora novos processos industriais. O lançamento do modelo marca a entrada em uma nova fase da operação, com foco na modernização tecnológica e no aumento da produção.

O novo ciclo de investimentos da Caoa, de R\$5 bilhões, sucede o programa anterior de R\$ 3 bilhões iniciado em 2023, concluído antes do prazo. Somados, os aportes atingem R\$ 8 bilhões no projeto industrial da montadora no estado de Goiás. O investimento contempla a ampliação da planta, a incorporação de novas tecnologias e a capacitação da mão de obra.



Durante a agenda na cidade de Anápolis, o presidente Lula participou da reinauguração da planta industrial da Caoa e do lançamento da linha de produção do modelo Uni-T

Atualmente, a Caoa emprega mais de 21 mil trabalhadores direta e indiretamente. A expansão da unidade está associada ao aumento da produção e à diversificação da linha de veículos, incluindo modelos com diferentes tecnologias de motorização.

Durante o evento, Lula também visitou a linha de produção e acompanhou a apresentação do novo modelo. A agenda contou ainda com a presença do vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, do ministro da Fazenda, Dario Durigan, além de executivos da montadora e representantes do setor.

Alckmin destacou a sequência de anúncios industriais ao longo da semana. “Ontem, foi lançado o primeiro avião supersônico produzido no Brasil, o Gripen. Ele voa a 2.800 km/h, três vezes e meio o que voa um avião a jato. A Embraer é a indústria aeronáutica que mais cresce no mundo. Ontem, também lançamos uma nova indústria de trens, a CRRC Brasil. E hoje, aqui na Caoa, temos essa grande parceria para produzir veículos flex e depois veículos também elétricos. A Nova Indústria Brasil estabeleceu inovação”, afirmou.

Para o ministro da Fazenda, Dario Durigan, o cenário atual combina crescimento econômico com ampliação da capacidade produtiva. “A nossa economia é forte. O que nós queremos de agora em diante? Nós queremos aumentar a produtividade, queremos inovação, queremos mais eficiência. A missão do Ministério da Fazenda é fazer com que a nossa economia seja forte no contexto de uma democracia justa para todos. Não de um país que olhe só para a sua elite ou que olhe só para poucas pessoas. Um país soberano, que tenha uma democracia com muita justiça social”,

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INDÚSTRIA - MODELO NACIONAL E ADAPTAÇÃO AO MERCADO BRASILEIRO

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O modelo Uni-T, produzido na planta de Anápolis, passou por um processo de adaptação às condições brasileiras antes do início da produção em série. O programa de validação envolveu 30 protótipos e mais de dois milhões de quilômetros de testes, realizados em diferentes regiões do país, com variações de pavimentação, clima e condições de uso.

Ao longo dos últimos 24 meses, mais de 200 engenheiros brasileiros e chineses participaram do desenvolvimento do veículo. O modelo chega ao mercado com motorização flex, característica alinhada à matriz energética brasileira.



Mais de 200 engenheiros brasileiros e chineses participaram do desenvolvimento do Uni-T, que chega com motorização flex, característica alinhada à matriz energética brasileira

Co-presidente executivo da Caoa, Carlos Phillipe Luchesi de Oliveira Andrade afirmou que o lançamento representa uma mudança de patamar na produção nacional. “Apresentamos

ao Brasil o primeiro automóvel fabricado pela Caoa Changan em solo brasileiro. Não se trata apenas de um veículo. Trata-se de um marco. Um automóvel com tecnologia global produzido no Brasil por mãos brasileiras e desenvolvido para o Brasil”, disse.

“Esse veículo nasce com uma característica fundamental para o Brasil: ele é flex. Isso significa mais eficiência, mais competitividade e total aderência à nossa matriz energética. É a combinação entre tecnologia global e inteligência brasileira. É a prova de que uma empresa 100% brasileira pode produzir veículos com padrão global de qualidade, sofisticação e inovação. É a prova de que o Brasil pode e deve ser protagonista da nova indústria automotiva mundial. São mais de 10 mil colaboradores diretos e mais de 40 mil brasileiros”, acrescentou o executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INDÚSTRIA - PARCERIA COM MONTADORA CHINESA E PLANOS DE EXPANSÃO

A parceria entre a Caoa e a Changan marca a ampliação da presença da montadora chinesa no Brasil e na América Latina. Com mais de 160 anos de história industrial, a empresa possui atuação em mais de 70 países e já produziu mais de 30 milhões de veículos globalmente.

Presidente do conselho da Changan, Zhu Huarong afirmou que o país ocupa posição relevante na estratégia de expansão da companhia. “Nos últimos anos, o Brasil lançou o plano Nova Indústria Brasil. O país continua se fortalecendo e desempenha um papel cada vez mais importante no mundo. Para a Changan, o Brasil não é apenas um lugar para investir, mas uma terra onde estamos comprometidos em construir um futuro de longo prazo. Estamos comprometidos em investir no Brasil, expandir nossa presença aqui e atender o mercado mais amplo da América Latina. O início da produção aqui marca um passo importante para transformar nossa estratégia em realidade”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO ZERA TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE INFORMÁTICA

Decisão é válida por quatro meses e engloba também máquinas e equipamentos usados na produção de itens para o setor

Da Agência Brasil

Cerca de 200 bens de capital (máquinas e equipamentos usados na produção) e de informática que tiveram o Imposto de Importação elevado em fevereiro terão a alíquota zerada por quatro meses, decidiu nesta quinta-feira (26) o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex).

A decisão busca reduzir custos para a indústria e garantir o abastecimento de itens sem produção nacional equivalente.



A decisão da Camex busca reduzir custos para a indústria e garantir o abastecimento de itens sem produção nacional equivalente

Na reunião desta quinta, a Camex zerou a alíquota de 970 produtos. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), 779 contavam com concessões anteriores, renovadas em decisão considerada rotineira pela pasta.

Os 191 itens restantes fazem parte de uma reversão das tarifas elevadas neste ano para mais de 1,2 mil produtos eletrônicos, que incluíam smartphones, itens de informática e componentes eletrônicos. Em fevereiro, o governo havia zerado a cobrança para 105 desses itens.

Critério técnico

De acordo com o Mdic, a redução foi concedida após pedidos de empresas que alegaram ausência de produção nacional ou oferta insuficiente no mercado interno. As solicitações passam por análise do governo, com prazo de até quatro meses para decisão definitiva.

O período para novos pedidos segue aberto até 30 de março, o que permite novas revisões na lista de produtos beneficiados.

Outros setores

A Camex também zerou a tarifa de importação para diversos produtos de outros setores considerados estratégicos. Entre eles, estão medicamentos utilizados no tratamento de doenças como diabetes, Alzheimer, Parkinson e esquizofrenia.

Também foram contemplados insumos agrícolas, como fungicidas e inseticidas, além de itens usados na indústria têxtil, nutrição hospitalar e até lúpulo para a fabricação de cerveja.

Impacto econômico

Segundo o governo, a iniciativa busca reduzir custos de produção, conter pressões inflacionárias e evitar gargalos no abastecimento, especialmente em setores dependentes de insumos importados.

Ao mesmo tempo, a medida reequilibra decisões anteriores de elevação tarifária, adotadas como forma de estimular a produção nacional, mas que acabaram gerando demandas por revisão por parte do setor produtivo.

Antidumping

A Camex também decidiu aplicar tarifa antidumping definitiva, por cinco anos, para etanolaminas (composto usado em cosméticos como tinturas e alisadores de cabelo) da China e de resinas de polietileno (tipo de plástico) produzidas nos Estados Unidos e no Canadá.

Prática regulamentada pela Organização Mundial do Comércio (OMC), a imposição de sobretaxas antidumping ocorre quando um país consegue comprovar que produtos estão sendo importados com preços abaixo do custo de produção, prejudicando a indústria nacional.

Em relação ao polietileno, a Camex, apesar da aplicação definitiva do direito antidumping, decidiu fixar a sobretaxa nos níveis provisórios que vigoraram nos últimos seis meses.

Segundo o Mdic, a redução não traz impacto adicional para as etapas posteriores da cadeia produtiva, o que atende ao interesse público porque o produto é bastante usado na fabricação de embalagens, de brinquedos e de produtos industriais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - UNIÃO EUROPEIA APROVA SALVAGUARDAS PARA ACORDO COM OS EUA

União Europeia aprova salvaguardas para acordo com os EUA

Do Estadão Conteúdo

O Parlamento Europeu aprovou nesta quinta-feira (26) salvaguardas para o acordo comercial entre União Europeia (UE) e Estados Unidos, estabelecendo condições para a redução de tarifas sobre produtos americanos.

Os textos, que ainda dependem de acordo com os Estados-membros, preveem a eliminação da maior parte das sobretaxas sobre bens industriais dos EUA e acesso preferencial ao mercado europeu para uma ampla gama de produtos agrícolas e de pesca, em linha com compromissos firmados no verão do Hemisfério Norte de 2025.

Os eurodeputados re forçaram a chamada “cláusula de suspensão”, que permite interromper preferências tarifárias caso os EUA descumpram o acordo. A medida poderá ser acionada, por exemplo, se Washington impor tarifas adicionais acima do teto de 15% ou adotar novas taxas sobre produtos europeus, além de situações de discriminação econômica ou coerção.

Também foi introduzida uma “cláusula de entrada em vigor”, chamada de “sunrise”, que condiciona a aplicação das novas tarifas ao cumprimento integral dos compromissos pelos EUA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

FINANÇAS – GALÍPOLO EXPLICA ‘CALIBRAGEM’ DA TAXA SELIC

Presidente do Banco Central diz que o mercado entendeu da maneira correta, é corte “calibragem é no sentido de cortes de juros”, afirmou

Do Estadão Conteúdo



O Galípolo pregou o equilíbrio: “A função de quem está do lado de cá é botar a bola no chão” para entender os sinais econômicos

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, afirmou nesta quinta-feira, 26, que o mercado entendeu corretamente que a “calibragem” da política monetária indicada pelo Comitê de Política Monetária (Copom) se refere a um ciclo de cortes da Selic. “A calibragem é no sentido de cortes de juros”, frisou, durante coletiva sobre o Relatório de Política Monetária (RPM) do 1º trimestre de 2026.

Galípolo reforçou na sequência que a autoridade monetária tem uma barra mais alta para reagir aos dados “de maneira emotiva”. “A gente vem preferindo ganhar tempo para poder compreender os efeitos ao invés de reagir rapidamente à incorporação”, frisou o presidente do BC. “A função de quem está do lado de cá é botar a bola no chão, analisar e tentar tirar o que é ruído para entender o que é sinal.”

Galípolo disse ainda que nenhum dos membros do Copom chegou a sugerir um corte maior do que 0,25 ponto porcentual na Selic na última reunião do colegiado, em 18 de março. O comitê diminuiu os juros de 15% para 14,75%, em uma decisão unânime.

“O debate passava, primeiro, por uma discussão de se a gente entendia que o cenário havia mudado de maneira suficiente para mudar o guidance da reunião anterior. O entendimento geral foi de que não, de todos os diretores. A partir daí, cada diretor vai manifestando o seu voto, e foi uma manifestação de consenso, todos manifestando os 25 pontos-base”, disse o banqueiro central.

Em janeiro, o Copom já havia sinalizado que iria começar a reduzir a taxa Selic no encontro seguinte, de março. No entanto, depois da disparada dos preços do petróleo no mercado internacional, após os ataques de Estados Unidos e Israel contra o Irã e o consequente fechamento do estreito de Ormuz, a mediana do mercado, que antes indicava um corte de 0,50 ponto percentual migrou para uma baixa de 0,25 ponto.

Segundo Galípolo, os debates do comitê são sempre “construtivos” porque os diretores expressam dúvidas sobre o cenário e atenção aos trade-offs de diferentes caminhos, em vez de chegarem à reunião com posições pré-definidas. Ele acrescentou que, desde antes das reuniões do Copom, os membros do colegiado acompanham a conjuntura econômica e acabam expostos aos mesmos dados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

FINANÇAS – PRESIDENTE DO BC DEFENDE “PROCESSO BEM FUNDAMENTADO” SOBRE MASTER

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, disse nesta quinta-feira, 26, que a autarquia agiu corretamente ao construir um processo “bem fundamentado” sobre a liquidação do Banco Master, inclusive com ampla chance de esclarecimento pela instituição, justamente para evitar questionamentos judiciais no futuro.

“Vale lembrar, e eu já citei duas vezes, que tanto o Banco Central quanto o FGC (Fundo Garantidor de Créditos) estão respondendo por processos de liquidação de bancos que ocorreram 50, 20 anos atrás”, ponderou Galípolo, em entrevista coletiva sobre o Relatório de Política Monetária (RPM). “Ele (o processo) tinha de estar bem fundamentado para sobreviver ao longo do tempo.”

O banqueiro central fez uma rápida cronologia das investigações. Ele lembrou que, no fim de 2024, o Banco Master recebeu um alerta sobre a necessidade de adequar seu capital, governança e liquidez em seis meses.

Em janeiro, o diretor de Fiscalização do BC, Ailton Aquino, percebeu que o banco estava vendendo carteiras novas para fazer frente ao vencimento de compromissos, o que despertou a atenção da supervisão. Em fevereiro, um grupo foi constituído para fazer a análise da carteira, e a autarquia pediu diversas vezes esclarecimentos do Master sobre o processo.

Esse foi o início da investigação do BC que concluiu que o banco de Daniel Vorcaro vendeu até R\$ 12,2 bilhões em carteiras de crédito falsas para o Banco de Brasília (BRB), caso que acabou desencadeando a primeira fase da operação Compliance Zero, da Polícia Federal. Segundo Galípolo, o BC seguiu seu mandato e foi zeloso com a investigação.

Galípolo explicou também que os processos envolvendo os dois ex-servidores da autarquia acusados de conluio com o Banco Master estão sendo conduzidos pela Controladoria-Geral da União (CGU) e Polícia Federal, após uma auditoria interna sobre o tema.

“A gente passou o processo para a CGU e, agora, a CGU vai dar continuidade, do ponto de vista legal, àquilo que se refere à questão administrativa. Do ponto de vista criminal, é uma investigação que segue com a Polícia Federal”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

FINANÇAS – BANCO CENTRAL MANTÉM PROJEÇÃO DO PIB EM 2026

Apesar das incertezas provocadas pelo conflito no Oriente Médio, previsão é de crescimento de 1,6%
Da Agência Brasil



Segundo relatório do BC, se a guerra se prolongar vai gerar impactos, com risco de aumento da inflação e redução do crescimento

O Banco Central (BC) manteve em 1,6% a projeção de crescimento da economia em 2026. Em seu Relatório de Política Monetária, divulgado nesta quinta-feira (26), a autarquia

destaca, entretanto, que a atual previsão para o Produto Interno Bruto (PIB - soma de todos os bens e serviços finais produzidos pelo país) está sujeita a “maior incerteza” diante dos potenciais efeitos dos conflitos no Oriente Médio.

“Se prolongado [o conflito], seus impactos predominantes, no país e no exterior, devem ser consistentes com um choque negativo de oferta, aumentando a inflação e reduzindo o crescimento, ainda que alguns setores da economia brasileira, especialmente o petrolífero, possam se beneficiar”, diz o relatório do BC.

“Se a distribuição de mercadorias continuar interrompida e a capacidade de produção reduzida na região por muito tempo, o impacto sobre os preços e a atividade pode ser duradouro e significativo”, acrescentou a autarquia.

O dado para o PIB é referente ao primeiro trimestre deste ano, sendo o mesmo valor daquele divulgado no relatório de dezembro. “A estabilidade da projeção de crescimento anual decorre do resultado do quarto trimestre de 2025, próximo ao esperado, e da manutenção da perspectiva de expansão trimestral moderada ao longo de 2026”, diz o relatório.

“Esse cenário é condicionado pela expectativa de política monetária em campo restritivo [juros altos], pelo baixo nível de ociosidade dos fatores de produção, pela perspectiva de desaceleração da economia global e pela ausência do impulso agropecuário observado em 2025”, explicou o BC.

Em 2025, o PIB do Brasil fechou em 2,3%, com expansão em todas as atividades, mas puxado principalmente pela agropecuária.

Segundo a autarquia, o cenário para 2026 incorpora também estimativas dos efeitos de medidas recentes com potencial de sustentar a demanda doméstica, como o aumento real do salário mínimo e a isenção ou o desconto no Imposto de Renda Pessoa Física (IRPF) para quem ganha até R\$ 5 mil ou R\$ 7 mil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/03/2026

FINANÇAS – DÓLAR SOBE A R\$ 5,25 COM INCERTEZAS SOBRE A GUERRA

Moeda americana avançou 0,69%. Já o Ibovespa fechou em baixa de 1,45%.

Do Estadão Conteúdo

Incertezas sobre as supostas negociações para um cessar-fogo no Oriente Médio, em meio a informações conflitantes vindas de Estados Unidos e Irã, aumentaram a percepção global de risco, levando investidores a abandonar bolsas e divisas emergentes para buscar abrigo na moeda norte-americana.

Por aqui, o dólar à vista avançou nesta quinta-feira 0,69%, a R\$ 5,2562, após máxima de R\$ 5,2632. Em março, a divisa acumula valorização de 2,38% em relação ao real, que apresenta no período

desempenho superior a seus principais pares, à exceção do peso colombiano. No ano, as perdas são de 4,24%.



Em março, a divisa acumula valorização de 2,38% em relação ao real. No ano, as perdas são de 4,24%

“O dia foi bem volátil, com o mercado digerindo as falas dos dois lados da guerra. O investidor está mais cauteloso”, disse a analista de mercado internacional

Isabella Hass, da W1 Capital.

Já o Ibovespa aprofundou perdas e lutou, sem sucesso, para defender ao menos a linha de 183 mil pontos, após ter iniciado o dia na máxima de 185 mil. Nesta quinta-feira oscilou entre a abertura a 185.423,77 e mínima a 182.570,44 pontos (-1,54%), com giro a R\$ 26,5 bilhões. Na semana, vindo de ganhos nas três sessões anteriores, ainda avança 3,70%, o que limita a perda do mês a 3,21%. No ano, o Ibovespa sobe 13,41%. Ao fim da sessão desta quinta, marcava 182.732,67 pontos, em baixa de 1,45%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/03/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA ITALIANA ACEITA EXTRADIÇÃO DE ZABELLI

Embaixada do Brasil em Roma confirmou a decisão favorável à volta da deputada, condenada pela justiça brasileira

Da Agência Brasil



Zambelli foi condenada a dez anos de prisão por ser a autora intelectual da invasão ao sistema eletrônico do CNJ

A Corte de Apelação da Itália decidiu favoravelmente à extradição da ex-deputada federal Carla Zambelli. A informação foi confirmada pela Embaixada do Brasil em Roma.

Ainda cabe recurso da sentença, antes de o assunto ser levado para a decisão final do governo do país europeu.

Em maio do ano passado, Zambelli foi condenada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) a dez anos de prisão e perda de mandato parlamentar por ser a autora intelectual da invasão ao sistema eletrônico do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), ocorrido em janeiro de 2023.

A invasão resultou na inserção de um mandato falso de prisão contra o ministro da Corte, Alexandre de Moraes. De acordo com as investigações, o hackeamento foi executado por Walter Delgatti, que também foi condenado e confirmou ter realizado o trabalho a mando da ex-parlamentar.

Após a condenação, Zambelli deixou o Brasil no início de junho e passou quase dois meses foragida. No final de julho, a ex-deputada foi detida na Itália em uma operação conjunta com a Polícia Federal brasileira, com base no alerta vermelho da Interpol, a polícia internacional.

Por ter dupla cidadania, a condenada tentava escapar do cumprimento de um mandado de prisão emitido pelo ministro Alexandre de Moraes.

Carla Zambelli, então, foi encaminhada à penitenciária feminina de Rebibbia, nos arredores de Roma.

Condicional

A defesa de Zambelli chegou a solicitar a transferência para prisão domiciliar ou liberdade condicional alegando problemas de saúde e falta de assistência médica adequada na unidade, mas os pedidos foram negados pela Corte de Apelação.

Em um segundo julgamento no Brasil, em julho do ano passado, o STF condenou novamente a ex-parlamentar, desta vez por porte ilegal de arma e constrangimento ilegal com emprego de arma de fogo ao perseguir nas ruas de São Paulo o jornalista Luan Araújo, às vésperas do segundo turno das eleições de 2022. A pena estipulada nesta condenação foi de cinco anos e três meses de prisão

Em fevereiro deste ano, a defesa tentou trocar os juízes do caso em Roma alegando parcialidade nas audiências, mas o pedido também foi negado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

JUSTIÇA - DEFESA DA EX-DEPUTADA VAI RECORRER. PROCESSO PODE DEMORAR 2 ANOS

Do Estadão Conteúdo

O advogado Fábio Pagnozzi, responsável pela defesa da ex-deputada Carla Zambelli, disse que vai recorrer da decisão da Justiça italiana e o processo, que sobe para um tribunal superior do país, pode se estender por até dois anos.

A extradição da ex-deputada, decidida nesta quinta, não é imediata. Caso não haja recurso, o processo deve ser concluído em poucas semanas. A defesa de Zambelli, no entanto, pode recorrer no prazo de até 15 dias.

O advogado da deputada já informou que pretende recorrer à Corte de Cassação do país. Dessa forma, o recurso pode ser negado pelo tribunal, e o processo pode ser encerrado em quatro a seis meses conforme explica o professor especialista em direito internacional Arno Dal Ri Júnior.

No entanto, o professor explica que, caso a Corte entenda que o recurso faz sentido, o mérito volta a ser analisado e o processo de extradição pode se estender por até dois anos. A decisão final cabe ao ministro da Justiça italiano, Carlo Nordio.

Se ao final do processo, a extradição for confirmada, a Justiça Italiana comunica a embaixada brasileira em Roma e a polícia do país vai entregar Zambelli à Organização Internacional de Polícia Criminal, a Interpol, que irá colocá-la em um voo para o Brasil, acompanhada dos agentes criminais.

Segundo o professor, se a extradição for mantida, ela deve vir algemada e acompanhada de dois agentes da Interpol até o Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, ou o Galeão, no Rio de Janeiro. Na chegada em solo brasileiro ela será entregue à Polícia Federal e será presa imediatamente.

“A Embaixada do Brasil em Roma foi informada pelos advogados sobre a decisão da Corte de Apelação em favor da concessão da extradição. Ainda cabe recurso no âmbito judicial, antes de o assunto ser levado para a decisão final do governo italiano”, diz o Itamaraty, em nota.

O advogado Fábio Pagnozzi avaliou a decisão sobre a extradição da ex-deputada como “sem sentido”. A perspectiva, segundo ele, é que a análise do recurso na Corte de Cassação não dure menos que três ou quatro meses.” Esse resultado da Corte de Apelação é sem pé nem cabeça”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

JUSTIÇA - AMB RECLAMA DE DECISÃO QUE LIMITOU 'PENDURICALHOS'

Associação dos Magistrados Brasileiros discorda da decisão do STF e alega que a nova regra gera severa redução nos salários

Do Estadão Conteúdo



O STF vetou rubricas que não estão previstas em lei, como licenças compensatórias de um dia de folga por três trabalhados e auxílios natalinos

A Associação dos Magistrados Brasileiros (AMB) divulgou nota em que manifesta "profunda discordância e preocupação com o julgamento" realizado nesta quarta-feira, 25, pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que limitou os "penduricalhos" na magistratura e no Ministério Público (MP) a 35% do teto do funcionalismo, equivalente ao salário de um ministro do STF (R\$ 46,3 mil).

"A decisão impacta cerca de 18 mil magistrados e implica severa redução remuneratória imediata, com efeitos já a partir de abril de 2026, atingindo direitos reconhecidos ao longo de décadas por instâncias administrativas competentes e pelo próprio Conselho Nacional de Justiça, sempre com amparo legal", diz a nota.

Para a AMB, a decisão "afeta a previsibilidade do regime jurídico da magistratura, impacta a atratividade da carreira e tende a produzir reflexos na organização e na eficiência da prestação jurisdicional".

A entidade argumenta que a magistratura enfrenta defasagem nos salários e sobrecarga de trabalho diante do aumento da litigiosidade. Segundo relatório técnico entregue ao Supremo por uma comissão composta pelos Três Poderes, o teto do funcionalismo estaria em R\$ 71.532,30 caso fosse corrigido pelo IPCA desde 2006, o que indica uma defasagem real de 54%.

O Supremo vetou uma série de rubricas que não estão previstas em lei, como licenças compensatórias de um dia de folga por três trabalhados, auxílios natalinos e indenização por acervo. A AMB alegou que os benefícios atingidos haviam sido reconhecidos de forma administrativa com base em precedentes dos Tribunais Superiores. Afirma, ainda, que a decisão pode produzir um efeito desigual entre magistrados de diferentes tribunais.

A AMB afirmou ainda ter mantido "intensa atuação" no Supremo nas semanas que antecederam o julgamento, com a apresentação de propostas alternativas. Segundo a entidade, contudo, essas sugestões não foram acolhidas em extensão suficiente para mitigar os impactos apontados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

JUSTIÇA - BOLETIM PREVÊ ALTA HOSPITALAR DE BOLSONARO NESTA SEXTA-FEIRA

Ex-presidente vai do hospital direto para sua casa, após Moraes conceder prisão domiciliar

Do Estadão Conteúdo

O ex-presidente Jair Bolsonaro está com previsão de alta hospitalar para esta sexta-feira, 27. Segundo boletim médico divulgado no início da tarde desta quinta, 26, ele permanece internado no hospital DF Star, após diagnóstico de pneumonia bacteriana bilateral decorrente de episódio de broncoaspiração.

“No momento encontra-se sem sinais de infecção aguda, com boa evolução clínica. Deve permanecer em vigilância clínica, pelas próximas 24 horas, com previsão de alta do hospital no dia 27 de março”, diz o boletim.



Bolsonaro está se recuperando de pneumonia bacteriana bilateral, decorrente de episódio de broncoaspiração

Assinam o boletim os seguintes médicos: Dr. Claudio Birolini, cirurgião geral, Dr. Leandro Echenique, cardiologista, Dr. Brasil Caiado, cardiologista, Dr. Wallace S. Padilha, clínico médico - gerente médico; e Dr. Allisson B. Barcelos Borges, diretor geral.

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes concedeu na última terça-feira, 24, a prisão domiciliar para o ex-presidente pelo prazo de 90 dias, contados a partir da alta médica. Bolsonaro cumpre pena de 27 anos e três meses por tentativa de golpe de Estado e está internado desde o dia 13. Ele estava preso na Papudinha e, agora com a alta hospitalar, poderá ir para casa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INTERNACIONAL - LULA E SHEINBAUM VÃO APOIAR BACHELET NA ONU

Os presidentes de Brasil e México decidiram manter apoio à candidatura da ex-líder chilena à secretária-geral das Nações Unidas

Do Estadão Conteúdo



Depois de o novo governo chileno, conservador, retirar o apoio a Bachelet, Lula e Sheinbaum decidiram bancar a candidatura dela sozinhos

Brasil e México vão patrocinar sozinhos a candidatura da ex-presidente chilena Michelle Bachelet a secretária-geral das Nações Unidas (ONU), após a retirada formal do Chile.

Ao reagir à decisão do governo de José Antonio Kast, Bachelet disse que pretendia seguir a postulação de forma independente, com apoio dos governos de Luiz

Inácio Lula da Silva e Claudia Sheinbaum.

“Continuarei o trabalho conjunto com os governos do Brasil e do México, que postularam meu nome, reafirmando a natureza coletiva deste projeto”, disse a ex-presidente, na terça-feira, dia 24.

Um dia depois, a presidente mexicana afirmou no Palácio Nacional que manteria o apoio a Bachelet e que a considera “a pessoa ideal para liderar as Nações Unidas”, porque ela tem “uma visão para a reconstrução das Nações Unidas como um órgão internacional de resolução de conflitos”.

“Continuaremos a apoiá-la. Terei uma conversa com ela em breve. Veremos se o Brasil também mantém esse apoio”, disse Sheinbaum, na quarta-feira, dia 25.

Embaixadores do governo brasileiro, ouvidos no Itamaraty e no Palácio do Planalto, indicaram que o governo vai manter endosso à campanha da chilena.

Segundo eles, não houve mudança de rota no governo e faz todo o sentido dar sustentação à candidatura do ex-presidente.

Não houve ainda uma manifestação pública do presidente Lula. Segundo um integrante do governo, isso ocorreu por causa da agenda doméstica dele e de uma “cortesia diplomática”, em função da conturbada reação política interna no Chile à decisão de Kast.

O petista buscava criar uma relação próxima e pragmática com Kast, e ainda tenta evitar rusgas. O conservador reclamou do lançamento de Bachelet no fim do governo Gabriel Boric, sem uma discussão prévia com a nova gestão, e pedia uma discussão presencial com Lula e Sheinbaum, como mostrou o Estadão.

Lula faltou à posse de Kast depois de o chileno estender convite ao senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), virtual adversário do petista nas eleições presidenciais. Lula escreveu uma carta a ele convidando o chileno a visitar Brasília.

Debate e retirada

A ONU agendou para o dia 20 de abril o primeiro debate, em Nova York, entre os candidatos. Eles disputam para suceder a partir de 2027 o atual secretário-geral, o português António Guterres.

A Assembleia Geral da ONU comunicou nesta quinta-feira, dia 26, que o governo de Maldivas retirou o apoio à candidatura da diplomata argentina Virginia Gamba. Com isso, restam, até o momento, quatro candidatos no páreo: Rafael Grossi (indicado pela Argentina), Michelle Bachelet (indicada por Brasil e México), Rebeca Grynspan (indicada pela Costa Rica) e Macky Sall (indicado por Burundi).

Para integrantes do governo Lula, no entanto, a proliferação de candidatos deve fazer com que novos nomes se apresentem até o fim do primeiro semestre, quando a eleição deve ser definida no Conselho de Segurança da ONU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INTERNACIONAL - JUIZ ADIA DECISÃO SOBRE CUSTEIO DA DEFESA DE MADURO EM JULGAMENTO

Ex-líder venezuelano está com bens bloqueados pelos EUA e não pode pagar advogados

Do Estadão Conteúdo

O ex-ditador da Venezuela, Nicolás Maduro, retornou nesta quinta-feira, 26, a um tribunal de Nova York para uma audiência sobre os pagamentos dos honorários advocatícios de sua defesa. A audiência, porém, encerrou sem uma decisão do juiz, que questionou os motivos pelos quais os Estados Unidos bloqueiam o uso de recursos venezuelanos.

Maduro, 63, e sua mulher, Cilia Flores, 69, se apresentaram pela segunda vez a um tribunal americano desde que foram levados para o país em 3 de janeiro em uma operação militar dos Estados Unidos. Na primeira, em 5 de janeiro, ele se declarou inocente das acusações de tráfico de drogas e disse ser o presidente legítimo da Venezuela.

Dessa vez, porém, a audiência servia para avaliar como o ditador fará o pagamento de seus advogados já que seus ativos são mantidos sob sanção pelos Estados Unidos.

Diante do imbróglio, a defesa pediu o arquivamento do caso, algo que o juiz Alvin Hellerstein já indicou que não deve acatar.

De acordo com a agência Reuters, o advogado de Maduro Barry Pollack, que também representou Julian Assange em seu processo sobre o WikiLeaks, disse que se retirará do caso se o seu cliente não puder pagá-lo com fundos venezuelanos.

Acusado de tráfico de drogas juntamente com sua mulher, Maduro parecia relaxado e sorridente em seu uniforme cinza de presidiário, fazendo anotações, conversando com seus advogados por meio de um intérprete e olhando para a imprensa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INTERNACIONAL - ZELENSKY FAZ VIAGEM SURPRESA À ARÁBIA SAUDITA

Presidente ucraniano prometeu apoio a aliados do Oriente Médio que sofrem ataques com uso de drones

Do Estadão Conteúdo



A Ucrânia se tornou um dos principais produtores mundiais de interceptores de drones de ponta, testados em batalha

O presidente ucraniano Volodymyr Zelensky chegou na quinta-feira 26, à Arábia Saudita em uma visita não anunciada, dias após revelar que a Ucrânia está ajudando cinco países no Oriente Médio e na região do Golfo a combater ataques de drones em seus territórios durante a guerra com o Irã. “Cheguei à Arábia Saudita. Reuniões importantes estão agendadas” disse o líder ucraniano no X, junto com um vídeo de sua chegada. “Apreciamos o apoio e apoiamos aqueles que estão prontos para trabalhar conosco para garantir a segurança.”

Zelensky não forneceu mais informações sobre sua visita, mas disse na semana passada que autoridades ucranianas estão ajudando a Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Catar, Kuwait e Jordânia com expertise em drones e ajudando a construir um sistema de defesa.

A Ucrânia também está analisando se pode desempenhar um papel na restauração da segurança no Estreito de Ormuz, disse ele na ocasião.

Em troca, a Ucrânia está buscando mais mísseis de defesa aérea de alta tecnologia que os países do Golfo possuem e que Kiev precisa para deter os mísseis da Rússia. A Ucrânia rapidamente se tornou um dos principais produtores mundiais de interceptores de drones de ponta, testados em batalha, que são baratos e eficazes. Eles estão desempenhando um papel fundamental em sua defesa contra a invasão em grande escala da Rússia, que já dura mais de 4 anos.

As autoridades ucranianas não anunciaram nem forneceram imediatamente detalhes da viagem de Zelensky.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE REUNIÃO COM O IRÃ SERÁ NESTA SEXTA À NOITE

Encontro pode definir um cessar-fogo. Presidente diz que já venceu a guerra

Do Estadão Conteúdo

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse nesta quinta-feira, 26, que uma reunião do seu governo com o Irã para negociar um acordo de cessar-fogo acontecerá sexta à noite, em entrevista à Fox News, sem dar mais detalhes. Ele também reiterou que a prorrogação do prazo para o início das tratativas foi feita a pedido do país persa.

“O Irã veio até mim pedindo sete dias, e eu os dei 10 dias porque eles nos deram navios de petróleo”, disse Trump, em referência aos “presentes” que ele havia citado na quarta. “Militarmente, nós vencemos a guerra contra o Irã”, acrescentou.

Ao ser questionado, Trump ressaltou que a diferença desta guerra para outros conflitos travados por presidentes americanos é que seu governo garantiu a autossuficiência em energia, com uma forte produção doméstica e agora com a “parceria” de importações da Venezuela.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

INTERNACIONAL - CONSELHO EUROPEU PEDE PROTEÇÃO A CIVIS E A INFRAESTRUTURAS

António Costa, líder do colegiado, conversou com Isaac Herzog, presidente de Israel

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Conselho Europeu, António Costa, conversou nesta quinta-feira com Isaac Herzog, o presidente de Israel, ocasião na qual disse ter expressado a solidariedade da União Europeia ao povo israelense diante dos ataques diários do Irã e do Hezbollah.

Em postagem na rede social X, o português disse que “tais ataques devem cessar imediatamente”. “Em meio à violência contínua no Oriente Médio, apelei à desescalada e à máxima contenção, à proteção de civis e infraestruturas civis e ao pleno respeito ao direito internacional por todas as partes”, afirmou.

“Somente a diplomacia pode garantir uma solução sustentável para as ameaças do Irã, inclusive no que diz respeito ao programa nuclear”, apontou Costa. “Também exorto Israel a iniciar conversas com o Líbano. A estabilidade e a integridade territorial libanesas devem ser preservadas”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/03/2026

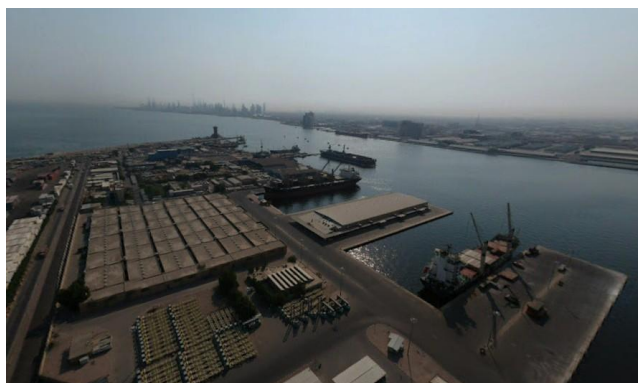


JORNAL O GLOBO – RJ

ATAQUE COM DRONES ATINGE PRINCIPAL PORTO DO KUWAIT E DANIFICA TERMINAL

Um segundo porto, o de Mubarak Al Kabeer, ligado à China, também foi alvo de drones e mísseis de cruzeiro, que causaram 'danos materiais', segundo a Autoridade Portuária do país

Por AFP — Cidade do Kuwait



Ataque com drones atinge principal porto do Kuwait e danifica terminal — Foto: Reprodução/Google

Em meio à intensificação da retaliação iraniana que atinge países do Golfo, o Kuwait afirmou nesta sexta-feira que seu principal porto comercial, o Shuwaikh, foi atingido por “drones inimigos”. Horas depois, o país informou que um segundo porto, o de Mubarak Al Kabeer, também foi alvo de um ataque com drones e mísseis de cruzeiro, que causaram “danos materiais”. Não há, até o momento,

informações sobre feridos em nenhum dos dois ataques.

Os ataques ocorreram após a Guarda Revolucionária iraniana anunciar uma ofensiva com mísseis e "drones destrutivos e de voo autônomo" contra alvos em Israel e instalações militares no Golfo



utilizadas pelos Estados Unidos. A ofensiva foi lançada contra Israel, Emirados Árabes Unidos, Catar, Kuwait e Bahrein, onde uma instalação de manutenção do sistema de defesa antiaérea Patriot foi atingido.

O ataque ao porto de Mubarak Al Kabeer parece ser um dos primeiros casos em que uma instalação ligada à China nos estados árabes do Golfo foi atacada durante a guerra. A China, desde o início do conflito, continuou comprando petróleo bruto iraniano.

Lançamento de mísseis iranianos contra Israel e bases americanas nos Emirados Árabes Unidos e no Kuwait — Foto: IRIB TV via AFP

Países vizinhos têm suportado grande parte da resposta de Teerã depois que os EUA e Israel lançaram uma campanha aérea coordenada contra o Irã, que iniciou a guerra em 28 de fevereiro. O Kuwait, por exemplo, quase diariamente informa sobre interceptação de mísseis.

No dia 8 de março, ataques iranianos atingiram tanques de combustível no Aeroporto Internacional do Kuwait. Na ocasião, dois guardas de fronteira foram mortos “enquanto cumpriam seu dever nacional”, informou o Ministério do Interior do país.

Irã ameaça minar rotas de acesso ao Golfo Pérsico: Conheça armas que podem travar o tráfego marítimo e afetar economia global

Além disso, os primeiros militares americanos a morrer no conflito foram atingidos por um ataque direto contra um centro de operações improvisado em um porto civil, também no Kuwait.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/03/2026

DECISÃO SOBRE SUBSÍDIO DE ESTADOS AO DIESEL IMPORTADO FICA ADIADA PARA SEGUNDA-FEIRA

Em reunião nesta sexta, em São Paulo, não houve consenso sobre a medida que está sendo proposta pelo Ministério da Fazenda

Por João Sorima Neto — São Paulo



Secretários de Fazenda adiaram a decisão sobre subsídio ao diesel importado para segunda-feira — Foto: João Sorima Neto/O Globo

Foi adiada para segunda-feira a decisão se os estados vão aceitar a proposta do governo federal de subsidiar o diesel importado. Os secretários estaduais de Fazenda se reuniram por seis horas, em São Paulo, com o secretário executivo do Ministério da Fazenda, Rogério Ceron, mas não houve consenso. Ceron disse que as discussões avançaram e um grupo de estados já concordou com o subsídio. Mas outros secretários tinham dúvidas, que foram esclarecidas na

reunião, segundo Ceron, e agora deverão consultar os governadores para decidir sobre o tema.



— Foi uma discussão de alto nível, não estamos impondo nada sobre a arrecadação dos estados, mas é preciso tomar medidas além das que já foram tomadas pelo governo federal em relação ao diesel importado. Estamos vendo aumento de preços e é preciso agir rápido — disse Ceron, lembrando que a União já isentou o diesel de PIS/Cofins, além de oferecer um subsídio de R\$ 0,32 ao litro do diesel importado.

Questionado sobre quais estados aderiram, Ceron disse que ficou acordado que essa informação não seria revelada, mas garantiu que 'há maioria', e que essa parceria é importante para evitar que esse choque de preços no diesel chegue à população via inflação.

Ele disse que a União tem tomado todas as medidas ao seu alcance, mas que é preciso de uma ação coordenada e rápida, envolvendo também os estados para superar essa situação.

— Não queremos expor as razões de estado A ou B, mas criou-se uma sensibilização de que não se pode deixar a população, os produtores agrícolas e caminhoneiros de seu estado fora dessa decisão. Acredito que foi criado um ambiente propício para avançar para a unanimidade — afirmou Ceron, revelando que as principais dúvidas dos secretários são operacionais, sobre valores da renúncia e se seria possível compensar a medida de outra forma, sem usar o Fundo de Participação dos Estados (FPE).

Ceron disse que se algum dos estados não aderir ao subsídio, a situação será levada ao presidente Lula para que se tome a melhor decisão. Mas o subsídio pode sair mesmo que nem todos os estados decidam aderir a medida, afirmou Ceron.

— Mas o ideal é que todos estados entrem nessa parceria — observou.

Flávio Cesar de Oliveira, presidente do Comsefaz e secretário de Fazenda de Mato Grosso do Sul, disse que as discussões sobre quais medidas tomar sobre o diesel importado começaram há dez dias, com a ideia de isenção do ICMS sobre o diesel, sendo a primeira alternativa. Mas os secretários entenderam que essa medida não seria viável e o Ministério da Fazenda apresentou a proposta do subsídio, na sexta-feira passada.

— De lá até agora, estamos conversando com os colegas e analisando os impactos que isso traz para os estados. Abrimos essa ampla discussão ontem e hoje, havia muitas dúvidas e o encontro desta sexta foi importante já que cada secretário se posicionou, fez suas considerações e tirou dúvidas. Chegamos ao final com saldo positivo de esclarecimentos — afirmou.

O secretário especial da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, também participou do encontro.

Subsídio dividido

No modelo proposto, estados e a União dividiriam um subsídio de R\$ 1,20 ao litro do diesel importado. A União arcaria com R\$ 0,60 e os estados com outros R\$ 0,60, utilizando recursos do fundo de participação dos estados e municípios. A União ficaria encarregada de repassar os recursos aos importadores e depois descontaria os valores do FPE.

A redução do ICMS seria temporária, até 31 de maio, no mesmo período da desoneração de PIS/Cofins já implementada pelo governo federal. A medida prevê uma renúncia estimada em R\$ 3 bilhões por mês, mas Ceron disse que os cálculos finais ainda estão sendo refeitos e o valor da renúncia pode chegar a R\$ 3,5 bilhões.

Os estados estavam divididos em apoiar esse subsídio, alguns por questões políticas. Apoiaram a proposta inicialmente aqueles governados pelo PT, como Bahia, Piauí e Ceará, por exemplo. Também estados que têm grande produção agro, com uso intensivo de diesel, como Pará (MDB) e Maranhão (PSB), se manifestaram favoravelmente, mesmo sendo governados por outras legendas.

Alguns estados haviam citado a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) como obstáculo para aderir à medida, já que ela exige fonte de compensação em caso de renúncia de recursos. São Paulo que é



governado por Tarcísio de Freitas (Republicanos) e o Distrito Federal, governado por Ibaneis Rocha, que fazem oposição ao governo federal, demonstraram resistência.

O secretário da Fazenda de São Paulo, Samuel Kinoshita, disse após a reunião que as dúvidas foram esclarecidas, que a reunião foi de alto nível e as explicações serão levadas ao governador Tarcísio de Freitas para que ele decida sobre a adesão à proposta.

— Agora a proposta está mais clara e vamos levar ao governador — disse Kinoshita.

O subsídio ao diesel importado havia sido discutido também em uma reunião preparatória do Comitê Nacional de Secretários Estaduais de Fazenda (Comsefaz), na quinta-feira, e voltou à pauta, nesta sexta-feira, no âmbito da reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que é composto por secretários de finanças dos estados e presidido pelo Ministério da Fazenda.

Segundo um secretário que participou das discussões, a primeira proposta de isenção do ICMS sobre o diesel importado foi descartada imediatamente. Diferente da União, que pode emitir dívida através do Tesouro Nacional para obter recursos, os estados dependem diretamente da arrecadação de impostos para custear programas sociais e despesas administrativas. O ICMS é a maior fonte dessa receita, sendo que os combustíveis equivalem a 20% a 30% desse montante, dependendo do estado. Além disso, diz o secretário, o subsídio é uma medida mais fácil de operacionalizar. Ele lembrou ainda que nem todos os estados possuem margem em seu orçamento para participar da proposta do Ministério da Fazenda.

Aumento de 20% no diesel

O diesel aumentou mais 20% nos postos de combustíveis desde o início dos conflitos no Oriente Médio, há cerca de um mês. O valor médio passou de menos de R\$ 6 por litro para aproximadamente R\$ 7,20, exatamente em período de colheita da safra de soja e do plantio do milho.

O secretário de Petróleo e Gás da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Renato Dutra, afirmou ontem que não há risco de desabastecimento de diesel no país, apesar das tensões internacionais. Segundo ele, o Brasil conta com oferta suficiente para atender à demanda nos meses de março e abril, com fluxo garantido tanto pela produção interna quanto pelas importações.

O secretário também ressaltou a atuação das forças-tarefas de fiscalização lançadas pelo governo a partir de 9 de março, com participação de órgãos como Polícia Federal, Ministério da Justiça e Senacon. As operações ocorreram em 50 cidades de 12 estados e resultaram na fiscalização de 342 agentes regulados, incluindo 78 distribuidores. Desses, 16 foram autuados por prática de preços abusivos, com casos em que a margem de distribuição superou 270% em uma semana.

Nesta sexta, a Polícia Federal faz a "Operação Vem Diesel", com foco na fiscalização de postos de combustíveis em onze estados e no Distrito Federal. A ação ocorre no momento em que o governo tenta conter a alta no preço dos combustíveis em decorrência da alta no petróleo provocada pela Guerra no Irã. A suspeita é que haja crimes contra a ordem tributária, econômica ou contra as relações de consumo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/03/2026

CRISE NO TRANSPORTE AÉREO DA ÁSIA AMEAÇA SE ESPALHAR COM DISPARADA DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO

Guerra com o Irã pressiona oferta global de querosene de aviação, eleva preços a níveis recordes e leva companhias aéreas a cancelar voos

Por Bloomberg



Um caminhão-tanque de combustível de aviação próximo a um avião da Philippine Airlines no Aeroporto Internacional Ninoy Aquino, em Manila. — Foto: SeongJoon Cho/Bloomberg

A crise no transporte aéreo que começa a atingir a Ásia ameaça se intensificar e se espalhar para a Europa e outras regiões, à medida que a turbulência energética provocada pela guerra com o Irã se soma ao aumento sazonal da demanda por viagens. A quantidade de combustível de aviação perdida devido ao conflito é grande demais para que as refinarias do mundo

consigam compensar.

Companhias aéreas de países como Vietnã e Nova Zelândia já começaram a cancelar voos, enquanto os preços do querosene de aviação dispararam para níveis recordes. Ao mesmo tempo, a China reduziu as exportações de combustível para garantir o abastecimento interno.

A Ásia tem sido particularmente afetada por sua dependência do petróleo que normalmente chega pela passagem do Estreito de Ormuz, bloqueado pelo Irã.

A União Europeia e o Reino Unido podem enfrentar condições semelhantes em poucas semanas, já que dependem de refinarias localizadas no Golfo Pérsico. Mesmo nos Estados Unidos, que são exportadores líquidos de petróleo, algumas regiões dependem de suprimentos vindos da Ásia. Companhias como a United Airlines já começaram a cancelar rotas consideradas pouco lucrativas diante da alta dos custos.

— Não é possível manter o mesmo número de voos sem a mesma quantidade de combustível de aviação — afirmou Vikas Dwivedi, estrategista global de energia do Macquarie Group.

Segundo ele, se o Estreito de Ormuz continuar fechado, o número de aviões em solo deve aumentar nas próximas semanas.

Mesmo que a rota marítima, essencial para conectar a infraestrutura petrolífera do Golfo Pérsico ao resto do mundo, seja reaberta em breve, os danos causados à cadeia global de suprimentos significam que a recuperação total pode levar semanas ou até meses.

Voos cancelados e preços recordes

Embora a guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã tenha afetado fortemente o fornecimento global de energia, a pressão sobre o setor aéreo tem sido especialmente intensa. No ano passado, a demanda global por combustível de aviação somou cerca de 7,8 milhões de barris diários, incluindo querosene, o produto base que também é utilizado para aquecimento.

Agora, com o Golfo Pérsico praticamente fechado para o transporte marítimo, uma parcela significativa das cargas globais ficou retida. Ao mesmo tempo, refinarias na Ásia foram obrigadas a reduzir a produção por falta de petróleo do Oriente Médio.

Segundo analistas e operadores do mercado de petróleo, o cenário aponta para uma combinação de menos voos para conter a demanda e o uso de estoques de petróleo para reforçar a oferta.

Até agora, países membros da Agência Internacional de Energia concordaram em liberar cerca de 400 milhões de barris de petróleo de suas reservas estratégicas, a maioria em petróleo bruto. Historicamente, porém, apenas uma pequena fração desses volumes acaba destinada ao setor de aviação.



O resultado já é visível nos preços: o querosene de aviação atingiu níveis recordes, com custos que em alguns casos dobraram desde o início do ano, superando inclusive a valorização do petróleo bruto e de outros derivados.

— Quando ocorre uma alta repentina como essa, o desafio é enorme — disse Willie Walsh, diretor-geral da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata). — As companhias aéreas terão que repassar isso aos consumidores na forma de passagens mais caras. É inevitável.

Dados indicam que a produção global de querosene e combustível de aviação deve cair cerca de 600 mil barris por dia em março em relação ao mês anterior. Embora represente uma queda de cerca de 7%, ela ocorre justamente quando a demanda começa normalmente a crescer antes da temporada de viagens do verão no hemisfério norte.

Ao mesmo tempo, governos asiáticos começaram a adotar medidas para evitar escassez. Além de reduzir exportações, a Coreia do Sul discute redirecionar combustível destinado ao exterior para o mercado interno.

No Vietnã, a agência de aviação alertou para possíveis faltas de combustível a partir do início de abril e já reduziu voos. Companhias como Vietnam Airlines suspenderam rotas domésticas, enquanto a VietJet diminuiu frequências em voos internacionais. A Air New Zealand cancelou cerca de 1.100 voos domésticos.

Analistas afirmam que, se o Estreito de Ormuz continuar fechado, cerca de 37 milhões de barris de combustível de aviação e querosene podem deixar de chegar ao mercado global apenas entre este mês e o próximo.

— Estamos extremamente apertados em termos de oferta — disse Eugene Lindell, da consultoria FGE NexantECA. — Não há como substituir esse volume.

Na Europa, o impacto também pode ser significativo. O continente é o principal importador do querosene produzido no Golfo Pérsico, responsável por cerca de metade das importações da União Europeia e do Reino Unido.

Mesmo se o conflito diminuir, especialistas dizem que o mercado não voltará ao normal rapidamente.

— Sempre há um atraso até que os fluxos comerciais se reorganizem, as refinarias ajustem a produção e as companhias aéreas reconstruam suas rotas — afirmou Orkhan Rustamov, diretor da trading de commodities Alkagesta.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/03/2026

ESCASSEZ DE HÉLIO AMEAÇA PRODUÇÃO GLOBAL DE CHIPS EM MEIO À GUERRA NO ORIENTE MÉDIO

Interrupção de produção no Catar e danos a instalações de gás elevam risco para indústria de semicondutores, essencial para inteligência artificial e eletrônicos

Por The New York Times

Um mês após o início da guerra no Oriente Médio, uma improvável escassez de um gás insubstituível começa a pairar sobre a economia global. O hélio é um gás inodoro, incolor e mais leve que o ar. Também é indispensável para a fabricação de chips de computador, base da inteligência artificial, tecnologia que impulsiona os mercados financeiros e o crescimento econômico, especialmente nos Estados Unidos.

Subproduto do processamento de gás natural, o hélio é produzido principalmente nos Estados Unidos e no Catar. Quando a produção no país do Golfo foi interrompida neste mês, cerca de um terço da

oferta global foi afetada. A situação piorou na semana passada, depois que o Irã atacou a maior instalação de gás natural liquefeito do Catar, danificando linhas de produção de hélio que podem levar anos para ser reconstruídas.



Fábrica da Air Liquide em Taichung, Taiwan, em 25 de março de 2026. Com cerca de um terço da oferta global de hélio fora do mercado devido à guerra com o Irã, empresas de gás correm para garantir aos principais fabricantes de chips que não haverá interrupções no fornecimento. — Foto: Lam Yik Fei/The New York Times

Sem o gás, grandes fabricantes de chips, como Taiwan Semiconductor Manufacturing (TSMC), Samsung e SK Hynix, podem enfrentar dificuldades para manter suas linhas de produção funcionando. O impacto pode se espalhar por toda a cadeia de tecnologia, afetando dispositivos que vão de

iPhones da Apple a servidores de inteligência artificial da Nvidia.

Embora seja mais conhecido por manter balões flutuando, o hélio tem aplicações industriais muito mais relevantes. Por ser o líquido mais frio da Terra, ele também é utilizado para resfriar ímãs supercondutores em máquinas de ressonância magnética. Uma escassez do gás poderia atingir setores que vão da pesquisa científica às viagens espaciais.

Na fabricação de semicondutores, o hélio é utilizado em várias etapas do processo. Durante a gravação de circuitos microscópicos em lâminas de silício, ele ajuda a controlar a temperatura das máquinas. Após a limpeza química das placas, o gás também é usado para remover resíduos tóxicos.

Analistas dizem que pode levar semanas ou meses para a escassez ser plenamente sentida pela indústria de chips, já que as empresas ainda contam com estoques e com cargas que estavam a caminho da Ásia quando a guerra começou.

O problema é se esses estoques serão suficientes enquanto o comércio global de hélio tenta se reorganizar para evitar o Estreito de Ormuz, rota marítima estratégica que ficou praticamente fechada para navios-tanque desde o início da campanha militar liderada por EUA e Israel no mês passado.

Cerca de 200 contêineres especializados usados para transportar hélio ficaram presos na região no início do conflito, segundo Phil Kornbluth, consultor da indústria do gás. Pode levar meses para reposicioná-los, reabastecê-los e entregar o produto aos clientes.

Com a logística afetada e instalações de produção danificadas, analistas afirmam que é apenas questão de tempo até que a escassez alcance a indústria de semicondutores.

— Há um tsunami vindo, mas continua a mil quilômetros da costa — disse Kornbluth. — Por enquanto, ainda está ensolarado na praia.

A TSMC afirmou que acompanha a situação de perto e não prevê impacto significativo neste momento. Samsung e SK Hynix não comentaram.

Enquanto fabricantes de chips correm para atender à forte demanda por inteligência artificial, sua capacidade de produção dependerá, em parte, de os fornecedores garantirem oferta suficiente de hélio.

Nesta semana, na cidade de Taichung, em Taiwan, a empresa francesa Air Liquide inaugurou uma fábrica próxima a um dos poucos portos do país capazes de armazenar gás natural liquefeito e hélio. Até poucas semanas atrás, cerca de um terço do gás natural de Taiwan e a maior parte do hélio do país vinham do Catar.

Segundo Armelle Levieux, vice-presidente da Air Liquide, a empresa avalia os estoques de clientes e trabalha para garantir o abastecimento enquanto busca diversificar suas fontes de hélio.

Substituir rapidamente o fornecimento perdido, porém, não é simples. Assim como o gás natural liquefeito, o hélio precisa ser transportado em contêineres especiais capazes de mantê-lo em estado líquido, a temperaturas próximas ao zero absoluto — semelhantes às do espaço.

Esses recipientes usam nitrogênio líquido para manter o isolamento térmico durante o transporte. Quando o nitrogênio se esgota, o hélio se aquece, se expande rapidamente e se torna perigoso de armazenar.

Por isso, fabricantes de chips conseguem manter apenas cerca de um mês e meio de estoque, explicou Richard Brook, ex-executivo da Air Liquide e atual CEO da consultoria Garrison Ventures.

Mesmo assim, analistas acreditam que a indústria deve ter hélio suficiente para alguns meses, enquanto empresas de gás buscam novas fontes e mais contêineres para transporte.

Fabricantes sul-coreanos estão entre os mais expostos. Cerca de dois terços das importações de hélio do país vieram do Catar no ano passado, segundo a Fitch Ratings.

As empresas de semicondutores da Coreia do Sul, responsáveis por grande parte da produção mundial de chips de memória usados em inteligência artificial, já enfrentam dificuldades para acompanhar a demanda global crescente — o que tem pressionado os preços.

Quando o hélio se torna escasso, ele tende a ir para quem pode pagar mais. Em crises anteriores, fabricantes de chips — com maior capacidade financeira — superaram concorrentes de setores como farmacêutico e equipamentos médicos, que também dependem do gás.

“A indústria de semicondutores pagará o que for necessário para garantir esse hélio”, disse Brook. “Parar uma fábrica de chips teria um custo enorme — então eles vão superar qualquer oferta concorrente.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/03/2026

RELATÓRIO FINANCEIRO DA BRASKEM ALERTA PARA ‘INCERTEZA RELEVANTE’ SOBRE CONTINUIDADE DA COMPANHIA

Prejuízo do grupo escalou a R\$ 10,28 bi no 4º trimestre de 2025, ante a R\$ 5,65 bi um ano antes
Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Auditoria responsável pelo balanço da Braskem alerta para ‘incerteza relevante’ sobre continuidade da companhia: prejuízo da petroquímica saltou em 2025 — Foto: Reprodução / Braskem

O balanço financeiro de 2025 da Braskem, gigante da indústria petroquímica controlada pela Novonor, a antiga Odebrecht, com a Petrobras como sócia minoritária, divulgado na madrugada desta sexta-feira, trouxe o alerta de que há “incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa sobre a capacidade de continuidade operacional da companhia”. A subsidiária da empresa no

México já deu calotes em títulos de dívida, abrindo espaço para execuções antecipadas.

A companhia registrou prejuízo líquido consolidado de R\$ 10,96 bilhões em 2025. Já a dívida total encerrou o ano em US\$ 9,4 bilhões. O balanço patrimonial ficou negativo em R\$ 9,77 bilhões, e o patrimônio líquido terminou com um rombo de R\$ 16,5 bilhões.

A Braskem está entre as maiores do mundo na produção de insumos usados na fabricação de plástico, tubos de PVC e vários outros elementos essenciais para produtos do dia a dia, mas vem enfrentando um calvário, com problemas em várias frentes. Veja as principais:

- Indefinição sobre o controle, com a Novonor encontrando dificuldades para vender sua participação (a expectativa é de que uma proposta da gestora de recursos IG4 seja finalmente concluída);
- Gastos e baixas contábeis associados ao desastre ambiental em antigas minas em Maceió (AL);
- Excesso de endividamento; e
- Falta de competitividade num ciclo de baixa da indústria petroquímica global.

Dívidas e mais dívidas

Com tantas dívidas, em novembro passado, a Braskem Idesa, subsidiária da companhia no México, deu calote no pagamento de juros de um título de dívida com vencimento em 2029. Em dezembro, os atrasados já somavam R\$ 230 milhões.

O problema é que, pelas regras desses instrumentos financeiros, quando o emissor — a empresa que lança o título — dá calote, os investidores que compraram os papéis têm direito a pedir a antecipação do pagamento da dívida toda. “Em função desse não pagamento, o total do saldo de juros e principal do bond (título) poderá ser acelerado pelos bondholders (investidores), sujeito aos quóruns contratuais aplicáveis”, diz um trecho do balanço.

A Braskem informou que está negociando com esses credores da subsidiária mexicana, mas, diante da perspectiva de execuções da dívida, classificou os valores no balanço como se tivessem que ser desembolsados logo, contribuindo para os resultados ficarem ainda mais negativos no fim de 2025.

E o problema segue este ano, pois, em fevereiro, “a Braskem Idesa também não efetuou o pagamento dos juros do bond 2032”. A Braskem disse que a subsidiária poderá entrar com um pedido de proteção aos credores nos EUA, mas evitou confirmar se uma decisão sobre isso já estava tomada.

Ciclo de baixa

Para explicar os resultados ruins, a diretoria da Braskem bateu na tecla do ciclo de baixa da indústria petroquímica. Segundo João Zuñeda, sócio fundador da consultoria MaxiQuim, especializada no setor, todas as companhias do setor tiveram resultado pior ano passado.

Isso porque há um excesso de capacidade de produção na indústria global, que cresceu acima da demanda. O resultado é o achatamento dos spreads, como a indústria chama a diferença entre os custos dos insumos, boa parte, derivados de petróleo e gás, e os preços de venda para os clientes, grupo formado por fábricas dos mais variados produtos.

— Esse excesso de capacidade vem da Ásia, especialmente da China, e dos Estados Unidos. Os EUA investiram muito em capacidade de polietileno e ofertam um preço com o qual não temos como competir. E está no nosso lado. E a China já tem excesso de capacidade em alguns insumos, já exportam polipropileno — disse Zuñeda, citando os dois principais insumos produzidos pela Braskem.

Para piorar, a indústria nacional, incluindo a Braskem, depende da nafta — um derivado do petróleo, como diesel e gasolina — na fabricação dos insumos, assim como ocorre na Europa. Já as novas usinas americanas e chinesas usam mais derivados do gás natural ou rotas mais modernas de fabricação de polietileno e polipropileno, com fabricação associada com as refinarias de combustível, completou o consultor.



— A consequência é o resultado financeiro ruim — afirmou Zuñeda.

Esse cenário teria sido o principal motivo para a queda de 16% nas vendas totais, para R\$ 16 bilhões, segundo explicou a diretoria da Braskem em teleconferência com analistas nesta sexta-feira.

— O ano foi bastante desafiador. O cenário global comprimiu as margens na indústria — disse Felipe Jens, diretor financeiro e de Relações com Investidores da Braskem.

Plano de reestruturação

Diante da crise, o balanço financeiro da companhia ressalta que a diretoria trabalha num plano de “reestruturação financeira e recomposição de liquidez”. Em setembro, a Braskem contratou assessores financeiros e jurídicos para ajudar no plano, tanto para a holding quanto para a subsidiária do México.

Segundo o diretor presidente da companhia, Roberto Ramos, uma parte operacional do plano, com cortes de custos e investimentos na modernização das usinas, com redução da dependência da nafta, já está em curso.

— Temos um processo de mudança de matéria-prima. O aumento da planta do Rio, com uso do gás natural, permite tirar de operação a usina da Bahia, que será adaptada para etanol — disse Ramos.

Ao comentar os efeitos da nova guerra no Oriente Médio, os executivos da Braskem apontaram um saldo final positivo para os negócios. Os preços da nafta dispararam no último mês, mas os spreads dos insumos petroquímicos subiram ainda mais, melhorando a lucratividade.

Isso porque a indústria asiática depende da matéria-prima — nafta ou derivados do gás — fornecida pelo Oriente Médio, ao passo que as usinas das Américas, do Brasil aos EUA, abocanham parte maior do mercado global.

— Se eu fosse a Braskem, torceria para a guerra ir até metade do ano. Se fosse cliente da Braskem, queria que a guerra acabasse hoje — resumiu Zuñeda, da MaxiQuim.

Guerra é 'boia de salvação', diz consultor

Apesar dos horrores da guerra, o conflito no Oriente Médio a uma “boia de salvação” para a companhia, mas com efeito apenas no curto prazo, comparou o consultor:

— Quando alguém está se afogando, tem que segurar numa boia. (A guerra) É uma boia, mas aí olhamos para os lados e não se sabe onde está a terra.

O problema, segundo Zuñeda, é que a saída passa pela definição sobre quem afinal será o dono da Braskem. No balanço e na teleconferência, a companhia informou que o processo de venda da participação da Novonor para a IG4 segue em curso. A transação foi aprovada pelas autoridades que supervisionam a concorrência no Brasil e nos EUA, mas ainda falta o aval no México e na União Europeia (EU).

O negócio já virou uma novela. Desde 2018, a Novonor vem tentando se desfazer de sua participação. Já houve negociações com a LyondellBasell, J&F (holding da família Batista, controladora da JBS), Apollo Global Management, Adnoc (estatal de petróleo dos Emirados Árabes Unidos), Petrochemical Industries Company (PIC), subsidiária da Kuwait Petroleum Corporation (KPC), Unipar — principal rival brasileira da Braskem — e com o empresário Nelson Tanure.

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MORAES LIMITA ATUAÇÃO DO COAF PARA PRODUZIR RELATÓRIOS SOBRE MOVIMENTAÇÕES FINANCEIRAS 'ATÍPICAS'

Decisão do ministro do STF afeta documentos já elaborados e enviados para órgãos de investigação, incluindo as CPIs do Congresso

Por Lavínia Kaucz (Broadcast)

BRASÍLIA – O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes assinou, nesta sexta-feira, 27, decisão que impõe uma série de restrições para o fornecimento de informações e relatórios de inteligência financeira (RIF) pelo Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf).



O ministro Alexandre de Moraes durante sessão do STF Foto: Wilton Junior/Estadão

A atividade do Coaf “não envolve acesso livre ou irrestrito a contas bancárias; não se presta a devassas genéricas; não se destina à coleta prospectiva de dados patrimoniais, nem tampouco à produção de relatórios sob encomenda”, segundo Moraes.

Para o ministro, o Coaf só pode produzir os relatórios indicando indícios de movimentações financeiras atípicas se cumprir os seguintes requisitos:

- Existência de uma investigação criminal formalmente aberta ou processo administrativo ou judicial de natureza sancionadora;
- Declaração expressa de que a pessoa física ou jurídica objeto do pedido figura formalmente como investigada;
- Pertinência temática estrita entre o conteúdo do relatório e o objeto da apuração;
- Impossibilidade de fishing expedition (pesca probatória).

“A ausência da estrita observância dos requisitos previstos na presente decisão afasta a legitimidade constitucional do uso das informações e dos relatórios de inteligência financeira (RIFs), inclusive em relação àqueles já fornecidos e juntados às investigações e processos”, afirmou Moraes.

Na prática, a decisão do ministro afeta relatórios já feitos pelo Coaf e enviados a qualquer investigação, incluindo as CPIs do Congresso.

Como revelou o Estadão, relatórios do Coaf apresentaram indícios de movimentações atípicas envolvendo autoridades e parentes. Uma empresa aberta recentemente pelo filho do deputado federal e ex-presidente da Câmara Arthur Lira (PP-AL) recebeu pagamento de R\$ 250 mil da J&F, dos irmãos Joesley e Wesley Batista, pouco depois da constituição da empresa. A transação foi considerada como “atípica” em relatório do Coaf, obtido pelo Estadão.

A empresa de consultoria de Roberta Luchsinger, amiga do filho mais velho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) que entrou na mira das investigações sobre desvios no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), recebeu pagamentos de R\$ 4,1 milhões de empresas que pertencem a um empresário do Maranhão acusado anteriormente de fraudes em licitações e outros delitos contra a administração pública. Os dados foram registrados em um relatório do Coaf enviado aos órgãos de investigação.

Um relatório do Coaf que chegou à CPI do Crime Organizado mostra que a empresa A&M Consultoria Ltda., pertencente ao ex-prefeito de Salvador ACM Neto, vice-presidente do União Brasil, recebeu R\$ 3,6 milhões do Banco Master e da Reag Investimentos. ACM Neto confirmou os pagamentos, mas disse que a quantia recebida é fruto de um serviço de consultoria em gestão empresarial.

Na decisão, Moraes afirmou que os relatórios de inteligência financeira não são documentos comuns, nem “simples peças informativas desprovidas de carga invasiva”. “Pelo contrário, são produtos de inteligência estatal qualificada, elaborados a partir do tratamento analítico de comunicações obrigatórias de operações financeiras atípicas ou suspeitas, cuja finalidade é identificar indícios relevantes de ilícitos graves, especialmente lavagem de dinheiro e crimes correlatos”, destacou.

O ministro considerou que, mesmo que a produção dos relatórios não signifique a quebra de sigilo bancário, eles permitem a “reconstrução de fluxos financeiros, revelam padrões de comportamento econômico e indicam vínculos patrimoniais e negociais relevantes”.

“Por essa razão, produzem impacto significativo na esfera da privacidade e da autodeterminação informacional, o que impõe a submissão de sua utilização a critérios rigorosos de legalidade, necessidade e proporcionalidade”, acrescentou.

Moraes é o relator de um recurso contra decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que exigiu autorização judicial para o compartilhamento de dados do Coaf com a Polícia e o Ministério Público – o que na prática veda a “pescaria probatória”, quando a autoridade procura provas sem ter indícios mínimos prévios.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/03/2026

INFRAESTRUTURA BATE RECORDE DE INVESTIMENTOS, MAS AINDA ENFRENTA DÉFICIT BILIONÁRIO

Desde 2021, setor vive um novo ciclo de expansão, com R\$ 1,4 trilhão de investimentos, sendo boa parte vinda da iniciativa privada

Por Luiz Guilherme Gerbelli e Renée Pereira

O Brasil parece estar no caminho para, pelo menos, mitigar um dos seus principais gargalos históricos: o investimento em infraestrutura. Após um período de forte retração, marcado sobretudo pelos efeitos da Operação Lava Jato, o País entrou num ciclo de expansão dos volumes aplicados no setor. Esse movimento é explicado por uma agenda mais robusta de concessões rodoviárias e pelos avanços trazidos pelo marco regulatório do saneamento básico. Desde 2021, o volume de investimentos somou R\$ 1,4 trilhão - volume 37% superior aos seis anos anteriores.

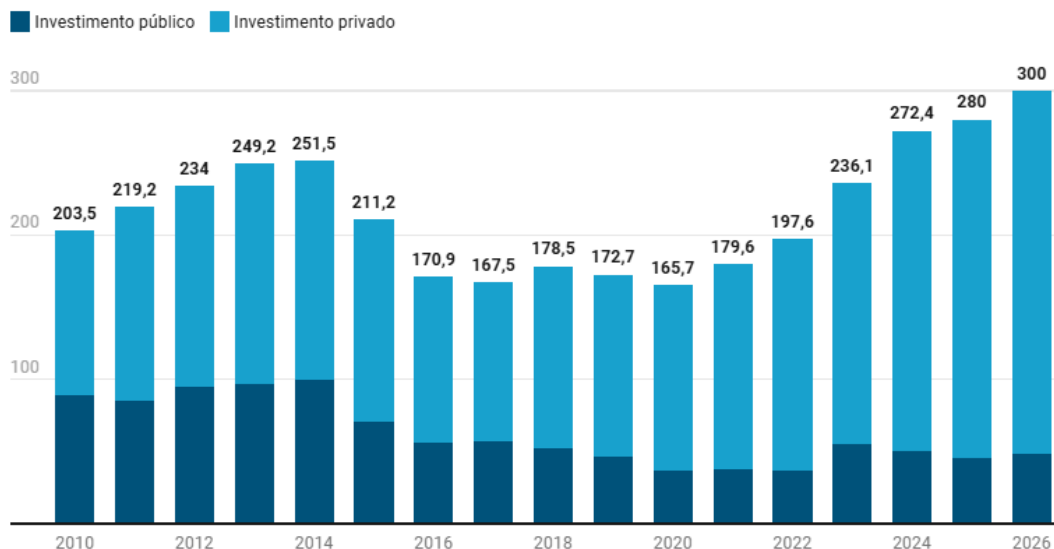
Esse avanço deve culminar em um novo recorde de investimento neste ano, de R\$ 300 bilhões (os dados não levam em conta os números do setor de óleo e gás), sendo boa parte vinda da iniciativa privada.

Mas, apesar do número exuberante, o volume ainda está longe de ser o ideal. No ano passado, foram R\$ 280 bilhões investidos em todo o País, entre recursos públicos e privados, segundo estimativa da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). Nos cálculos da entidade, o investimento necessário seria de quase R\$ 500 bilhões para modernizar a infraestrutura.

Hoje, o Brasil ainda investe cerca de 2% dos 4% ou 5% do PIB necessários para modernizar o setor. Mas, segundo especialistas, o avanço dos últimos anos é um alento diante do recuo verificado na década passada. “Esse novo ciclo de investimento é inédito”, afirma Roberto Guimarães, diretor de economia e planejamento da Abdib.

Investimento em infraestrutura

Nos últimos anos, setor privado aumentou a participação nos projetos
Dados em bilhões de R\$



Previsão para os anos de 2025 e 2026

Fonte: Abdiid - [Obter dados](#)

Os montantes destinados à infraestrutura no País têm crescido ano após ano e revelam uma clara retomada no setor, turbinada por projetos de diferentes níveis de governo e pelo aumento do aporte da iniciativa privada.

Na série histórica da infraestrutura brasileira, houve crescimento de recursos aportados entre 2010 e 2014, mas essa melhora foi interrompida pela combinação da crise econômica e política de 2015 e 2016, período no qual o Produto Interno Bruto (PIB) caiu mais de 3% em cada um desses anos. O investimento ficou praticamente estagnado até a pandemia de covid, em 2020.

“Com as sucessivas crises, houve um hiato de investimento entre 2016 e 2020. E, a partir de 2021, começa a retomada”, afirma Eduardo Corsetti, diretor de infraestrutura e energia do Itaú BBA.

A agenda do investimento em infraestrutura tem avançado não só por causa da União, mas também por causa das prefeituras e dos governos estaduais. No último levantamento da Abdiid, por exemplo, em 2025, o Brasil tinha 469 projetos e iniciativas de investimento em infraestrutura. Desse total, 147 eram do governo federal e 322, de Estados e municípios.

“Não tem mais o ranço ideológico (dos políticos)”, afirma Guimarães. “São projetos novos e que estão sendo estruturados. Eles totalizam quase R\$ 800 bilhões.”



Em 2025, investimento no setor de transporte e logística somou R\$ 76,5 bilhões Foto: Felipe Rau/Estadão

Ao longo dos últimos anos, vários fatores contribuíram para o atual momento da infraestrutura, como marcos regulatórios mais maduros, taxas de retorno mais realistas, diversificação das fontes de financiamento e aumento da participação privada nos projetos - em 2025, dos R\$ 280 bilhões, R\$ 235 bilhões vieram do investimento privado.

“Em 2025, encerramos um ano muito forte e estamos com perspectivas também de um novo crescimento relevante para este ano”, diz José Rudge, também diretor de Infraestrutura & Energia do Itaú BBA.

“Transportes e saneamento foram o grande destaque pela quantidade de leilões, especialmente em rodovias. E, talvez, o setor de energia tenha ficado mais tímido, digamos assim, apesar de ainda representar um pedaço importante”, acrescenta.

Com o marco do saneamento, sancionado em 2020, os Estados e municípios têm promovido uma série de leilões das empresas estatais para tentar cumprir a meta de universalização dos serviços de água e esgoto no Brasil até 2033.

De 2020 até 2025, o investimento público e privado em saneamento subiu de R\$ 18,1 bilhões para R\$ 44,5 bilhões, segundo a Abdib. No mesmo período, os aportes de recursos da iniciativa privada aumentaram de R\$ 3,2 bilhões para R\$ 29,8 bilhões.

“Com todas essas novas concessões e a obrigação de universalizar, há um volume recorde de investimento e muita coisa ainda por vir”, diz Eduardo.

No setor de transporte e logística, também houve um crescimento expressivo dos investimentos públicos e privados nos últimos anos - eles saltaram de R\$ 30,7 bilhões para R\$ 76,5 bilhões entre 2020 e 2025.

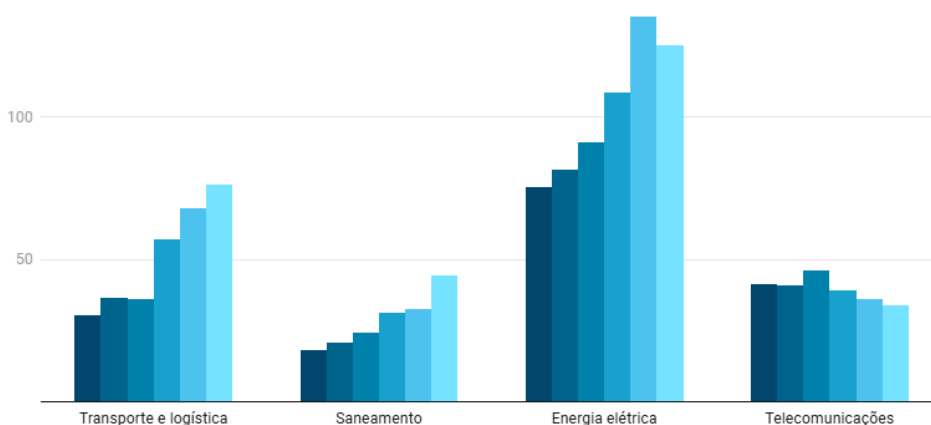
Em rodovias, os leilões de otimização, que permitem levar contratos problemáticos para uma nova licitação, têm ajudado a atrair investimentos. “Isso também melhorou muito o ambiente para o setor”, afirma Corsetti.

Para este ano, a expectativa do governo federal é fazer 13 leilões de concessões rodoviárias, num total de R\$ 149 bilhões. As concessões de ferrovias também devem ser retomadas com oito projetos de R\$ 140 bilhões.

Investimento por setor

Dados em bilhões de R\$

2020 2021 2022 2023 2024 2025



Fonte: Abdib - Obter dados

Investimento necessário

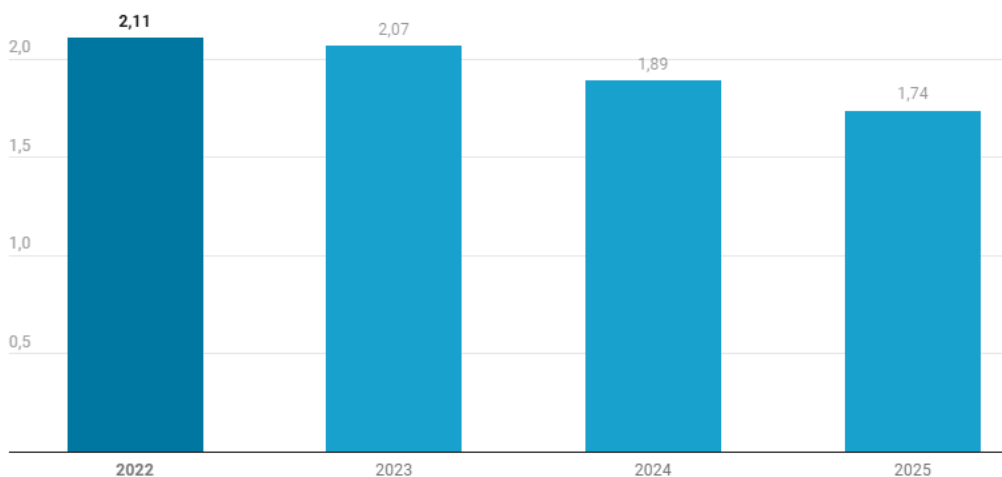
Embora tenha crescido, o montante investido em infraestrutura está abaixo do necessário. Segundo a Abdib, o País tem de investir cerca de R\$ 497,7 bilhões por ano pelos próximos 10 anos.

Atualmente, portanto, segundo a associação, o hiato anual de investimento em infraestrutura no Brasil, considerando os setores de transporte e saneamento básico, é de 1,74% do PIB (ou R\$ 217,8 bilhões). Em 2022, essa diferença era de 2,11% do PIB.

Ao longo do tempo, devido ao envelhecimento e à defasagem da infraestrutura do País, parte dos investimentos foi destinada apenas à reposição da depreciação do capital fixo (da infraestrutura do setor). Isso ajuda a explicar a dificuldade de modernizar a infraestrutura, já que uma parte significativa dos investimentos novos é usada apenas para compensar perdas causadas pelo tempo e pelo uso intenso, explica o especialista Claudio Frischtak, da consultoria Inter.B, em relatório do setor.

Hiato em queda

Qual é o tamanho da carência de investimento em transporte e saneamento no Brasil
Dados em % do PIB



Fonte: Abdib • Obter dados

“A infraestrutura é um vetor claramente fundamental e central para o crescimento econômico do país. A gente entende que o Brasil reúne aqui condições muito propícias para isso, considerando esse déficit histórico de investimento em infraestrutura que existe no País”, diz Rudge.

No setor de transporte e logística, o hiato é de 1,65% do PIB. Os investimentos ficam abaixo do necessário em ferrovias (0,45% do PIB), no sistema aquaviário (0,42% do PIB) e aeroportuários (0,04% do PIB), em rodovias (0,36% do PIB) e em mobilidade urbana (0,38%).

“São setores que demandam recursos públicos. Não se faz metrô, obras de mobilidade urbana ou ferrovias sem dinheiro público. Aqui e no mundo inteiro”, diz Guimarães, da Abdib.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 27/03/2026

LINHA 17-OURO: MONOTRILHO ATÉ O AEROPORTO DE CONGONHAS JÁ TEM DATA PARA FUNCIONAR; VEJA VÍDEO

Novo modal de transporte vai funcionar, neste primeiro momento, das 10h às 15h de segunda a sexta-feira, com velocidade reduzida

Por Malu Mões

Após mais de uma década de atraso, a Linha 17-Ouro, na zona sul de São Paulo, será finalmente inaugurada. O público poderá usar o monotrilho para chegar ao Aeroporto de Congonhas a partir de terça-feira, 31.

A entrega ocorre ainda sob operação parcial, para testes, com horários reduzidos e intervalo maior entre trens. Por enquanto, o monotrilho não vai funcionar aos fins de semana.

O transporte vai funcionar, neste primeiro momento, das 10h às 15h, de segunda a sexta-feira — inclusive, na Sexta-Feira Santa.

Durante a operação assistida, os passageiros que embarcarem pelas estações da Linha 17 não terão de pagar a tarifa (R\$ 5,40). A passagem será gratuita para eles.

Estação Washington Luís ainda não será inaugurada

Comum em metrô na Europa, a exemplo de Paris, o percurso da Linha 17-Ouro será em Y. A estação final vai variar entre o Aeroporto de Congonhas e a Estação Washington Luís.

Os passageiros precisarão prestar atenção nas telas e avisos sonoros para chegar ao destino correto. Por isso, a Washington Luís vai ficar de fora da primeira fase de testes.



Propaganda da Linha 17-Ouro nas portas do Aeroporto de Congonhas. Foto: Bruno Nogueirão/Estadão

“Nesse primeiro momento, por uma questão de segurança, a gente vai operar só até Congonhas. Algum tempo depois, a gente coloca a Washington Luís em sistema de bifurcação”, afirmou o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) no começo do mês.

A Estação Congonhas fica do outro lado da Avenida Washington Luís em relação ao aeroporto. Para que os passageiros não precisassem atravessar pela faixa de pedestres, foi construído um túnel que dá acesso à entrada do terminal de voos.

Saiba o que esperar

Prometida para a Copa do Mundo de 2014, a linha será a segunda na capital paulista a usar a tecnologia de monotrilho. Após críticas à Linha 15-Prata, pioneira no modal, a Linha 17 promete trazer inovações para uma experiência mais confortável, sem o chacoalhar que marcou o modelo anterior.

Diferentemente do metrô enterrado (construído sob a terra), o monotrilho circula sobre vigas a 15 metros de altura. Ele não se locomove sobre trilhos de ferro (que existem no metrô e na CPTM), mas sobre pneus de borracha, que se apoiam nas vigas de concreto. É dessa viga única que surgiu o nome monotrilho (único trilho).

Os trens da Linha 17 serão menores, com comprimento de cerca de 60 metros. Para comparação, o monotrilho da 15 mede aproximadamente 90 metros e um metrô convencional, em torno de 130 metros.



Monotrilho 17-Ouro 0 O monotrilho da Linha 17-Ouro vai conectar o Aeroporto de Congonhas às linhas 5-Lilas e 9-Esmeralda. Crédito: Divulgação/Metrô Foto: Divulgação/Metrô

A previsão do Metrô é de que a Linha 17-Ouro atenda cerca de 93 mil passageiros por dia — chegando a 36 mil por hora em cada sentido. A capacidade máxima do trem é de 616 passageiros.

Para comparação, a Linha 1-Azul de metrô transportou, em média, 798 mil passageiros por dia útil em fevereiro.

Já a 15-Prata, que também é um monotrilho, recebeu 89 mil, conforme dados do Metrô.

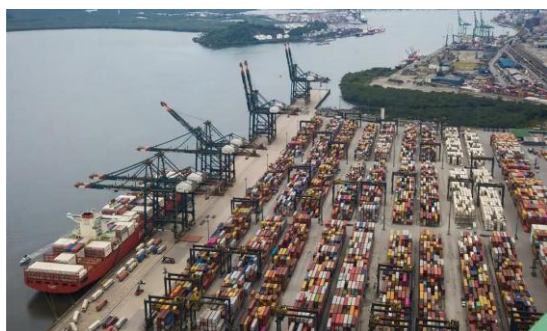


VALOR ECONÔMICO (SP)

BALANÇA COMERCIAL CONTRIBUI PARA REDUÇÃO DE 45,2% NO DÉFICIT DAS CONTAS EXTERNAS EM FEVEREIRO, DIZ BC

Déficit passou de US\$ 10,245 bilhões em fevereiro de 2025 para US\$ 5,614 bilhões no segundo mês de 2026

Por Gabriel Shinohara, Valor — Brasília



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

O saldo positivo da balança comercial em fevereiro contribuiu para a redução de 45,2% no déficit das contas externas em relação ao mesmo mês de 2025. O déficit passou de US\$ 10,245 bilhões para US\$ 5,614 bilhões, segundo dados publicados pelo Banco Central (BC) nesta sexta-feira (27). Os principais itens das contas externas são a balança comercial de bens, a conta de serviço e a de renda primária. No caso das duas últimas, os resultados de

fevereiro foram similares aos de fevereiro de 2025.

O déficit em serviços, que inclui gastos com fretes e viagens de turistas, passou de US\$ 5,523 bilhões para US\$ 5,640 bilhões e o de renda primária, que contabiliza juros e remessa de lucros, passou de US\$ 3,889 bilhões para US\$ 3,921 bilhões..

Por sua vez, a balança comercial teve um déficit em fevereiro do ano passado de US\$ 1,123 bilhão. Já neste ano, houve um superávit de US\$ 3,507 bilhões, com queda nas importações e aumento nas exportações.

Ian Lopes, economista da Valor Investimentos, apontou que a redução do déficit está “diretamente relacionada” à melhora da balança comercial. “Esse resultado foi influenciado, em primeiro lugar, pelo comportamento dos preços internacionais de commodities. A valorização do petróleo, impulsionada por tensões geopolíticas no Oriente Médio, elevou o valor das exportações brasileiras”, disse.

Fernando Rocha, chefe do departamento de estatísticas do BC, afirmou que o mês de fevereiro foi o terceiro seguido de redução no déficit nesta comparação interanual entre os mesmos meses dos dois anos.

“A partir do segundo semestre do ano passado, mas principalmente nos últimos três meses que mencionei, me parece que há uma clara trajetória de redução do déficit em transações correntes”, disse Rocha. Assim como o déficit, o Investimento Direto no País (IDP) também caiu na comparação com fevereiro de 2025. O IDP passou de US\$ 10,039 bilhões para US\$ 6,754 bilhões. O indicador considera valores de participação no capital e operações intercompanhia, como empréstimos entre filiais e sedes de empresas.

No caso, o valor de participação no capital subiu de US\$ 6,359 bilhões para US\$ 7,452 bilhões. Por outro lado, as operações intercompanhia passaram de uma entrada de US\$ 3,680 bilhões para uma saída de US\$ 698 milhões. Rocha, do BC, explicou que essa dinâmica das operações intercompanhia é normal e se comporta de acordo com os cronogramas de pagamentos e concessões de empréstimos entre sedes de empresas no exterior e filiais no Brasil.

Jucelia Lisboa, sócia e economista da Siegen Consultoria, apontou também que a base de comparação do IDP em fevereiro de 2025 é elevada e houve um “menor reinvestimento de lucros por empresas estrangeiras”. Lisboa destacou que o fluxo de IDP acumulado em 12 meses continua elevado.

O investimento em carteira, que considera ações e títulos de dívida, ficou em US\$ 9,655 bilhões em fevereiro, acima dos US\$ 2,973 bilhões do mesmo mês de 2025. Essa estatística é mais volátil e dependente dos movimentos de mercado. No caso de fevereiro, houve o impacto da emissão de bonds do Tesouro Nacional, que captou US\$ 4,5 bilhões no exterior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/03/2026

EM MEIO AOS DESAFIOS DA OMC, ORGANIZAÇÕES ESPERAM INQUIETAS RESULTADOS DE CONFERÊNCIA

Até entidades que sempre foram críticas à Organização Mundial do Comércio, com acusações de que privilegia grandes negócios, estão apreensivas com um possível desfecho decepcionante

Por Rafael Vazquez, Valor — Yaoundé, Camarões*



Há temor de que possível ruptura do sistema multilateral de comércio gere incertezas que afetarão o setor privado como um todo — Foto: Divulgação

Em meio às tratativas durante a 14ª Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio (OMC), que ocorre até domingo (29), em Yaoundé, capital de Camarões, há um clima ainda morno, nesta sexta-feira (27), em torno do que poderá ser o resultado final.

Enquanto as delegações dos países-membros se reúnem a portas fechadas ou trocam impressões na área reservada às missões oficiais, nos espaços abertos do Palais des Congrès, local do evento, representantes do setor privado e de organizações da sociedade civil demonstram certa angústia com a possibilidade de não haver consenso sobre a reforma do organismo, que tenta manter regras previsíveis para o comércio internacional.

Até entidades que sempre foram críticas à OMC, com acusações de que o sistema regido pelo organismo privilegia grandes negócios, estão apreensivas com um possível desfecho decepcionante no domingo.

“A OMC está à beira do abismo, mas parece que estamos assistindo a um filme francês da década de 1960. As coisas estão acontecendo muito lentamente. Espero que não seja o prenúncio do fim”, observa o economista Adhemar Mineiro, ligado à Rede Brasileira de Integração dos Povos (Rebrip).

A organização se juntou a uma rede internacional formada por 40 ONGs dentro da conferência para defender uma reforma que considere pequenos e médios produtores no comércio internacional. O coletivo critica, principalmente, a posição dos EUA, que advoga, dentro da própria OMC, pelo fim do sistema multilateral em troca de uma dinâmica de reciprocidade que favorece a si próprio e os países mais fortes em futuras mesas de negociação.

“Embora sejamos críticos ao funcionamento da OMC, que beneficiou muito mais os grandes negócios, vimos, com essa mudança de posicionamento dos EUA, que é importante ter um órgão regulador para evitar que a maioria dos países fique em uma posição desfavorável mano a mano com os grandes”, afirma Mineiro. “Queremos um sistema mais equilibrado, mas que continue existindo, porque estamos vendo que o que pode vir será bem pior”.

Temores sobre possível ruptura do sistema multilateral

Segundo os especialistas do setor privado e da sociedade civil ouvidos pelo Valor em Yaoundé, mesmo que a entidade esteja enfrentando paralisia desde 2019 na resolução de grandes contendas entre os países, existe o temor de que uma possível ruptura do sistema multilateral de comércio gere incertezas nos negócios que afetarão o setor privado como um todo, mas principalmente pequenas e médias empresas e produtores rurais ao redor do mundo.

Isso porque a fragmentação nas regras de acordo com o que cada país ou grupo negociar com outro vai tornar o comércio internacional mais complexo do que já é. Nesse contexto, grandes empresas conseguirão seguir com seus negócios porque têm condições de contratar assessores jurídicos e influenciar decisões governamentais, mas pequenos e médios negócios não terão as mesmas condições e serão ainda mais prejudicadas ao longo do tempo.

"As coisas não estão ficando mais fáceis, pelo contrário"

"Vamos ser honestos, as empresas se desengajaram [com a OMC]. Não estão olhando para a OMC neste momento como uma organização útil. Se perguntarmos para um pequeno ou médio empresário do Brasil ou da Europa sobre o que está acontecendo em Yaoundé nestes dias, dificilmente saberão", diz o secretário-geral da Câmara Internacional de Comércio do Reino Unido (ICC UK), Chris Southworth – a ICC é uma organização empresarial que representa o setor privado no comércio internacional em mais de 170 países.

"Mas queremos progresso. Queremos menos custos e menos riscos. Neste ponto, a fragmentação é pior do que o sistema atual, mesmo que todos agora já saibamos claramente que precise ser reformado para se adequar às mudanças que ocorreram no mundo", comenta Southworth. "Eu não conheço nenhum negócio que não esteja lutando para navegar neste mundo incrivelmente complicado de tarifas, regulações. As coisas não estão ficando mais fáceis, pelo contrário".

Moratória sobre o comércio eletrônico

Um dos pontos mais importantes em discussão na conferência da OMC e que podem reverberar em efeitos rápidos para negócios e consumidores no mundo todo é a chamada moratória sobre o comércio eletrônico, em vigor desde 1998 e que proíbe a aplicação de tarifas alfandegárias sobre transmissões de dados e serviços digitais. Essa moratória vem sendo renovada insistentemente desde a década de 2000, e agora os EUA querem que seja prorrogada permanentemente – ou seja, que saia de qualquer discussão da OMC a possibilidade de um país cobrar tarifas por serviços digitais gerados por empresas de outras nações.

É um tema que pode afetar até o uso de aplicativos de celular, o que tende a causar impactos consideráveis na vida das pessoas caso a OMC não articule um consenso. Os países em desenvolvimento, no entanto, são contra uma prorrogação permanente.

Alguns pedem que não haja mais prorrogação, o que bate de frente com o desejo da delegação americana. O Brasil aceita que o tema seja prorrogado por mais dois anos, mas é contra uma prorrogação permanente ou mais longa que ultrapasse a próxima conferência da OMC, que supostamente acontecerá em 2028 – ocorre tradicionalmente a cada dois anos.

Caso a OMC falhe em encontrar consenso sobre a moratória do comércio eletrônico, que é tratado como um tema coadjuvante diante da emergência de um cronograma para uma reforma do organismo, a 14ª Conferência Ministerial pode terminar com a percepção de que não haverá uma próxima, segundo parte dos representantes da sociedade civil e do setor privado presentes em Yaoundé.

"Precisamos ser resilientes neste momento e ajudar a abordar essas questões que estão dificultando os negócios", comenta Southworth. "Não é um problema de um país ou outro que está em jogo, mas sim questões que podem afetar negócios no mundo todo".

*** O repórter viajou a convite da Fundação Friedrich Ebert (FES)**

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/03/2026

DOIS NAVIOS CHINESES DESISTEM DE ATRAVESSAR O ESTREITO DE ORMUZ APESAR DE GARANTIAS DO IRÃ

O Irã lançou ataques contra o transporte marítimo no Golfo e ameaçou novos ataques, deixando centenas de embarcações e cerca de 20 mil marítimos presos na região

Por Jonathan Saul, Em Reuters — de Londres



Vista aérea do porto iraniano de Bandar Abbas, no Estreito de Ormuz — Foto: Reuters

Dois navios porta-contêineres chineses voltaram atrás após tentar deixar a região do Golfo pelo Estreito de Ormuz nesta sexta-feira, segundo mostraram dados de rastreamento marítimo, apesar de garantias do Irã de que embarcações chinesas poderiam passar.

A operadora Cosco, da China, havia informado em um comunicado a clientes em 25 de março que retomou as reservas para cargas gerais em contêineres com destino

dos países da Ásia para Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Kuwait e Iraque.

Os navios CSCL Indian Ocean e CSCL Arctic Ocean, ambos com bandeira de Hong Kong, estão presos no Golfo desde o início da guerra entre EUA-Israel e Irã, em 28 de fevereiro.

Eles tentaram atravessar o estreito nesta sexta-feira, mas voltaram, segundo análise da plataforma de dados Kpler.

Embora tenha sido a primeira tentativa de travessia por um grande grupo de navegação desde o início da guerra, o episódio de sexta-feira mostrou que “a passagem segura não pode ser garantida”, disse a analista da Kpler Rebecca Gerdes.

Na quarta-feira, o ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, afirmou em uma publicação que o país “permitiu a passagem pelo Estreito de Ormuz para nações amigas, incluindo China, Rússia, Índia, Iraque e Paquistão”.

As duas embarcações transmitiram mensagens em seus sistemas de rastreamento AIS informando que tinham proprietários e tripulações chineses, segundo dados da plataforma LSEG.

A empresa controlada com sede em Xangai, Cosco Shipping, não estava imediatamente disponível para comentar.

O Irã lançou ataques contra o transporte marítimo no Golfo e ameaçou novos ataques, deixando centenas de embarcações e cerca de 20 mil marítimos presos na região. Exportações de energia, incluindo petróleo bruto da Arábia Saudita e gás natural liquefeito do Catar, foram efetivamente interrompidas.

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou na quinta-feira que o Irã estava permitindo que 10 petroleiros atravessassem o Estreito de Ormuz como um aparente gesto de boa vontade nas negociações.

Não há detalhes sobre esses petroleiros nem confirmação de que algum tenha atravessado o estreito desde o comentário de Trump.

Um pequeno número de outras embarcações deixou a região nos últimos dias, incluindo navios petroleiros com bandeira indiana transportando gás liquefeito de petróleo para uso doméstico.

Um petroleiro tailandês atravessou o estreito após coordenação diplomática com o Irã, disseram na quarta-feira uma autoridade da Tailândia e a empresa de petróleo proprietária da embarcação.

O tráfego na última semana consistiu principalmente de petroleiros iranianos deixando a região e navios graneleiros chegando ao Irã com cargas de grãos e outras commodities, segundo dados da Lloyd's List Intelligence e análise da Reuters.

O Irã afirmou repetidamente que alguns navios podem passar, mas ressaltou que Teerã decidirá quais embarcações terão autoriz

ação, acrescentando que aquelas ligadas aos EUA, a Israel ou a seus aliados serão bloqueadas. “As partes agressoras — nomeadamente, os Estados Unidos e o regime israelense — bem como outros participantes da agressão, não se qualificam para passagem inocente ou não hostil”, afirmou o Irã em uma circular enviada em 24 de março aos países-membros da Organização Marítima Internacional da ONU.

Iniciar negociações de paz seria “propício para restaurar a navegação normal” pelo Estreito de Ormuz, disse o ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, durante uma ligação com seu homólogo do Paquistão nesta sexta-feira.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO NORTE TEM CRESCIMENTO DE 42% EM JANEIRO

Da Redação Portos e logística 27/03/2026 - 17:27



A região Norte registrou em janeiro de 2026 o maior percentual de crescimento em movimentação portuária do país, de 42,11%, com 11,5 milhões de toneladas movimentadas, informou nesta sexta-feira (26) o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base em dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo a pasta, o resultado foi influenciado principalmente pelos grãos sólidos, que somaram 8,4 milhões de toneladas, com avanço de 53,23%, pelas cargas em contêineres, com 1,1 milhão de toneladas e alta de 31,14%, e pelos grãos líquidos, com 1,4 milhão de toneladas e mais

8,78%.

A soja, com 2,2 milhões de toneladas e crescimento de 192,47%, e o milho, com 2,6 milhões de toneladas e elevação de 112,17%, foram os produtos com maior volume movimentado e, juntos, responsáveis por mais de 40% de toda a movimentação portuária na região. Já a bauxita, com 2,2 milhões de toneladas, teve aumento de 21% em relação ao mesmo mês do ano passado.

No período, as cargas destinadas à exportação cresceram 66,56% na região, enquanto as importações aumentaram 4,61%. No segmento da navegação de longo curso, a movimentação atingiu 4,6 milhões de toneladas, com alta de 43,9%. Já a cabotagem movimentou um milhão de toneladas, 17,24% a mais que em janeiro de 2025.

Segundo os dados da Antaq, o desempenho da região foi puxado tanto por terminais públicos quanto por terminais privados, com destaque, entre os portos organizados, para o de Santarém e o Terminal

de Vila do Conde, ambos no Pará, com cerca de 1,6 milhão de toneladas cada um. Entre privados, destacaram-se o Terminal Trombetas, no Pará, com crescimento de 29,94%, o Terminal Graneleiro Hermasa, no Amazonas, com alta de 18,82%, e o Porto Chibatão, no mesmo estado, que cresceu 34,73%.

Em volume, os terminais privados concentraram a maior parte da movimentação, com cerca de 7,7 milhões de toneladas, aproximadamente dois terços do total. Entre os principais, ficaram o Terminal Trombetas, no Pará, com cerca de um milhão de toneladas, o Terminal Graneleiro Hermasa, no Amazonas, com 0,98 milhão, e o também amazonense Porto Chibatão, com 0,76 milhão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2026

BELOV FIRMOU R\$ 2,7 BILHÕES EM CONTRATOS COM A PETROBRAS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/03/2026 - 19:14



Grupo prestará serviços de mergulho raso e ROV com três de suas embarcações e mais outra que está em construção em seu estaleiro na Bahia, com entrega prevista para 2027

A Belov Engenharia assinou um total de oito contratos com a Petrobras para afretamento e prestação de serviços de mergulho raso (até 50 metros) e ROV com embarcações do tipo DSV (Diving Support Vessels), que entram em vigor entre o segundo semestre de 2026 e o segundo semestre de 2027. Os termos firmados somam

R\$ 2,7 bilhões, a serem executados ao longo de quatro anos. A Belov já possui três DSVs em contrato com a operadora e precisará de uma nova embarcação, o Belov Arembepe, que está em construção no estaleiro do grupo na Bahia.

As embarcações serão utilizadas em serviços de inspeção e manutenção de plataformas offshore da Petrobras ou por ela contratadas. O diretor do grupo Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas, disse à Portos e Navios que cada uma das quatro embarcações tem um contrato de serviço e outro de afretamento, todos a serem prestados pela empresa. As assinaturas dos oito termos foram concluídas no último dia 26 de fevereiro. A Belov destacou que a operação vai criar aproximadamente 300 empregos diretos e mais de 1.000 empregos indiretos durante a fase construtiva.

A fabricação do Belov Arembepe começou em fevereiro deste ano e a entrega está prevista para meados de 2027. Segundo a empresa, essa nova unidade vai incorporar modernizações importantes baseadas no feedback operacional dos outros dois DSVs construídos pelo grupo: Amaralina e do Humaitá. A propulsão do DSV será diesel-elétrica com hidrojato e a embarcação vai operar com posicionamento dinâmico classe 2 (DP2).

O construtor informou que o Arembepe foi projetado para operações de mergulho raso e ROVs, integrando as mais avançadas tecnologias embarcadas globalmente, com arquitetura de potência e automação otimizadas para eficiência energética, redundância operacional e precisão de posicionamento, ampliando o espectro de missões offshore com segurança e disponibilidade. Confira abaixo os principais fornecedores confirmados pela empresa para esse projeto.

Atualmente, o estaleiro localizado na Baía de Aratu passa por um processo de expansão e modernização, a fim de elevar sua capacidade produtiva para mais de 11.000 toneladas por ano. A frota de mergulho raso é uma das apostas do grupo, que construiu o Amaralina e o Humaitá e, futuramente, terá o Belov Arembepe. A outra embarcação que cumprirá o contrato com a Petrobras é o DSV Cidade Ouro Preto, adquirida pela Belov no mercado. A atual frota possui ainda o PSV (transporte de suprimentos) 4.200 Belov Mares.

Os projetos dos DSVs construídos pela Belov contaram com apoio do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Para o financiamento do Arembepe, o conselho diretor do fundo setorial priorizou R\$ 115 milhões para o projeto. O grupo considera que esse crédito representa um compromisso com a indústria naval e demonstra confiança institucional na governança, gestão, capacidade técnica e no histórico de entregas do estaleiro.

“A execução desses projetos de alta complexidade e forte conteúdo local, com elevada integração tecnológica, posiciona a Belov e a Bahia na vanguarda da tecnologia naval, reafirmando o nosso estaleiro como um parceiro estratégico e inovador para os mercados offshore, portuário e hidroviário brasileiros”, destacou Vilas-Bôas. O diretor da Belov, André Weber Carneiro, acrescentou que a assinatura desses contratos representa, para os próximos cinco anos, um avanço significativo na estabilidade operacional da frota, consolidando o projeto de expansão da empresa com a construção do novo DSV.

Principais fornecedores - DSV Arembepe

Grupos Geradores - Caterpillar

Hidrojetos - Hamilton Jets

Bow Thrusters - Thrustmaster

Motores de propulsão e Drives - Danfoss

Elétrica e automação - WEG

Posicionamento Dinâmico (DP) - Kongsberg Maritime

Projeto básico - Robert Allan

Molinete de Âncora - Ibercisa

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2026

QUASE TODO COMBUSTÍVEL CONSUMIDO NA AMAZÔNIA CHEGA POR TRANSPORTE FLUVIAL, DIZ IBP

Da Redação Navegação 27/03/2026 - 19:21



Um levantamento do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) mostrou que praticamente todo o combustível, cerca de 90%, consumido em estados da região Norte do Brasil chega a seus lugares de destino transportados por hidrovias. Os produtos chegam em navios aos terminais e deles seguem por barcaças até os centros de distribuição regionais. De acordo com o diretor executivo de downstream do IBP, Carlos Orlando Enrique da Silva, o sistema hidroviário funciona como a base da distribuição de combustíveis na região, na prática, a 'espinha dorsal' da logística no Norte.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) acrescenta que na região os rios são a principal rota logística para levar gasolina e diesel aos centros de distribuição e às cidades do interior e fundamentais para comunidades de localidades afastadas dos maiores centros e para o funcionamento de atividades econômicas e para a geração de energia. O secretário nacional de hidrovias e navegação do ministério, Otto Burlier, disse que, por causa dessa condição, manter as hidrovias em boas condições é fundamental para garantir segurança logística e a regularidade no abastecimento da população.

O MPor esclareceu que o abastecimento de combustíveis na Amazônia é feito por um sistema logístico integrado, com navios de grande porte que levam os produtos aos terminais portuários e comboios de barcaças que percorrem os rios até centros de distribuição e cidades do interior. A pasta citou como exemplo o trecho entre Miritituba e Santarém, no Pará, por onde são transportados anualmente cerca de 1,2 milhão de metros cúbicos de combustíveis e biocombustíveis.

O estudo revelou que em estados como Amazonas, Pará e Rondônia a navegação sustenta o funcionamento de postos de abastecimento, atividades comerciais e o fornecimento de combustível para usinas termelétricas que atendem sistemas isolados de geração de energia. Em muitas localidades da Amazônia, onde não há conexão direta por rodovias ou ferrovias, os rios são a alternativa logística.

Mas a distribuição de combustíveis na região está sujeita a variações no nível dos rios e durante períodos de estiagem, quando a profundidade das vias navegáveis diminui e as embarcações precisam reduzir o volume de carga transportada. Em situações de vazante mais severa, as barcas passam a navegar com calado reduzido, transportando menos combustível por viagem e aumentando os custos logísticos. Por isso, informou o MPor, para evitar desabastecimento nos períodos de seca, empresas do setor antecipam o transporte de combustíveis na época de cheia.

Barcas carregadas são posicionadas em polos logísticos, como Manaus e Porto Velho, formando estoques para garantir o abastecimento durante a estiagem. Segundo o diretor de gestão de hidrovias do MPor, Eliezé Bulhões, manter condições adequadas de navegabilidade é fundamental para reduzir os impactos dessas variações. “O trabalho envolve monitoramento das condições de navegação, dragagens de manutenção e aprimoramento da sinalização para garantir mais segurança e previsibilidade ao transporte”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2026

CAIXA FINANCIA PACOTE DE 10 BALSAS GRANELEIRAS COM R\$ 46 MILHÕES VIA FMM

Da Redação Indústria naval 26/03/2026 - 21:05



Primeira unidade foi entregue à CT Log pelo Estaleiro Juruá (AM), na última quarta-feira (25). Banco destaca que contrato com empresa local fortalece logística fluvial na Amazônia

O Estaleiro Juruá entregou, nesta quarta-feira (25), em Iranduba (AM), a primeira das 10 balsas graneleiras, financiadas pela Caixa com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A operação, que envolve crédito de R\$ 46 milhões, foi firmada entre o banco e a CT Log, do grupo 3NF. As embarcações irão navegar pelo Arco Norte, integrando portos e hidrovias da região

Norte e parte do Nordeste, principalmente para o escoamento de grãos produzidos no Centro-Oeste, contribuindo para maior eficiência logística e redução de custos no transporte de cargas.

As balsas em construção no estaleiro Juruá (AM) totalizam investimentos de R\$ 52 milhões. As unidades terão capacidade de carga de 3.000 toneladas cada. A operação marca o primeiro contrato desse segmento celebrado pela Caixa na região amazônica com uma empresa local. O agente financeiro do FMM destacou que o financiamento reforça o papel estratégico do banco no fomento à logística fluvial e ao desenvolvimento sustentável. Caixa e o Estaleiro Juruá iniciaram relacionamento a partir da Navalshore Navegistic 2024, em Manaus.

Representantes da Caixa, da CT Log e do Estaleiro Juruá participaram do lançamento da balsa no Rio Negro. Em nota, o agente financeiro declarou que a iniciativa contribui para a ampliação da capacidade logística regional, melhora a eficiência no escoamento da produção e fortalece a cadeia de transporte, beneficiando produtores, empresas de navegação e toda a cadeia logística da região Norte.

“A celebração do contrato reforça a atuação da Caixa na oferta de instrumentos financeiros adequados às diferentes realidades do país, contribuindo para o crescimento econômico regional e para o

fortalecimento da governança necessária para que os clientes tenham acesso a essas soluções", afirmou o superintendente nacional de intermediação de títulos e estruturação de dívidas da Caixa, Marco Buzzo.

O superintendente de atacado da Caixa para o Amazonas, Bruno Cabral, acrescentou que o financiamento demonstra que o banco está atento às necessidades específicas de seus clientes. "Além dos benefícios ambientais, o uso do modal fluvial contribui para a otimização da logística regional e pode gerar economia nos custos operacionais para as empresas envolvidas e para o consumidor final", ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/03/2026

COM OFFSHORE AQUECIDO, CLARKSONS ESTIMA 400 MIL TONELADAS DE NOVAS POSSIBILIDADES DE REB

Por Danilo Oliveira Offshore 26/03/2026 - 19:50



Consultoria calcula que metade das embarcações de bandeira estrangeira trazidas para AJB em 2025 não foram para suporte à Petrobras, demonstrando pulverização com outros players

A Clarksons verifica uma tendência muito forte de embarcações estrangeiras vindo para o Brasil arvorar a bandeira REB (Registro Especial Brasileiro). A consultoria estima 400 mil toneladas de novas possibilidades de REB, considerando o progresso das licitações para novas construções de barcos de apoio marítimo, principalmente PSVs (transporte de

suprimentos)/OSRVs (combate ao derramamento de óleo), o que provocará uma geração de tonelagem muito grande.

Os analistas acreditam que esse movimento também resulta em um mercado de aluguel de tonelagens, que corrobora com a vinda de embarcações estrangeiras arvorando a bandeira REB. A avaliação da Clarksons é que, apesar da tendência de uso da bandeira temporária brasileira, ainda existem muitas embarcações estrangeiras, arvorando bandeiras estrangeiras, vindo para fainas no Brasil. O perfil, segundo a consultoria, é principalmente de barcos de apoio marítimo sofisticados, com bastante tecnologia embarcada.

"Entendemos que esse fato se deve muito à instabilidade, no que tange a circularização e bloqueio hoje, e também a essa 'inundação de tonelagem', provinda das licitações de novas construções, que geram muito direito de tonelagem", analisou o diretor de visão da Clarksons, Raphael Branco, durante o seminário OSV, no último dia 11 de março, promovido pela DNV Maritime, no Rio de Janeiro (RJ).

Em 2025, vieram para o Brasil 33 embarcações de apoio marítimo de vários tipos. Para a Clarksons isso mostra que o setor está aquecido. A análise é que muitas das embarcações de bandeira estrangeira possuem nível de complexidade maior em determinados tipos de configuração. Por conta disso, o CAA (certificação de autorização de afretamento) tem um risco menor de levar o bloqueio. De acordo com a Clarksons, 50% dessas embarcações foram para o mercado 'não Petrobras', o que demonstra a pulverização com outros players contratantes dos serviços de suporte offshore no Brasil.

O número histórico de embarcações de apoio marítimo que trafegam em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) foi puxado pela demanda por PSVs/OSRVs. Quando se fala em embarcações com idade média mais alta, aparecem OSRVs, RSVs (embarcações equipadas com robôs) e AHTS (manuseio de âncoras) — que são justamente especificações das principais licitações que a Petrobras colocou na rua para novas construções. "Se tem uma frota envelhecendo e a Petrobras está lançando



licitações para renovar essa frota (...), ela tem confiança de que o mercado vai ficar sólido e estável por um bom tempo ainda”, avaliou Branco.

No Brasil, a Clarksons observa que a maioria das embarcações possui posicionamento dinâmico (DP2) e o país tem uma das maiores frotas com propulsão diesel-elétrica do mundo. “É uma frota mais antiga. Mas, como temos um número absoluto muito grande de embarcações, uma grande porção delas é diesel-elétrica. Temos uma representatividade a nível global muito grande no tipo de propulsão — um dado curioso que encontramos quando a gente fez essa análise”, destacou Branco.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/03/2026

ASSINADO TERMO PARA INVESTIMENTOS DE R\$ 105 MILHÕES NO PORTO DE CABEDELLO

Da Redação Portos e logística 26/03/2026 - 19:56



Foi assinado, nesta quinta-feira (26), o termo de compromisso entre a União, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, e a Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), com participação do governo estadual, para garantir investimentos de R\$ 105 milhões em obras no Porto de Cabedello, na Paraíba. Estão previstas a dragagem do canal de acesso e a ampliação do molhe de abrigo.

Segundo o MPor, serão aportados R\$ 40,5 milhões para a ampliação do molhe e R\$ 64,5 milhões para a dragagem, que incluirá a ampliação do raio da bacia de evolução e o alargamento do canal, com volume estimado em cerca de 976,5 mil metros cúbicos. Isso permitirá a operação de navios de maior porte e a redução de custos logísticos causados por atrasos.

Já a extensão do molhe deve aumentar a estabilidade do canal e minimizar o assoreamento, contribuindo para a durabilidade da infraestrutura portuária. O objetivo é tornar as manobras dos navios mais seguras e eficientes, além de reduzir restrições operacionais, como limitações de atracação em determinados horários e condições de maré.

A assinatura do termo de compromisso foi feita em cerimônia que incluiu a entrega das obras do Aeroporto Regional de Patos, também na Paraíba, em que foram investidos R\$ 40,6 milhões, sendo R\$ 26,8 milhões da União e R\$ 13,8 milhões do estado. Os recursos foram usados na modernização do aeroporto, com reconstrução da pista, que passou a ter 1.375 metros de comprimento, implantação de novo pátio de aeronaves, construção de terminal de passageiros de 682 metros quadrados e instalação de equipamentos de navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/03/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 27/03/2026