

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 054/2026
Data: 30/03/2026**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
O DILEMA DOS CAMINHONEIROS: ESPECIALISTAS PEDEM CAMPANHAS DE AUXÍLIO NO LITORAL DE SÃO PAULO E NO RESTANTE DO BRASIL	4
NAVIO-VELEIRO CISNE BRANCO ESTARÁ ABERTO PARA VISITAÇÃO NESTE DOMINGO NO PORTO DE SANTOS	6
CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS PREVÊ ATÉ R\$ 23 BILHÕES EM INVESTIMENTOS E AVANÇA PARA CONSULTA PÚBLICA	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
NORDESTE ATRAI ELITE LOGÍSTICA E ZERA OFERTA DE GALPÕES EM TRÊS ESTADOS	8
CRISE NO ORIENTE MÉDIO PODE ABRIR JANELA PARA ETANOL E REAÇÃO DO AÇÚCAR EM AL	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
MARGEM EQUATORIAL É DESTAQUE EM SIMPÓSIO COM PARTICIPAÇÃO DA ANTAQ, NO AMAPÁ (AP)	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
REGIÃO SUDESTE TEM A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS AÉREOS EM FEVEREIRO DESDE O ANO 2000	13
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA VOO REGULAR ENTRE RECIFE E PETROLINA	14
AÇÕES PRÓ-IGUALDADE DE GÊNERO AMPLIAM A PARTICIPAÇÃO FEMININA NOS PORTOS BRASILEIROS	15
ANTAQ APRESENTA ESTUDO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS DE USO PRIVADO	17
AEROPORTO DO GALEÃO VAI A LEILÃO NESTA SEGUNDA-FEIRA (30)	18
PARANAGUÁ SEDIA A 7ª EDIÇÃO DA CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA COM FOCO EM MODERNIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE	19
REGIÃO NORTE LIDERA CRESCIMENTO PORTUÁRIO NO PAÍS EM JANEIRO, COM ALTA DE 42,1%	20
EM SÃO PAULO, TOMÉ FRANCA DEFENDE INTEGRAÇÃO MODAL PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA NO BRASIL	21
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	22
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES REVITALIZA PONTE DE IGAPÓ NA BR-101/RN, EM NATAL	22
EM MINAS GERAIS, MINISTRO RENAN FILHO ANUNCIA INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA NESTA SEGUNDA-FEIRA (30)	23
A ESTRADA QUE O BRASIL PRECISAVA TERMINAR: RENAN FILHO ENTREGA TRECHO DUPLICADO DA BR-101 EM SÃO MIGUEL DOS CAMPOS E IMPULSIONA ETAPA FINAL DA OBRA	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	26
EDITORIAL – A CONSOLIDAÇÃO DO FREE FLOW NAS RODOVIAS DO BRASIL	26
OPINIÃO – ARTIGOS - O LEGADO OPERACIONAL DE MICHAEL DA SILVA	27
PT ENVIA RELATÓRIO PARALELO À PF E AO STF	28
NACIONAL - HUB – CURTAS - PETRÓLEO EM CRISE GLOBAL REPOSICIONA BRASIL COMO POTÊNCIA ENERGÉTICA EMERGENTE	29
<i>Trio da nova oferta</i>	30
<i>Gargalo nas refinarias</i>	30
<i>Moraes nega pedido</i>	30
<i>Esclarecimento</i>	30
<i>Eleição suspensa no RJ</i>	30
POLÍTICA - MICHELLE BOLSONARO ‘ESQUECE’ VAGA NO SENADO	30
POLÍTICA - TEREZA CRISTINA SE DIZ PRONTA PARA SER VICE DE FLÁVIO	31
POLÍTICA - ACUSAÇÃO DE ESTUPRO ROUBA A CENA FINAL NA CPMI	32
POLÍTICA - VÍTIMA TINHA APENAS 13 ANOS NA OCASIÃO DO CRIME, DIZEM OS PARLAMENTARES	33
POLÍTICA - MDB RECEBE VICE DE TARCÍSIO E SE AFASTA DE LULA	33
OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - TRANCOSO POR CAMBORIÚ. SERÁ?	35
TRANSPORTES – PORTOS - APS PASSA A INTEGRAR ASSOCIAÇÃO GLOBAL DE PORTOS	36
TRANSPORTES – PORTOS - AUTORIDADE PORTUÁRIA PASSA A ATUAR EM COMITÊ DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA	37
TRANSPORTES – PORTOS - NORTE LIDERA CRESCIMENTO PORTUÁRIO NO PAÍS EM JANEIRO	38
TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT REGULAMENTA PEDÁGIO SEM CANCELA EM RODOVIAS CONCEDIDAS	39
TRANSPORTES – RODOVIAS - SISTEMA PREVÊ INTEGRAÇÃO ENTRE CONCESSIONÁRIAS E EMPRESAS AUTORIZADAS	41
TRANSPORTES – AEROPORTOS – PETROLINA E RECIFE TERÃO NOVO VOO REGULAR A PARTIR DE SETEMBRO	41
TRANSPORTES – AEROPORTOS – GOVERNO REALIZA LEILÃO DO GALEÃO COM EXPECTATIVA DE DISPUTA BILIONÁRIA	42
TRANSPORTES – FERROVIAS - OBRAS DO TREM INTERCIDADES EIXO NORTE COMEÇAM EM SÃO PAULO	43



LOGÍSTICA - MERCADO LIVRE ANUNCIA INVESTIMENTO RECORDE DE R\$ 57 BI NO BRASIL	43
LOGÍSTICA - CASAS BAHIA PASSA A VENDER PRODUTOS NA AMAZON E AMPLIA CANAIS DIGITAIS	44
PETRÓLEO E GÁS – MARGEM DE LUCRO COM COMBUSTÍVEIS SUBIU 37%.....	45
PETRÓLEO E GÁS – GOVERNO FEDERAL ESPERA RESPOSTA DE ESTADOS SOBRE A SUBVENÇÃO DO DIESEL	46
OPINIÃO – ARTIGOS – GESTÃO - CONFIE QUANDO NINGUÉM MAIS CONFIA – A LIDERANÇA DE ENZO BEARZOT NA COPA DE 1982.....	47
FINANÇAS - DF PEDE EMPRÉSTIMO DE R\$ 4 BI PARA SALVAR BRB	49
FINANÇAS - VORCARO PODE SER DONO OCULTO DA ENTREPAY	50
JUSTIÇA - ZANIN ANULA CONDENAÇÃO DE GAROTINHO.....	51
JUSTIÇA - ‘QUINQUÊNIO’ LIBERADO PELO STF TEM IMPACTO DE R\$ 1,1 BILHÃO AO ANO.....	52
INTERNACIONAL - REUNIÃO PELA PAZ TERMINA SEM GRANDES AVANÇOS.....	52
INTERNACIONAL - MADURO DIZ ESTAR BEM E PEDE PAZ NA VENEZUELA	54
CBN SANTOS	54
PORTO DE SANTOS ENTRA EM COMITÊ PARA AJUDAR NA CRIAÇÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA	54
JORNAL O GLOBO – RJ.....	55
COM LANCE DE R\$ 2,9 BILHÕES E ÁGIO SUPERIOR A 200%, GALEÃO MUDA DE MÃOS E SERÁ ADMINISTRADO PELOS ESPANHOIS DA AENA	55
SECRETÁRIO DO TESOURO DIZ QUE GOVERNO VAI BUSCAR ‘EQUILÍBRIO’ SE ESTADOS RECUSAREM DIVIDIR CONTA PARA CONTER ALTA DO DIESEL	57
PETRÓLEO CHEGA A US\$ 116 COM ESCALADA DA GUERRA.....	59
ACESSO A ÁGUA E SANEAMENTO CRESCE EM BELÉM APÓS COP-30	60
OPERAÇÃO DE SANEAMENTO MUDA COM EXTREMOS CLIMÁTICOS COMO ENCHENTES E SECAS.....	61
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	63
ESPAÑHOLA AENA VENCE LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO COM OFERTA DE R\$ 2,9 BI, ÁGIO DE 210,88%.....	63
LULA QUER PACOTE DE BONDADES NA ECONOMIA EM ANO ELEITORAL PARA MELHORAR A POPULARIDADE; VEJA MEDIDAS .	65
CASO MASTER: COMO FUNCIONAVA A ENGRENAGEM QUE CRIOU A MAIOR FRAUDE FINANCEIRA JÁ PRATICADA NO PAÍS	68
VALOR ECONÔMICO (SP).....	72
PETRÓLEO SOBE COM GUERRA E WTI SUPERA US\$ 100 PELA 1ª VEZ DESDE 2022.....	72
NAVIOS CHINESES CONSEGUEM PASSAR PELO ESTREITO DE ORMUZ	73
CAIADO DEVE ENTRAR NA DISPUTA PELA PRESIDÊNCIA, MAS MERCADO VÊ POUCO EFEITO SOBRE CENÁRIO ELEITORAL	74
PORTO ESTRATÉGICO DO NORDESTE RETOMA CONTROLE DO CAIS DE MÚLTIPLO USO APÓS ENCERRAMENTO DE PROJETO DE TERMELÉTRICA.....	75
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	77
AENA VENCE LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO COM OFERTA DE R\$ 2,9 BILHÕES	77
EUA APOSTAM BILHÕES EM EMPRESAS SEM HISTÓRICO NO SETOR DE TERRAS RARAS	79
CUBA RECEBE PETROLEIRO RUSSO COM AVAL DOS EUA APÓS 3 MESES DE BLOQUEIO À ILHA	81
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	83
SISTAC FIRMA ADITIVO COM PETROBRAS PARA MANUTENÇÃO DE PLATAFORMAS	83
CEO DO PORTO DE ANTUÉRPICA VISITA SUAPE NESTA SEGUNDA (30).....	83
BNDES VAI DESTINAR R\$ 10 BILHÕES PARA INDÚSTRIA 4.0 E BENS DE CAPITAL VERDE	84
HAPAG-LLOYD RELATA CUSTOS ADICIONAIS DE ATÉ US\$ 50 MILHÕES/SEMANA COM NAVIOS RETIDOS NO GOLFO PÉRSICO..	84
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	85
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	85



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

O DILEMA DOS CAMINHONEIROS: ESPECIALISTAS PEDEM CAMPANHAS DE AUXÍLIO NO LITORAL DE SÃO PAULO E NO RESTANTE DO BRASIL

Muito além das multas, analistas entendem que são necessárias campanhas educativas por parte do poder público para ajudar os profissionais

Por Anderson Firmino 29 de março de 2026



Oferecer treinamentos aos motoristas atrelados a benefícios, como prioridade em triagens, seria incentivo para que eles buscassem a capacitação profissional, dizem consultores da área (Alexsander Ferraz/AT)

Os caminhoneiros e suas dificuldades estão na ordem do dia há algumas semanas no País. Aumento no preço do combustível, maior rigor na fiscalização do pagamento do piso mínimo do frete e projetos para renovação da frota têm mobilizado a categoria. Mas ainda falta algo: a maior participação do poder público na solução de

questões do dia a dia dos motoristas. Além disso, a comunicação entre os ministérios que atuam na área apresenta aparentes ruídos.

É o que avaliam especialistas ouvidos por A Tribuna, na quarta reportagem especial sobre os caminhoneiros. A série está sendo publicada aos domingos.

“O poder público tem um papel que deve ir muito além da caneta e do bloco de multas. Precisamos de campanhas que sejam verdadeiramente empáticas com a realidade do caminhoneiro. A grande maioria desses profissionais não comete irregularidades por má-fé, mas sim por uma combinação de margens de lucro espremidas, fretes defasados e falta de acesso à informação técnica de forma simplificada”, afirma o diretor da Graf Infra Consulting, Rodrigo Paiva.

Ele sugere a criação de “pit stops educativos” nos principais acessos ao Porto de Santos. “Ao invés de parar o caminhão apenas para autuar, o poder público, em parceria com as autoridades portuárias e concessionárias rodoviárias, poderia oferecer check-ups preventivos gratuitos. Nesses momentos, o motorista receberia orientação sobre itens críticos de segurança, como freios, pneus e amarração de carga, sem o peso imediato da punição. E o cumprimento das tabelas de frete mínimo é fundamental”.

Paiva entende que campanhas de rádio, podcasts voltados para a estrada e cartilhas digitais via WhatsApp, com linguagem simples e direta, também são ferramentas poderosas para levar conhecimento. “Esses programas não são apenas necessários, mas urgentes. Programas de treinamento não podem ser vistos como perda de tempo ou custo extra, mas como investimento em eficiência e preservação de vidas”, diz ele.

Uma ideia viável, segundo o consultor, seria a implementação de certificações rápidas e modulares, que o motorista pudesse fazer enquanto aguarda nas janelas de agendamento do porto. “Se atrelarmos esses treinamentos a benefícios práticos — como prioridade em filas de triagem ou acesso a áreas de descanso melhores —, criamos um incentivo positivo para que o caminhoneiro busque essa qualificação de forma voluntária e engajada”, argumenta.

Investimentos caros



Já o engenheiro e especialista portuário Eduardo Lustoza pondera que o investimento para adquirir um conjunto reboque e semirreboque bi-trem, por exemplo, facilmente ultrapassa R\$ 1 milhão e o custo financeiro deste caminhão não alcança a capacidade dos profissionais autônomos. “Caso haja rigor na fiscalização, provavelmente 60% da frota será sucateada e apreendida”, alerta.

Para ele, a frota de veículos das transportadoras tradicionais recebe serviços de manutenção regularmente e tem melhor aparência e conservação. “Eles são fiscalizados por seus clientes e têm que atender a idade máxima da frota, entre três e cinco anos, dependendo dos produtos a serem transportados”.

O engenheiro diz que os caminhoneiros autônomos trabalham em outra realidade. “Normalmente, em nossa região portuária, administram o transporte de cargas entre porto e retroporto e evitam viagens longas e a subida da Serra do Mar. Esta frota de autônomos é muito mais antiga e tem maior dificuldade em fazer investimentos em manutenção eletromecânica preventiva”.

Lustoza pontua ainda que, nos próximos anos, o setor irá começar a sentir falta de motoristas tanto para o trabalho autônomo como para emprego nas transportadoras tradicionais. “Esta tendência de mercado já é vivenciada em diversos países e vários transportadores já perceberam a dificuldade de renovação dos profissionais. Campanha de treinamento e segurança ajudarão sempre, mas o colapso é econômico e não cultural. Luta pela sobrevivência é a prioridade”, complementa.

Concessionária

Rota vital para o transporte no Porto de Santos, o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), gerido pela concessionária Ecovias Imigrantes, também abre espaço para ações importantes junto aos caminhoneiros.

De acordo com a empresa, são realizadas campanhas educativas periódicas voltadas à condução segura, à manutenção preventiva dos veículos e à conscientização sobre comportamentos de risco, como o excesso de velocidade. As ações incluem abordagens diretas nas rodovias, além da distribuição de materiais informativos, orientações sobre segurança viária e cuidados com a saúde, além do acesso a serviços como aferição de pressão arterial e teste glicêmico.

“A concessionária também disponibiliza um pátio de apoio para caminhoneiros no km 40 da Via Anchieta, equipado com banheiros, chuveiros, área para alimentação e espaço para práticas esportivas”, explica.

Ministérios empurram problema sem assumir responsabilidades

Falta coordenação no Governo Federal para a difusão de políticas públicas voltadas para os caminhoneiros no seu dia a dia. Nas últimas semanas, a Reportagem buscou informações sobre medidas educativas e de apoio à categoria sobre como garantir a ela o pleno cumprimento das obrigações profissionais, mas o que se viu foi um “jogo de empurra”.

Foram feitos questionamentos sobre se o governo tem linhas de crédito específicas para caminhoneiros que operam em áreas portuárias; se existem programas de treinamento e campanhas educativas voltadas à segurança no transporte de contêineres; e o que pode ser implementado para reduzir o índice de irregularidades e melhorar as condições da frota.

O Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), por exemplo, orientou que “a demanda seja encaminhada ao Ministério dos Transportes, órgão responsável pelo tema”. Este, por sua vez, justificou que “para a demanda sobre veículos que atuam em áreas portuárias, sugerimos o contato com o Ministério de Portos e Aeroportos. Já para informações sobre linhas de crédito específicas para caminhoneiros, sugerimos o contato com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC)”.

A pasta citada, então, informou que o balanço mais recente divulgado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) mostra que o Move Brasil já alcançou R\$ 6,3 bilhões em recursos aprovados. E que “o valor médio é de R\$ 1,07 milhão por operação. A maior parte dos

recursos foi destinada à aquisição de caminhões novos para frotistas, com R\$ 4,9 bilhões, em 4.380 operações. Outros R\$ 110 milhões foram para clientes autônomos, em 239 operações até 13 de março”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) também foi consultada e afirmou que “questões relacionadas à conservação de veículos de carga e capacitação de motoristas não se inserem diretamente em suas atribuições institucionais”. Informou ainda que a atuação da ANTT está concentrada na regulação, fiscalização e cumprimento de normas “relacionadas à prestação do serviço de transporte terrestre, não abrangendo, de forma específica, a gestão de programas de treinamento ou campanhas educativas voltadas à manutenção de frota ou qualificação profissional de caminhoneiros”.

Ações concretas

Para o diretor-executivo da Process Log & Comex e MBA em Gestão de Negócios pela Universidade de São Paulo (USP), Lúcio Lage Rodrigues, o poder público tem um papel fundamental e precisa atuar com uma abordagem de orientação e estruturação.

“Campanhas educativas são importantes, mas precisam ser objetivas e conectadas com a realidade operacional do motorista. Muitos profissionais querem operar corretamente, mas enfrentam limitações econômicas para manter o veículo dentro do padrão exigido”, argumenta.

Para ele, programas de treinamento são essenciais, mas precisam caminhar junto com medidas estruturais. “Hoje, quando vemos um número elevado de irregularidades, isso não pode ser interpretado apenas como falha individual do motorista. Existe um fator estrutural muito claro: parte significativa da frota que atende o Porto de Santos ainda é antiga e sofre com desgaste natural, o que aumenta a probabilidade de problemas mecânicos e operacionais. Esse ponto, inclusive, vem sendo destacado por entidades do setor que defendem a modernização da frota como prioridade”.

Rodrigues avalia que treinamento e campanhas educativas funcionam muito bem quando são práticas e contínuas. “O motorista precisa entender exatamente quais são os pontos críticos, o que gera autuação e, principalmente, como prevenir problemas. Mas educação sozinha não resolve se não houver condição operacional. É preciso orientar, mas também criar condições reais para que o motorista consiga operar dentro das exigências”, defende.

Para o especialista, se quase todos os veículos apresentam algum tipo de irregularidade, isso precisa ser tratado como um sinal sistêmico, não apenas individual. “Hoje, o que vemos no Porto de Santos é uma combinação de frota envelhecida, custos elevados e alta pressão operacional. A modernização da frota é um passo fundamental para melhorar esse cenário e já vem sendo defendida por diversas entidades do setor como uma medida necessária para elevar o padrão de segurança e eficiência logística”, complementa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/03/2026

NAVIO-VELEIRO CISNE BRANCO ESTARÁ ABERTO PARA VISITAÇÃO NESTE DOMINGO NO PORTO DE SANTOS

Embarcação foi construída com o propósito de representar a instituição militar brasileira em grandes eventos náuticos, tanto nacionais quanto internacionais, fomentar a mentalidade marítima na sociedade, cultuar as tradições navais e contribuir para a formação de marinheiros

Da ATribuna.com.br 28 de março de 2026

O navio-veleiro Cisne Branco (U-20) estará aberto para visita neste domingo (29), das 10 às 17 horas. Ele ficará atracado no cais da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), que fica na Avenida Engenheiro Ismael Coelho de Souza, s/nº, no Macuco. A embarcação permanece até segunda-feira (30), para realizar abastecimento logístico.



Segundo a Marinha, o U-20 foi construído com o propósito de representar a instituição militar brasileira em grandes eventos náuticos, tanto nacionais quanto internacionais, fomentar a mentalidade marítima na sociedade, cultivar as tradições navais e contribuir para a formação de marinheiros.

Segundo a Marinha do Brasil, navio foi construído para representar a instituição em grandes eventos (Foto: Alexander Ferraz/AT)

Ele foi construído pelo estaleiro Damen Oranjewerf, em Amsterdã, na Holanda, em 1998, e entregue em 4 de fevereiro de 2000, por ocasião da largada da Regata Internacional Comemorativa aos 500 Anos do Descobrimento do Brasil. Percorreu a Rota do Descobrimento, de Portugal ao Brasil, e foi incorporado à frota da Marinha em 9 de março de 2000.

O icônico Cisne Branco é um navio de época, com projeto inspirado nos veleiros Clippers, construídos no início de 1800. O veleiro conta com 32 velas, 76 metros de comprimento e pouco mais de dez metros de largura. Além das velas, tem um motor para situações específicas.

Durante a visitação, haverá arrecadação voluntária de fraldas e alimentos não perecíveis, que serão destinados a instituições filantrópicas da região.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/03/2026

CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS PREVÊ ATÉ R\$ 23 BILHÕES EM INVESTIMENTOS E AVANÇA PARA CONSULTA PÚBLICA

Projeto prevê aprofundamento do canal; contribuições podem ser enviadas até o início de maio

Da ATribuna.com.br 28 de março de 2026



Edital prevê conjunto de obras e serviços ao longo da concessão, com aprofundamento para 17 metros (Alexander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) recebe até 2 de maio as contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos ao processo licitatório da concessão do canal de acesso do Porto de Santos. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no link.

O processo foi aberto no último dia 17. Serão consideradas pela agência apenas as contribuições que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas, exclusivamente pelo formulário eletrônico.

Com o objetivo de fomentar a discussão e esclarecer eventuais dúvidas sobre os documentos relativos ao projeto da concessão, a Antaq ainda realizará audiência pública – em data, horário e local a serem definidos.

A concessão do canal de acesso poderá envolver até R\$ 23,453 bilhões ao longo de um contrato inicial de 25 anos, com possibilidade de aprofundamento do canal para 18 metros.

O edital prevê um conjunto amplo de obras e serviços ao longo do período de concessão. Primeiro uma dragagem de aprofundamento para alcançar 16 metros. Depois, o aprofundamento para 17 metros. Esses serviços envolvem R\$ 688 milhões.

Outros investimentos

Além da dragagem de aprofundamento, estão previstos no contrato a instalação do Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla em inglês), serviço de gestão ambiental, licença de operação, estudos para a colocação de uma guia corrente para diminuir a sedimentação nas praias e levantamentos para verificar a viabilidade de aprofundamento do canal para 18 metros.

O projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos é considerado estratégico para a logística nacional. Os estudos chegaram à Antaq em agosto de 2025, mas passaram por reavaliações e ajustes técnicos antes de retornar à pauta para deliberação.

Com a consulta pública aberta, o processo regulatório volta a avançar. As contribuições deverão embasar os ajustes finais do projeto antes do encaminhamento ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ao Tribunal de Contas da União (TCU), etapas necessárias para a publicação do edital.

A proposta é diferenciar do modelo adotado no Porto de Paranaguá, no Paraná, cuja concessão foi realizada em outubro do ano passado e homologada em dezembro pelo MPor, tornando-se o primeiro canal de acesso do País repassado à iniciativa privada.

Em Paranaguá, o projeto de melhorias do canal soma R\$ 1,22 bilhão. Entre as intervenções previstas estão o alargamento, a derrocagem e o aprofundamento, até que seja atingido o calado desejado.

Ao final dos cinco primeiros anos de concessão, a concessionária deverá realizar o aprofundamento do canal para garantir um calado operacional — que é a distância entre o ponto mais profundo do navio e a superfície da água — de 15,5 metros. Atualmente, o calado é de 13,3 metros.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/03/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NORDESTE ATRAI ELITE LOGÍSTICA E ZERA OFERTA DE GALPÕES EM TRÊS ESTADOS

Relatório aponta a região Nordeste entre os cinco maiores mercados de qualidade do país; Pernambuco e Bahia lideram avanço de condomínios de alto padrão

Por Edward Pena



Nordeste impressiona pela eficiência: enquanto a média nacional de espaços vagos (vacância) gira em torno de 7,4%, estados como Maranhão, Sergipe e Piauí operam com ocupação total. Foto: Newmark/Divulgação

O mercado de condomínios logísticos no Brasil atravessa uma transformação técnica profunda, e o Nordeste emergiu como um dos protagonistas centrais dessa evolução. De acordo com o relatório da Newmark do 4º trimestre de 2025, a região não apenas expandiu seu estoque físico, mas elevou drasticamente o padrão

das construções. Esse movimento colocou estados como Pernambuco no topo do ranking de qualidade nacional, ao lado de potências históricas como São Paulo e Minas Gerais.

Atualmente, o país soma 43,6 milhões m² em condomínios logísticos, volume que ainda revela um enorme potencial de desenvolvimento. Nesse cenário, o Nordeste impressiona pela eficiência: enquanto a média nacional de espaços vagos (vacância) gira em torno de 7,4%, estados como Maranhão, Sergipe e Piauí operam com ocupação total (0,0% de vacância). Isso indica que a demanda local absorve imediatamente qualquer nova oferta de galpões de alto padrão.

Segundo o relatório, Pernambuco se consolida como o grande motor logístico da região, detendo o quarto maior mercado de condomínios do país, com 2,1 milhões m². O polo de Cabo de Santo Agostinho é atualmente citado pela Newmark como um dos principais mercados de qualidade técnica do Brasil. Logo atrás, a Bahia soma 1,33 milhão m², com Feira de Santana posicionada como ponto estratégico para a distribuição de mercadorias.

Infraestrutura e localização estratégica

Para especialistas do setor, o fenômeno da ocupação total no Nordeste não ocorre por acaso. Ele é sustentado por uma combinação de localização geográfica privilegiada e investimentos pesados em infraestrutura.

Hubs portuários como Itaqui (MA), Pecém (CE) e Suape (PE) são os pilares que permitem à região redesenhar o fluxo de mercadorias no Brasil, aproveitando a proximidade com mercados da Europa e dos Estados Unidos.

“O Nordeste está num momento estratégico para o setor de Logística. O crescimento é impulsionado por uma combinação de localização privilegiada e investimentos pesados em infraestrutura que estão redesenhando o fluxo de mercadorias no Brasil”, afirma Marcílio Cunha, diretor de operações da Anelog.

Cunha ressalta que o avanço de projetos como a Transnordestina e a recuperação de malhas rodoviárias estão viabilizando a interiorização da logística em cidades como Vitória da Conquista (BA) e Campina Grande (PB).



Para especialistas do setor, o fenômeno da ocupação total no Nordeste não ocorre por acaso e é sustentado por uma combinação de localização geográfica privilegiada e investimentos pesados em infraestrutura. Foto: Divulgação

A criação de Centros de Distribuição próprios na região visa garantir entregas rápidas de e-commerce, reduzindo a dependência histórica do Sudeste. Segundo Marcílio, o impacto vai além do simples transporte de carga.

“Esse cenário transforma o Nordeste não apenas em um corredor de passagem, mas um nó central de inteligência e armazenamento, gerando empregos qualificados e atraindo tecnologia para o setor.”

Vantagens competitivas reais consolidam o Nordeste

Segundo Edgar Leonardo, economista e coordenador de pós-graduação da Unit, o cenário em que estados brigavam para oferecer apenas isenções fiscais ou obras específicas deu lugar a uma nova dinâmica. Com a Reforma Tributária, destaca ele, o foco agora recai sobre a eficiência logística e a localização.

“Com o fim dessa guerra existia fiscal que existia, a gente vai trabalhar com vantagens competitivas reais. Uma vantagem que pode ser natural, que pode ser uma posição estratégica”, explica.

Nesse contexto, esclarece o especialista, o Recife surge como o exemplo central dessa força devido à sua proximidade com outros grandes centros consumidores. A capital pernambucana funciona como um ponto de redistribuição ágil, encurtando distâncias para estados vizinhos e para o interior.

O economista destaca que a curta distância entre Recife e João Pessoa, por exemplo, amplia significativamente o mercado acessível. “Isso já meio que duplica o tamanho. Porque o Recife, e a gente tem que pensar no Grande Recife, fica muito perto da Paraíba, de Alagoas. A gente tem essa zona de influência logística”, destaca Edgar Leonardo.

Além dos fatores geográficos, a infraestrutura técnica e o capital humano são pilares que sustentam o crescimento como hub. A integração entre o Porto de Suape, o Porto do Recife e a malha aeroportuária internacional coloca a região em uma posição privilegiada no comércio global.

Edgar Leonardo reforça que essa conectividade é o diferencial para atrair novos investimentos. “A gente está interconectado não só internacionalmente por portos e aeroportos, mas localmente o Recife tem essa característica de distribuir bem. E a gente está com uma proximidade grande para a África e Europa”, argumenta.



Para a companhia Log, o Nordeste é central na estratégia de negócio, representando cerca de 33% de seu plano de crescimento global projetado até 2028. Foto: divulgação

Gigantes do setor investem R\$ 742 milhões na região

A confiança no potencial nordestino reflete em aportes financeiros massivos de grandes operadoras. A Log Commercial Properties (Log CP) anunciou um plano robusto de investir R\$ 742 milhões na construção de sete novos

condomínios logísticos na região até 2027.

Para a companhia, o Nordeste é central na estratégia de negócio, representando cerca de 33% de seu plano de crescimento global projetado até 2028.

Em Pernambuco, a Log já possui unidades consolidadas e iniciou a construção de um terceiro galpão logístico na capital. A escolha estratégica por Recife se deve à proximidade com os portos de Suape e do Recife, facilitando o escoamento multimodal.

Essa densidade de ativos transforma a capital pernambucana em um ponto de conexão vital para o comércio regional e internacional, garantindo que o estado siga na elite logística do país.

Na Paraíba, o movimento também é acelerado com uma expansão de R\$ 58 milhões no condomínio Log João Pessoa. O projeto adicionará 27 mil m² de área locável e deve gerar mais de 400 novos empregos.

Além disso, a empresa reforçou sua presença no Ceará e em Alagoas, onde a unidade de Maceió oferece galpões modulares com pé-direito de 12 metros, focando na máxima eficiência operacional para os locatários que buscam fugir dos custos elevados do Sudeste.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 30/03/2026

CRISE NO ORIENTE MÉDIO PODE ABRIR JANELA PARA ETANOL E REAÇÃO DO AÇÚCAR EM AL

Em meio ao aumento dos preços da gasolina e do diesel, o biocombustível coloca Alagoas em posição estratégica, com aumento na demanda de etanol

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



Etanol coloca Alagoas em posição estratégica em meio a aumento de preço de combustíveis e ainda pode impulsionar melhora no preço do açúcar. Foto: Sindaçúcar/AL

sucroenergético de Alagoas. Ao mesmo tempo em que pressiona custos com insumos e combustíveis, o cenário também pode abrir espaço para maior competitividade do etanol e para uma recuperação do preço do açúcar.

Em meio ao aumento dos preços da gasolina e do diesel, o biocombustível coloca Alagoas em posição estratégica. Segundo o economista Fábio Leão, por ser um grande produtor de cana-de-açúcar, o estado pode registrar aumento na demanda interna por etanol como alternativa aos combustíveis derivados do petróleo, em um momento em que o barril do petróleo tipo Brent superou os US\$ 100 nos últimos dias.

“Analistas apontam que a infraestrutura de biocombustíveis do Brasil funciona como um escudo contra choques externos de petróleo, o que pode mitigar parte do impacto inflacionário na região. Isso posiciona Alagoas de forma estratégica neste momento”, avaliou.

Para o presidente da Associação dos Plantadores de Cana de Alagoas (Asplana), Edgar Antunes, a alta da gasolina começa a tornar o etanol mais competitivo, favorecendo o consumo do biocombustível e influenciando a estratégia das usinas.

“Como o preço da gasolina está muito alto, o etanol está ficando mais viável e o consumo do etanol aumentou muito, então a tendência é que as usinas agora do Centro-Sul, que começam a safra em abril, comecem a fazer mais etanol do que açúcar”, disse Edgar Antunes.

Segundo o dirigente, esse movimento deve ser sentido primeiro no Centro-Sul, onde a safra está começando, enquanto Alagoas e Pernambuco atravessam a entressafra. Por isso, o setor no Nordeste acompanha o cenário com atenção, mas ainda sem o mesmo nível de impacto imediato observado em outras regiões produtoras.

“Temos esperança de que até setembro essa guerra tenha acabado ou tenha diminuído e os preços estejam melhores”, acrescentou.



Alagoas pode se beneficiar de conflitos no Oriente Médio ampliando sua produção de etanol e melhorando preços do açúcar. Foto: Divulgação

Mais etanol pode abrir espaço para reação do açúcar

Com a safra praticamente encerrada em Alagoas, o período foi marcado por queda no valor do Açúcar Total Recuperado (ATR) e por condições climáticas adversas, que provocaram perdas financeiras aos produtores no estado.

Mesmo diante de um cenário de pressão sobre fertilizantes e combustíveis, com efeitos diretos sobre os custos de produção e a logística das usinas, Edgar Antunes avalia que pode haver uma janela de recuperação para o açúcar.

“Com o início da moagem das usinas do Centro-Sul, agora em abril, e a perspectiva de se produzir mais etanol do que açúcar, a expectativa é de enxugar o açúcar do mercado, fazendo com que o preço dele aumente. Então temos impactos negativos com o preço do fertilizante, da gasolina e do diesel, mas quem vai sentir os impactos agora é o produtor do Centro-Sul do país”, explicou.

O dirigente observa que, em Alagoas, parte dos produtores já concluiu a adubação, o que reduz os efeitos imediatos para alguns segmentos. Ainda assim, permanece a preocupação entre aqueles que seguem expostos ao encarecimento dos insumos em um momento de fragilidade econômica no campo.

“Aqui [em Alagoas] quem pode sentir os impactos são aqueles produtores que ainda não adubaram suas socarias. Mas como a gente já acabou a safra, muita gente já adubou também. Então, os impactos são negativos, mas para quem não adubou é maior, porque o preço do insumo aliado a um ano ruim é de calamidade total”, completou.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 30/03/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MARGEM EQUATORIAL É DESTAQUE EM SIMPÓSIO COM PARTICIPAÇÃO DA ANTAQ, NO AMAPÁ (AP)

Diretor da Agência apresentou perspectivas regulatórias e ressaltou a crescente inserção do estado na agenda nacional. Seccional da OAB na região promoveu encontro,



Brasília, 27/03/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio do diretor Wilson Lima Filho, esteve, ontem (26), na sede da Ordem dos Advogados do Brasil no Amapá (OAB/AP) a fim de participar do I Simpósio de Direito Marítimo promovido pela seccional em parceria com a Escola Superior de Advocacia (ESA) da região. Na ocasião, foi debatido o tema: “Expectativas do Direito Marítimo na Era da Margem Equatorial” - tópico que fortalece o debate sobre o futuro da região amazônica no cenário marítimo.

A ideia do evento foi analisar os desafios e pontuar as oportunidades que têm surgido com o avanço das atividades econômicas na área, fato fundamental para fomentar o desenvolvimento do país. “Pude apresentar as atribuições da ANTAQ quando o tema é a margem equatorial. O Amapá está cada vez mais presente na agenda nacional”, ressaltou Lima Filho.

Margem Equatorial

A Margem Equatorial é a faixa litorânea que abrange do Amapá ao Rio Grande do Norte. Essa região tem ganhado destaque, principalmente em discussões que envolvem exploração energética, logística e, também, sustentabilidade.

O simpósio chamou os participantes para o debate com o objetivo de estudar os impactos jurídicos, ambientais e econômicos desse crescimento. A apresentação do diretor fortaleceu a soberania nacional, estimulou o progresso e reforçou o diálogo aberto com os setores, papel primordial da ANTAQ: “O estado do Amapá está se mobilizando com o objetivo de estabelecer uma infraestrutura logística compatível com a grandiosidade do projeto”.

O evento coloca o Amapá como personagem principal de um planejamento estratégico elaborado para a exploração marítima e desenvolvimento econômico brasileiro. Estiveram presentes representantes da Marinha do Brasil - Diretoria de Portos e Costas, o 4º Distrito Naval e a Capitania dos Portos do Amapá, além de advogados e especialistas em direito marítimo.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 30/03/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

REGIÃO SUDESTE TEM A MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS AÉREOS EM FEVEREIRO DESDE O ANO 2000

Mais de 4,9 milhões de pessoas embarcaram em voos domésticos e internacionais nos aeroportos de São Paulo, Rio, Minas e Espírito Santo no segundo mês do ano



Movimentação de passageiros aéreos em fevereiro foi a maior no período desde o ano 2000 - Foto: Vosmar Rosa

A aviação civil no Sudeste do Brasil alcançou um marco histórico em fevereiro deste ano, 4.902.827 passageiros embarcaram nos aeroportos da região. O número representa o melhor desempenho para o segundo mês do ano em toda a série histórica, iniciada em 2000 pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e supera em 6,8% a movimentação registrada em

fevereiro de 2025, que foi de 4.590.505 passageiros.

Entre os terminais com maior movimentação, o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) lidera o ranking, com 3,6 milhões de passageiros em fevereiro, chegando e partindo. Na sequência, estão o Aeroporto de Congonhas, com 1,8 milhões de passageiros; o Aeroporto Internacional do Galeão (RJ), com 1,6 mi; e o Aeroporto Internacional de Confins (MG), com 907 mil de passageiros no período. A tradicional ponte aérea entre Congonhas e Santos Dumont liderou o ranking, com 299.963 passageiros transportados.

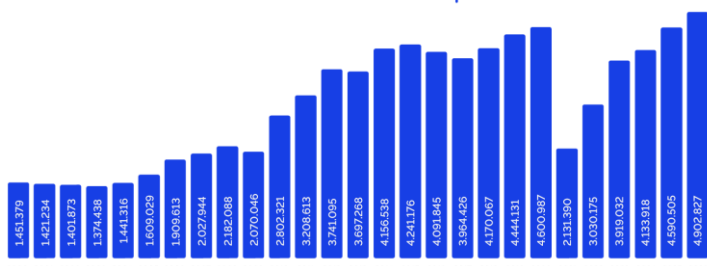
Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os dados refletem o ambiente de confiança no setor e o avanço das políticas públicas voltadas à ampliação da infraestrutura. “O crescimento consistente da aviação no Sudeste mostra que estamos no caminho certo. Mais passageiros e voos significam mais empregos, mais turismo e mais desenvolvimento econômico. Seguimos trabalhando para fortalecer a conectividade do país e garantir que a infraestrutura aeroportuária acompanhe esse ritmo de expansão”, afirmou.

O mercado internacional se destacou no período. Foram 1.039.931 passageiros em viagens para o exterior, frente a 929.596 no mesmo mês de 2025, um avanço de 11,8%. No mesmo intervalo, o

número de voos internacionais partindo do Sudeste subiu de 5.121 para 5.573, ampliando a conectividade aérea do Brasil com todos os continentes.

MAIS EMBARQUES NO SUDESTE EM FEVEREIRO/2026

4,9
MILHÕES DE
PASSAGEIROS



FONTE: Relatório de Demanda e Oferta da Anac



Movimentação de viajantes em voos partindo da região no 2º mês do ano foi a maior desde 2000



em investimentos anunciados em 21 aeroportos em todo o país, incluindo terminais da região.

“Estamos criando um ambiente mais estável e atrativo para investimentos, o que se traduz em aeroportos mais eficientes, melhores serviços para os passageiros e mais oportunidades de desenvolvimento para as regiões” ressalta Costa Filho.

Nesse pacote, os aportes mais significativos se concentraram em terminais de grande fluxo, como o Aeroporto de Congonhas (SP), que lidera com um montante previsto de cerca de R\$ 2,5 bilhões. As ações têm como objetivo ampliar a capacidade de atendimento, melhorar a experiência dos usuários e reforçar a competitividade dos aeroportos brasileiros, sobretudo em um cenário de crescimento contínuo da demanda de passageiros e retomada do setor aéreo.

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

Data: 30/03/2026

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA VOO REGULAR ENTRE RECIFE E PETROLINA

Nova operação vai fortalecer a aviação regional de Pernambuco e atender demanda da população



Medida ampliará a oferta de voos e conexões entre o Sertão pernambucano e à capital - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Com o objetivo de fortalecer a aviação regional, sobretudo, interligando o Sertão com a capital pernambucana, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou, neste sábado, a criação de um voo regular entre Petrolina e Recife. A nova rota tem como objetivo ampliar a conectividade aérea no estado e facilitar o deslocamento de passageiros entre o interior e o litoral. A operação será realizada pela companhia aérea Latam e contará com três frequências semanais no

trecho Petrolina – Recife – Petrolina.

A iniciativa, que começará a operar a partir de 2 de setembro, ampliará a oferta de voos e conexões entre o Sertão pernambucano e a capital, beneficiando moradores, turistas e o setor produtivo da região. As passagens começam a ser vendidas a partir do próximo sábado (4 de abril).

Na avaliação de Silvio Costa Filho, a nova ligação aérea segue a estratégia de fortalecimento da aviação regional no país, permitindo que passageiros do interior tenham mais facilidade de acesso a conexões nacionais e internacionais a partir do Aeroporto do Recife. Segundo o ministro, a ampliação das rotas aéreas é fundamental para impulsionar o desenvolvimento regional.

“Estamos trabalhando para ampliar a oferta de voos e fortalecer a aviação regional no Brasil. Essa nova ligação entre Recife e Petrolina vai beneficiar o turismo de negócios e de lazer, aproximando ainda mais o Sertão da capital. É um compromisso do governo do presidente Lula ampliar as conexões aéreas e fortalecer cada vez mais a aviação brasileira”, afirmou o ministro lembrando que essa era uma demanda antiga da região.

Vale lembrar que além da nova oferta de voo, no final de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos entregou a requalificação do Aeroporto de Petrolina, resultado de um contrato de concessão firmado entre a União e a Motiva. O investimento foi na ordem de R\$ 56 milhões, realizado pela concessionária CCR Aeroportos.

As obras incluíram a ampliação do terminal de passageiros, a expansão do pátio para seis posições de aeronaves e novas instalações operacionais, aumentando a capacidade e melhorando a infraestrutura do aeroporto para receber mais voos e passageiros.

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

Data: 28/03/2026

AÇÕES PRÓ-IGUALDADE DE GÊNERO AMPLIAM A PARTICIPAÇÃO FEMININA NOS PORTOS BRASILEIROS

Iniciativas vão da reserva de vagas em cursos de capacitações a programas de promoção da cultura inclusiva



Portos implementam ações para ampliar diversidade, qualificar ambiente de trabalho e fortalecer participação feminina - Foto: MPor

Nas últimas décadas, as mulheres ampliaram sua presença no mercado de trabalho, ocupando diferentes setores e níveis hierárquicos. Ainda assim, persistem desafios como a segregação ocupacional, a informalidade, a desigualdade salarial e a

baixa representatividade em cargos de liderança. No setor portuário brasileiro, as mulheres ocupam 17,8% dos postos de trabalho, segundo a Pesquisa sobre Equidade de Gênero no Setor Aquaviário 2024, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A superação dessas desigualdades passa por mudanças estruturais e culturais. Para a secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos, Thairyne Oliveira, é fundamental ampliar a presença feminina em espaços de decisão. “Devemos trabalhar continuamente para que as mulheres ocupem posições estratégicas e tenham suas vozes ouvidas. Esse movimento se reflete na sociedade ao demonstrar que é possível construir um país com mais igualdade e respeito”, afirma.

Mais do que uma pauta de justiça social, a equidade de gênero também está associada a ganhos de eficiência, inovação e crescimento econômico. Alinhado às diretrizes do Governo Federal, o setor portuário vem implementando iniciativas para ampliar a diversidade, qualificar o ambiente de trabalho



e fortalecer a participação feminina na gestão logística. Confira, a seguir, alguns exemplos de ações adotadas em diferentes portos do país.

Porto de Santos (SP)

No maior porto da América Latina, 191 mulheres integram a força de trabalho da Autoridade Portuária de Santos (APS), atuando em funções administrativas e operacionais. O presidente da APS, Anderson Pomini, destaca o papel estratégico da presença feminina no setor. “A participação das mulheres impulsiona transformações, trazendo talento, dedicação e novas perspectivas para a atividade portuária”, afirma.

A autoridade portuária tem investido em políticas de inclusão e programas de capacitação, com foco na ampliação da presença feminina, especialmente em cargos de liderança.

Paranaguá (PR)

Desde 2024, a Autoridade Portuária de Paranaguá reserva 50% das vagas em cursos de capacitação para mulheres, percentual já superado em formações recentes. Em curso de Logística e Gestão Portuária, por exemplo, cinco das oito vagas foram preenchidas por colaboradoras.

A empresa também vem ampliando a presença feminina em cargos de gestão e liderança e avançando na inclusão de trabalhadoras portuárias avulsas. Em 2025, 37 mulheres foram aprovadas em processo seletivo, passando a atuar em funções como conferência, arrumação e estiva.

Outro destaque é a atuação do Comitê de Ética e Integridade, que promove campanhas permanentes de combate ao assédio e de valorização da mulher no ambiente de trabalho.

Pecém (CE)

A Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP S.A.) mantém políticas estruturadas de promoção da equidade de gênero. Atualmente, as mulheres ocupam 32% dos cargos totais e 40% das posições de gestão.

A companhia desenvolve ações contínuas de sensibilização e formação em diversidade, com palestras, rodas de conversa e atividades educativas voltadas a colaboradores e públicos estratégicos.

No programa Transforma Pecém, voltado à qualificação profissional, ao menos 50% das vagas são destinadas a mulheres, ampliando o acesso ao mercado de trabalho e fortalecendo a autonomia econômica feminina.

Itaqui (MA)

O Porto do Itaqui tem se destacado pela adoção de um modelo de gestão que integra a equidade de gênero à estratégia institucional.

Atualmente, mulheres ocupam 48% dos cargos de liderança e 41,5% do quadro total de colaboradores. Em 2025, o porto passou a ser presidido por Oquerlina Costa, a primeira mulher a ocupar, de forma efetiva, o comando de um dos principais complexos logísticos do Arco Norte.

Companhia Docas do Pará

A Autoridade Portuária paraense conta com 116 mulheres em seu quadro funcional, o que corresponde a 27% dos 433 empregados. Considerando os 76 cargos comissionados e funções de confiança, o índice percentual aumenta para 45%, já que são 34 mulheres nesse caso. Por ser uma das empresas públicas federais com mais mulheres em cargos de tomada de decisão, a CDP recebeu o prêmio Porto Mais Brasil, do MPor, por equidade de gênero mais de uma vez.

Na área operacional, também conta com 34 mulheres e elas representam 13% da mão-de-obra da Companhia.

Portos RS

No Rio Grande do Sul, a Portos RS promove iniciativas voltadas ao empreendedorismo feminino. Em parceria com a cooperativa Sicredi, o Programa Mulheres Empreendedoras Rio Grande já capacitou cerca de 50 mulheres de comunidades locais.

A iniciativa busca fomentar a geração de renda, fortalecer competências gerenciais e ampliar a inclusão produtiva. “Ao incentivar o empreendedorismo feminino, contribuimos para uma economia mais diversa, inclusiva e sustentável”, afirma o diretor de Gestão Administrativo e Financeiro, João Alberto Gonçalves.

Companhia Docas do Ceará

As mulheres representam 25% do quadro total da Companhia Docas do Ceará e 36% dos cargos de liderança. A empresa mantém uma Comissão de Política de Diversidade, Pluralidade e Inclusão, responsável por promover igualdade de oportunidades e fortalecer um ambiente de trabalho mais equitativo.

Equidade de Gênero nos Portos

Em março, o Ministério de Portos e Aeroportos instituiu o primeiro Grupo de Trabalho de Equidade de Gênero do Fórum dos Trabalhadores Portuários. O GT tem como missão identificar barreiras à igualdade, propor políticas públicas, monitorar indicadores e disseminar boas práticas nacionais e internacionais.

Para a coordenadora do grupo, Maria Cristina Dutra, a iniciativa representa um avanço institucional relevante. “Não há desenvolvimento portuário sem equidade e proteção à vida. Políticas públicas se constroem com diálogo, integração e responsabilidade compartilhada”, afirma.

Para acelerar essa mudança, o MPor tem atuado em duas frentes: no reconhecimento de boas práticas corporativas e na execução de campanhas diretas de conscientização voltadas ao grande público. O objetivo é garantir segurança, equidade e respeito às mulheres, tanto nas operações logísticas quanto nos terminais de passageiros em todos os portos do país.

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

Data: 27/03/2026

ANTAQ APRESENTA ESTUDO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS DE USO PRIVADO

Webinar reuniu representantes do setor e entidades da sociedade civil para debater os resultados do diagnóstico



O estudo servirá como base para o aprimoramento de políticas públicas. Foto: Divulgação/MPor

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apresentou, nessa quinta-feira (26), o “Diagnóstico sobre a Implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs)”, durante webinar que reuniu representantes do setor portuário, entidades e sociedade civil. O estudo analisou terminais autorizados entre 2013 e 2019 que, por diferentes razões, não iniciaram suas operações dentro do prazo previsto no Decreto nº 8.033/2013 e nos respectivos instrumentos de outorga.

De acordo com o levantamento, 17 terminais não iniciaram suas atividades no prazo legal de cinco anos. Entre os principais fatores identificados estão questões ambientais (27,59%), financeiras (13,79%) e judiciais (13,79%). Os dados reforçam a complexidade dos projetos portuários, que envolvem múltiplas etapas, diferentes atores institucionais e variáveis que influenciam diretamente a implantação dos empreendimentos.



Segundo o diretor da Antaq, Alber Vasconcelos, o estudo tem como objetivo contribuir para o aprimoramento das políticas públicas no setor portuário, a partir de uma análise mais ampla dos desafios enfrentados pelos empreendimentos. “É uma grande satisfação apresentar esse trabalho, que reflete o olhar da Agência no sentido de subsidiar o formulador de políticas públicas, especialmente o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com uma visão mais abrangente sobre o tema. O setor portuário precisa ser tratado como estratégico. Esses dados são importantes para reflexão e para o aprimoramento de procedimentos ao longo da cadeia de estudos da Agência”, ressaltou.

Atuação do MPor

Cerca de 65% da movimentação portuária no Brasil ocorre nos TUPs, que representam um componente estratégico da infraestrutura portuária brasileira, contribuindo para a ampliação da capacidade logística, a atração de investimentos e o aumento da competitividade do país no comércio exterior.

No contexto do estudo, por parte do Ministério, cabe destacar que há mecanismos previstos para quando o empreendimento não entra em operação no prazo inicialmente estabelecido. A empresa detentora da área pode solicitar a prorrogação para adequação do projeto. Nesses casos, o MPor atua conforme a legislação vigente na análise dos pedidos, observando critérios técnicos definidos no marco regulatório do setor, de modo a garantir segurança jurídica e alinhamento com o planejamento dos empreendimentos.

Representando o MPor, o coordenador-geral de autorizações portuárias, Pedro Pena, destacou a importância do estudo e as ações em andamento para aprimorar o acompanhamento dos projetos. “Recebemos essa análise com atenção e estamos trabalhando em conjunto com a Antaq para mitigar os gargalos identificados. Buscamos compreender com maior profundidade os fatores que impactam o início das operações, de modo a qualificar nossas análises. Temos realizado reuniões periódicas para acompanhar o andamento dos projetos, além de iniciativas como o Navegue Simples, voltado à desburocratização, e do fortalecimento da articulação com outros órgãos, como a Secretaria do Patrimônio da União (SPU). O objetivo é viabilizar e dar condições para que esses empreendimentos avancem”, destacou.

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

Data: 27/03/2026

AEROPORTO DO GALEÃO VAI A LEILÃO NESTA SEGUNDA-FEIRA (30)

Certame acontece na sede da B3, em São Paulo; lance mínimo será de R\$ 932 milhões

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realiza nesta segunda-feira (30) o leilão do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ), na sede da B3, em São Paulo. O lance inicial para arrematar a operação do terminal será de no mínimo R\$ 932 milhões e deverá ser pago à vista. O ministro Silvio Costa Filho participa do evento.

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

O leilão de venda assistida do Aeroporto do Galeão é resultado de uma solução consensual homologada pelo TCU, por meio da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso). O acordo aprovado promoveu o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão e incorporou cláusulas alinhadas aos contratos mais recentes do setor.

Atendimento à imprensa

Profissionais de imprensa poderão acompanhar o leilão de forma online, pela TV B3, ou presencialmente, com credenciamento prévio pelo e-mail imprensa@b3.com.br. Ao final da cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho falará com os jornalistas presentes.

Serviço:

Evento: Leilão do Aeroporto Internacional do Galeão (RJ)

Data: Segunda-feira, 30 de março

Horário: 15h

Local: B3 - São Paulo. Entrada pela Rua Álvares Penteado, 218, Centro, São Paulo.

Link de transmissão: <https://www.youtube.com/live/UqJxFi7iCuM>

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

Data: 27/03/2026

PARANAGUÁ SEDIA A 7ª EDIÇÃO DA CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA COM FOCO EM MODERNIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Evento reúne especialistas, setor produtivo e comunidade portuária para debater soluções inovadoras e fortalecer o ecossistema de pesquisa e desenvolvimento



Nesta edição, a Caravana abordará temas como modelos de governança, sustentabilidade, financiamento à pesquisa, desenvolvimento e inovação e a inserção do setor portuário no sistema nacional de ciência, tecnologia e inovação. Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Portos do Paraná, realiza, nos dias 5 e 6 de maio, a 7ª edição da Caravana de Inovação Portuária, em Paranaguá (PR), reunindo gestores públicos, especialistas, representantes do setor produtivo, startups e a comunidade portuária para discutir os avanços e

desafios da inovação no setor.

Promovidas pelo MPor, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as caravanas vêm se consolidando como um importante espaço de articulação e disseminação de boas práticas, contribuindo para o desenvolvimento de soluções inovadoras no setor portuário brasileiro. O evento busca impulsionar a modernização das operações e ampliar o diálogo entre o setor público, a iniciativa privada e a academia, gerando como resultado um conjunto de propostas, insights e iniciativas para o desenvolvimento contínuo do setor.

Segundo o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor, Tetsu Koike, a Caravana da Inovação Portuária tem o papel de conectar atores estratégicos e estimular soluções que tornem o setor mais eficiente, sustentável e competitivo. “Levar essa iniciativa a Paranaguá reforça nosso compromisso com a modernização dos portos brasileiros e com o fortalecimento de um ecossistema de inovação cada vez mais integrado”, afirmou.

Nesta edição, a Caravana abordará temas como modelos de governança, sustentabilidade, financiamento à pesquisa, desenvolvimento e inovação e a inserção do setor portuário no sistema nacional de ciência, tecnologia e inovação.

Caravanas da Inovação

A programação tem início no dia 5 de maio, com recepção na Portos do Paraná, visitas técnicas às instalações portuárias e apresentações institucionais e de investimentos. A agenda será restrita a convidados e voltada à troca de experiências e ao aprofundamento técnico.

No dia 6 de maio, o evento será aberto ao público e contará com palestras, painéis temáticos e pitches de startups, promovendo a conexão entre diferentes atores do ecossistema de inovação e estimulando o desenvolvimento de soluções voltadas à eficiência, sustentabilidade e competitividade do setor

portuário. As inscrições são gratuitas e devem ser realizadas previamente por meio do link: <https://bit.ly/410bk4d>.

Para mais informações sobre a agenda e demais conteúdo das Caravanas da Inovação Portuária, acesse a página oficial: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/caravanas-da-inovacao>.

Serviço

O quê: 7ª Caravana de Inovação Portuária – Edição Paranaguá/PR

Quando: 5 de maio – A partir das 8h30 | Visitas técnicas (programação restrita a convidados); e 6 de maio de 2026 – A partir das 8h30 | Evento aberto ao público (inscrição obrigatória)

Local: Auditório do Instituto Superior do Litoral do Paraná (Isulpar)

Endereço: Av. Coronel José Lobo, 711, esquina com R. João Eugênio, 534 – Costeira, Paranaguá (PR).

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

Data: 27/03/2026

REGIÃO NORTE LIDERA CRESCIMENTO PORTUÁRIO NO PAÍS EM JANEIRO, COM ALTA DE 42,1%

Movimentação alcança 11,5 milhões de toneladas e supera desempenho de todas as demais regiões



A soja somou 2,2 milhões de toneladas, com crescimento de 192,47%, enquanto o milho alcançou 2,6 milhões de toneladas, alta de 112,17%- Foto: Divulgação

A região Norte registrou o maior crescimento portuário do país em janeiro de 2026, com alta de 42,11% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano anterior. Ao todo, foram movimentadas 11,5 milhões de toneladas, desempenho superior ao das demais regiões brasileiras. Os números são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de

Transporte Aquaviário (Antaq).

O crescimento foi impulsionado principalmente pelos grãos sólidos, que somaram 8,4 milhões de toneladas, com avanço de 53,23%. Também registraram alta os contêineres, com 1,1 milhão de toneladas (+31,14%), e os grãos líquidos, que alcançaram 1,4 milhão de toneladas (+8,78%).

Para o ministro Silvio Costa Filho, esse desempenho reflete uma mudança estrutural na logística brasileira. “O crescimento dos portos do Norte mostra que o Brasil está avançando na diversificação de suas rotas de escoamento. Com mais eficiência, menor custo logístico e proximidade com mercados internacionais, a região se consolida como eixo estratégico para o desenvolvimento econômico do país”, afirmou.

Entre os principais produtos movimentados, soja e milho lideraram o desempenho. A soja somou 2,2 milhões de toneladas, com crescimento de 192,47%, enquanto o milho alcançou 2,6 milhões de toneladas, alta de 112,17%. Juntas, as duas commodities representam mais de 40% de toda a carga movimentada na região.

Outros destaques incluem a bauxita, com 2,2 milhões de toneladas (+21%), e a carga em contêineres, que também apresentou crescimento relevante (+31,14%). O desempenho acompanha o avanço da safra e a ampliação do uso dos portos do Norte como rota preferencial para exportações.

Exportações em alta

O comércio exterior foi um dos principais motores do resultado. As exportações cresceram 66,56% em janeiro, enquanto as importações registraram aumento de 4,61%. O avanço reforça a vocação exportadora da região e sua importância para a balança comercial brasileira.

Na navegação de longo curso (entre portos de diferentes países), a movimentação atingiu 4,6 milhões de toneladas, com alta de 43,9%. Já a cabotagem (entre portos do país) movimentou 1 milhão de toneladas, crescimento de 17,24% no período.

Portos públicos e privados

O desempenho da região foi puxado tanto por portos públicos quanto por terminais privados. Entre os destaques públicos estão Santarém (PA) e o Terminal de Vila do Conde (PA), com cerca de 1,6 milhão de toneladas cada. Entre os terminais privados, se destacaram o Terminal Trombetas (PA), com crescimento de 29,94%; o Terminal Graneleiro Hermasa (AM), com alta de 18,82%; e o Porto Chibatão (AM), que cresceu 34,73%, evidenciando a complementaridade entre diferentes modelos de operação.

Os terminais privados tiveram papel decisivo no desempenho portuário da região Norte, concentrando a maior parte da movimentação, com cerca de 7,7 milhões de toneladas, aproximadamente dois terços do total. Entre os principais destaques estão o Terminal Trombetas (PA), com cerca de 1,0 milhão de toneladas, o Terminal Graneleiro Hermasa (AM), com 0,98 milhão, e o Porto Chibatão (AM), com 0,76 milhão, todos com crescimento relevante no período.

Com operações voltadas principalmente ao escoamento de grãos sólidos, que somaram 5,5 milhões de toneladas e cresceram 57,49%, esses terminais impulsionaram as exportações de commodities como soja, milho e bauxita, que lideraram as cargas. O avanço também está diretamente ligado ao crescimento do longo curso, que aumentou 45,07%, e das exportações, que registraram alta de 57,08%.

Quando olhamos apenas os portos públicos, a movimentação chegou a 3,8 milhões de toneladas, com crescimento de 50,24%, reforçando o papel dessas estruturas na dinâmica logística regional.

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

Data: 27/03/2026

EM SÃO PAULO, TOMÉ FRANCA DEFENDE INTEGRAÇÃO MODAL PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA NO BRASIL

Secretário executivo do Ministério de Portos e Aeroportos participou de evento promovido pela revista Veja, que reuniu representantes do poder público e setor privado para discutir o fortalecimento do setor.



Durante o evento, Tomé Franca apresentou o painel “As perspectivas dos investimentos em portos e aeroportos” - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O secretário executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou, nesta sexta-feira (27), do Fórum Infraestrutura – Uma Agenda para o Futuro, promovido pela revista Veja em São Paulo (SP). O evento foi a oportunidade de reunir setor público, iniciativa privada e imprensa para uma série de painéis que trataram dos avanços e desafios nacionais em áreas do setor logístico.

Durante o evento, Tomé Franca apresentou o painel “As perspectivas dos investimentos em portos e aeroportos” e abordou temas como a política de concessões adotada pela pasta, os investimentos realizados nos últimos anos e a necessidade de dotar áreas estratégicas do setor logístico de uma infraestrutura que esteja conectada à necessidade de integração entre modais.

“O nosso foco é tornar portos, aeroportos e hidrovias cada vez mais eficientes e estruturados para promover uma integração com rodovias e ferrovias, ajudando a reduzir o custo Brasil, conectando o país e tornando nossos transportes mais eficientes”, afirmou o secretário após apresentar os resultados alcançados nos últimos três anos pelo MPor. “Aumentamos o volume de investimentos de forma robusta, atraindo o capital privado ao garantir um ambiente de previsibilidade e segurança jurídica que é necessário para investidores interessados em contribuir com o desenvolvimento nacional, e nesse contexto o Tribunal de Contas da União tem um trabalho fundamental”, cravou.

O secretário assinalou que a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias em 2024 ratificou a priorização dada pelo Governo Federal ao setor, fundamental para o transporte de cargas e passageiros em regiões como o Norte e o Centro-Oeste do Brasil. “Temos um potencial hidroviário considerável que está sendo estruturado também para dialogar com rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. A navegação marítima e de interior terá papel importante na integração entre estes modais”, declarou.

A implantação do programa AmpliAR, que possibilita a gestão de aeroportos regionais por concessionárias que já possuem contratos vigentes com a União, foi apontada pelo secretário como ação inovadora que favorece a conectividade e reforça a soberania nacional. “Na primeira etapa do programa, 13 aeroportos estratégicos foram arrematados, garantindo mais de R\$ 700 milhões em investimentos que se traduzem em mais renda, emprego, conectividade e melhoria do serviço prestado à população. Até o final do ano teremos a segunda etapa com mais 15 aeroportos colocados em oferta pública”, assinalou.

No setor portuário, o secretário lembrou que está prevista a realização de leilões de portos como os de Porto Alegre (RS), Itajaí (SC), Fortaleza (CE), Itaqui (MA) e Salvador (BA). No primeiro trimestre deste ano, já foram realizados três leilões e outros 15 estão previstos até o final de 2026, que garantirão mais de R\$ 10 bilhões em investimentos. “No MPor, atuamos com foco no fortalecimento da estrutura portuária de norte a sul, cientes da importância do papel do Brasil no futuro do comércio internacional para consolidar o nosso país como o principal hub logístico do hemisfério sul”, cravou.

O fórum debateu ainda as demandas do setor privado, a visão do agronegócio, financiamento de projetos, o papel dos governadores e do TCU no setor de infraestrutura. Também participaram do evento o governador do Ceará, Elmano de Freitas; de São Paulo, Tarcísio de Freitas; e o ministro do Tribunal de Contas da União, Bruno Dantas.

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

Data: 27/03/2026



Investimento de R\$ 30,8 milhões garante mais segurança, mobilidade e infraestrutura na travessia sobre o Rio Potengi

Intervenção recebeu investimentos de R\$ 30,8 milhões para melhorias no reforço da fundação e da superestrutura. - Foto: Reprodução/DNIT (RN)

Os usuários da BR-101, no Rio Grande do Norte, já trafegam por uma travessia mais segura e



moderna. O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), concluiu a revitalização completa do Complexo Viário da Ponte de Igapó. Com R\$ 30,8 milhões em investimentos, a estrutura, classificada como Obra de Arte Especial (OAE), recebeu melhorias no reforço da fundação e da superestrutura, o que permite ampliar a durabilidade e a capacidade de suporte da travessia.

Os serviços incluíram recuperação da superestrutura, composta por faixas de rolamento, passeios de pedestres e juntas de dilatação, além da substituição de aparelhos de apoio, reforço de vigas e reconstrução de elementos estruturais.

A obra também implantou uma estrutura cicloviária, seguindo a legislação vigente para garantir maior acessibilidade e segurança aos ciclistas. Foram concluídas, ainda, ações de recomposição ambiental e a instalação de sinalizações de segurança. Com isso os veículos podem circular sem restrições.

As intervenções em Obras de Arte Especiais são gerenciadas pelo Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte), do DNIT, que atua para eliminar deficiências estruturais e funcionais de pontes, viadutos, túneis e passarelas para ampliar a vida útil das estruturas e fortalecer a malha rodoviária federal.

Mobilidade e logística

O Complexo de Pontes de Igapó, oficialmente denominado Ponte Presidente Costa e Silva, tem 606 metros de extensão e recebe cerca de 70 mil veículos por dia. A travessia é fundamental para a mobilidade urbana, o acesso a serviços públicos e à logística regional, incluindo o transporte para o aeroporto internacional Aluísio Alves, em São Gonçalo do Amarante.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 27/03/2026

EM MINAS GERAIS, MINISTRO RENAN FILHO ANUNCIA INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA NESTA SEGUNDA-FEIRA (30)

Agenda inclui início das obras na BR-381/MG, assinatura de aditivo da Fernão Dias e entrega de locomotivas

O ministro dos Transportes, Renan Filho, estará em Belo Horizonte na segunda-feira (30) para dar início às obras de duplicação da BR-381/MG, no trecho entre a capital mineira e o município de Caeté. A intervenção será executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Entre as melhorias previstas estão serviços de terraplenagem, pavimentação, drenagem, sinalização e a construção de estruturas como viadutos e passarelas. O segmento concentra elevado volume de tráfego, com circulação diária de milhares de veículos, incluindo transporte pesado de cargas.

À tarde, em Contagem, o ministro participa da entrega de novas locomotivas que serão incorporadas à frota da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), produzidas pela Wabtec, e realiza a assinatura do aditivo contratual da Rodovia Fernão Dias, administrada pela concessionária Motiva. Na ocasião, também serão anunciados investimentos bilionários voltados à infraestrutura logística nos modais ferroviário e rodoviário, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A agenda consolida investimentos em infraestrutura em Minas Gerais, com impacto direto na ampliação da capacidade logística, na eficiência do transporte de cargas e na segurança viária.

Cobertura de imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Início das obras de duplicação da BR-381/MG

Data: Segunda-feira, 30 de março

Horário: 10h

Local: Superintendência Regional do DNIT. Rua Líder, 197 - Aeroporto, Belo Horizonte

Entrega de locomotivas da VLI e Assinatura do Termo Aditivo do Contrato da BR-381/MG Rodovia Fernão Dias

Data: Segunda-feira, 30 de março

Horário: 15h

Local: Wabtec Corporation. Avenida Cardeal Eugênio Pacelli, 1145 - Cidade Industrial - Contagem/MG

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

Data: 27/03/2026

A ESTRADA QUE O BRASIL PRECISAVA TERMINAR: RENAN FILHO ENTREGA TRECHO DUPLICADO DA BR-101 EM SÃO MIGUEL DOS CAMPOS E IMPULSIONA ETAPA FINAL DA OBRA

Investimento de R\$ 70 milhões pelo Novo PAC elimina gargalo histórico e melhora o fluxo na BR-101/AL, a qual se aproxima da duplicação total, prevista para 2026



Com investimento de R\$ 70 milhões, duplicação da travessia em São Miguel dos Campos elimina gargalos históricos na BR-101/AL - Foto: Danilo Souza/MT

Os 55 mil moradores de São Miguel dos Campos passaram a contar com o trecho duplicado na região que corta a BR-101, em Alagoas, a partir desta sexta-feira (27). O ministro dos Transportes, Renan Filho, entregou 10 quilômetros de extensão em pista dupla, que contou com investimentos de R\$ 70 milhões pelo Novo PAC. Com essa obra, o cronograma de duplicação da rodovia

está quase concluído, faltando apenas 15 quilômetros previstos para serem entregues até dezembro de 2026.

A nova infraestrutura trará mais fluidez para quase 8 mil veículos que cruzam diariamente a rodovia. O trecho é estratégico: quem segue em direção a Arapiraca e ao Sertão de Alagoas passa, obrigatoriamente, por São Miguel dos Campos. Esse trânsito intenso causava sinistros e lentidão em pontos críticos, especialmente na ladeira da Usina Caeté.

“Pegamos uma obra marcada pelo atraso e estamos entregando pronta. Agora, quem trafega pela BR-101 em Alagoas encontra o trecho de São Miguel dos Campos totalmente liberado, com mais segurança e fluidez. Isso mostra que, quando há compromisso e gestão, é possível tirar obras do papel e entregar resultados para a população”, afirmou o ministro dos Transportes.

A obra incluiu serviços de terraplenagem, pavimentação, drenagem, construção de uma ponte sobre o Rio São Miguel e a implantação de passagens inferiores ao longo do segmento. O trecho reforça a integração regional, facilita o escoamento da produção e melhora o acesso a áreas turísticas de Alagoas.

O chefe da pasta também destacou outras obras no estado que estão na etapa final.

“Vamos entregar em breve o Arco Metropolitano, a duplicação da BR-104, o VLT de Arapiraca e a ponte de Penedo. Todos esses empreendimentos estão em ritmo acelerado”, complementou.

O governador de Alagoas, Paulo Dantas, ressaltou que os investimentos em infraestrutura têm papel central no desenvolvimento do estado.

“Quando chega o período eleitoral, muita gente promete muito e faz pouco. Nós fizemos diferente: garantimos que as obras não parariam e estamos entregando investimentos que conectam Alagoas com a modernização administrativa, com um futuro próspero e com entregas estruturantes. Um estado capaz de atrair empresas, gerar oportunidades e permitir que os nossos jovens possam trabalhar e empreender”, disse.

Mais fluidez no trânsito



Quem roda pela BR-101 já percebe a diferença. O caminhoneiro Eilson de Oliveira Silva, que passa por São Miguel dos Campos para fazer o trajeto semanal entre Recife (PE) e Salvador (BA), relata mais segurança no deslocamento.

Foto: Danilo Souza/MT

“Quando a via é de mão simples, o perigo aumenta significativamente. Com a duplicação, a gente se sente mais seguro e a viagem flui mais rápido. Pelo que eu já vi e vivi nessa BR, tudo o que está sendo feito é melhoria para o

caminhoneiro. Tudo está sendo entregue, as obras não estão paradas, tem gente trabalhando, se esforçando. Vai chegar um momento em que tudo estará duplicado, e vai ser maravilhoso”, explicou.

E Eilson está certo. Até dezembro de 2026, o Ministério dos Transportes entregará a BR-101/AL integralmente duplicada. Também serão concluídos os trechos da BR-101/SE (Maruim) e a BR-101/BA (Alagoinhas – Esplanada).

Avanço histórico nas obras

A BR-101 é a segunda rodovia mais extensa do país, com 4,3 mil quilômetros, conectando as regiões Sul, Sudeste e Nordeste ao longo do litoral brasileiro.

No território alagoano, são 249 quilômetros de extensão, que começaram a ser duplicados em 2010, no segundo mandato do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. O valor estimado de investimento na BR-101/AL é de R\$ 2,5 bilhões, considerando os serviços já executados e os que ainda estão em andamento.

Quando o ministro dos Transportes, Renan Filho, assumiu a pasta, restavam cerca de 45 quilômetros a serem duplicados, muitos em pontos críticos da rodovia.

Entre as entregas está o viaduto de Porto Real do Colégio, em 2024, acompanhado da duplicação de quase 2 quilômetros e implantação de vias marginais. A obra estava paralisada há mais de uma década e foi retomada, relicitada e finalizada na atual gestão.

Também foram entregues 8 quilômetros de pista dupla em São Sebastião e a travessia urbana de Junqueiro, com 6 quilômetros.

Outro avanço foi a melhoria da infraestrutura de Joaquim Gomes, na divisa com Pernambuco. Dos 46,4 quilômetros do segmento, 36,5 já estão duplicados. O percurso restante, de 9,9 quilômetros, atravessa a área indígena Wassu Cocal e exigiu uma solução construída em diálogo.

Um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) foi firmado em 2023 entre Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Ministério Público Federal (MPF), Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) e as comunidades indígenas. A ação garantiu a continuidade da obra com respeito aos povos originários. A conclusão está prevista para dezembro de 2026.

Fase final de duplicação

Com a entrega da travessia urbana São Miguel dos Campos duplicada, restam 2,5 quilômetros na região da usina Sumaúma, em Marechal Deodoro, e mais 3 quilômetros entre Pilar e Rio Largo, ambos com previsão de entrega até dezembro de 2026.

Somados aos 9,9 quilômetros restantes em Joaquim Gomes, a BR-101 em Alagoas caminha para ter 100% de sua extensão duplicada, uma obra histórica muito aguardada pelos alagoanos e que agora está em sua fase final de execução.

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

Data: 27/03/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A CONSOLIDAÇÃO DO FREE FLOW NAS RODOVIAS DO BRASIL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aprovação unânime da regulamentação do sistema de Livre Passagem (free flow), pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), marca o encerramento de uma era de interrupções e o início de uma logística fluida e moderna. A deliberação da 1029ª Reunião de Diretoria Colegiada não é apenas um ajuste normativo; é a certidão de nascimento de um modelo que promete enterrar as filas nas praças de pedágio, reduzir o consumo de combustível e aumentar a segurança nas rodovias concedidas. Defender a implementação rigorosa desta norma é defender o direito do usuário a uma viagem sem atritos e a eficiência do setor produtivo brasileiro.

A importância estratégica do free flow reside na democratização da justiça tarifária e na fluidez do tráfego. Ao substituir cabines físicas por pórticos de leitura automática, o sistema elimina o “para e arranca” que gera poluição e atrasos custosos para o transporte de cargas. A regulamentação acerta ao oferecer um leque diversificado de pagamentos — do Pix ao cartão de débito — e ao estabelecer um prazo de 30 dias para a quitação antes da incidência de encargos. Essa flexibilidade retira o caráter punitivo da cobrança e foca na conveniência, mantendo a tag eletrônica como uma opção de conforto, mas não uma obrigação excludente.

Um dos pontos mais importantes da norma da ANTT é o rigor técnico exigido das concessionárias. Estabelecer índices de disponibilidade de 98% e confiabilidade de 99% nas transações é o que garante que o sistema não se torne uma fonte de dores de cabeça jurídicas para o cidadão. Mais do que isso, a previsão de ressarcimento em dobro em caso de cobrança indevida, num prazo de sete dias, inverte a lógica da burocracia ineficiente e coloca o respeito ao consumidor no centro da regulação. O sistema só terá sucesso se houver confiança, e a confiança nasce de regras claras e punições severas para falhas operacionais das empresas.

Outro ponto vital é a transparência. A obrigatoriedade de divulgação ostensiva sobre a localização dos pórticos e os valores tarifários impede que o usuário seja pego de surpresa. O free flow não pode ser uma “armadilha arrecadatória”, mas um serviço de infraestrutura transparente e de alto desempenho. A matriz de riscos definida pela ANTT, que atribui às concessionárias a responsabilidade por falhas tecnológicas, protege o erário e o bolso do motorista contra inconsistências de sistema.

O Brasil que circula pelas BRs ganha agora um fôlego tecnológico comparável aos países mais desenvolvidos. A regulamentação do free flow é o “desatar de nós” que faltava para que as concessões rodoviárias entreguem, de fato, a agilidade que cobram em suas tarifas. O desafio agora passa para as concessionárias, que devem investir na implementação desses pórticos com a celeridade que a economia exige. As barreiras físicas estão caindo; é hora de deixar o progresso passar sem precisar parar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - O LEGADO OPERACIONAL DE MICHAEL DA SILVA



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Uma trajetória de disciplina operacional que moldou a logística portuária brasileira

Ouvi recentemente, em um filme, que a missão de um homem na sociedade é ser lembrado, e sua missão no meio ambiente é ser esquecido, sem deixar rastros. A frase ficou comigo. E foi ela que me trouxe à memória o legado de um profissional que marcou profundamente a logística de contêineres no Brasil.

Michael Martins da Silva, também conhecido como Michael da Silva ou simplesmente “Mike”, nasceu em 1947, no Rio de Janeiro. Filho de mãe norte-americana, Dorothy, e pai brasileiro, Maurício, possuía dupla nacionalidade. Seu pai, pediatra de destaque, foi convidado a trabalhar nos Estados Unidos e levou a família consigo. Anos depois, já no Brasil, ouvi de parentes o orgulho que tinham do Dr. Maurício Onetto Martins da Silva, integrante da equipe do Dr. Albert Sabin, referência mundial na medicina. Mas essa é apenas a moldura de uma história que ganharia contornos próprios.

Mike nunca foi de falar muito sobre si. Ainda assim, ao longo de décadas de convivência, pequenas peças de sua trajetória foram surgindo. No serviço militar dos Estados Unidos, um teste de aptidão definiu o rumo de sua vida. Enquanto dezenas seguiram para a infantaria, ele foi direcionado para a logística. Ali começava uma vocação que se transformaria em referência. Atuou, inclusive, no transporte aéreo de valores para Guam, apoiando operações militares no Vietnã.

No Brasil, sua carreira ganha forma na Moore McCormack, primeiro no Rio de Janeiro, e, em seguida, em Salvador. A empresa foi adquirida pela U.S. Lines, em 1982, o que o levou para Rio Grande e depois para Santos, onde supervisionou a construção do Terminal Retroportuário no Guarujá. Após a falência da companhia, em 1987, seguiu para a Crowley American Transport. Em São Paulo, como diretor comercial e, posteriormente, como diretor geral na América do Sul, consolidou sua reputação. Foi nesse período, em 1995, que nossas trajetórias se cruzaram.

Lembro com nitidez do primeiro encontro. Eu aguardava na recepção da matriz no Rio de Janeiro para uma entrevista, quando vi passar um homem alto, de cabelos grisalhos, olhar atento e passo acelerado. Ele me observou por um instante e seguiu. Naquele momento, eu não tinha ideia, mas hoje tenho certeza de que ele já sabia exatamente quem eu era e o que eu fazia ali.

Fui contratado. Dois anos depois, Mike me convidou para participar de um projeto que mudaria o atendimento ao cliente da empresa no Brasil. Após uma imersão na matriz em Jacksonville e visitas a todas as filiais brasileiras, recomendamos a centralização pioneira do atendimento em Santos. Ele aprovou. O resultado foi uma operação mais eficiente e reconhecida com diversos prêmios de atendimento ao cliente na rota dos Estados Unidos.

Mike era um inovador com mentalidade operacional. Nunca conheci pessoa tão exigente em suas cobranças, dura e severa nas negociações, mas sempre preservando a lealdade. Para ele, o navio no horário era prioridade absoluta. Confiabilidade não era meta, era regra. Não hesitava em interromper operações, mesmo diante de filas de caminhões carregados, para garantir o cumprimento do schedule. Em um setor dominado por pressões comerciais, ele impunha disciplina operacional.

Teve visão pioneira ao apostar em terminais privatizados e rapidamente confirmou operações no então recém-privatizado Terminal da Libra. Foi também um dos grandes incentivadores da cobrança de THC, praticamente assegurando sua introdução na Conferência Interamericana de Frete, em 1995. Expandiu operações para novos portos, como Suape, onde liderou a implantação de serviços regulares de contêineres.



Foi o primeiro “vice president” a receber o Troféu Thomas Crowley fora dos Estados Unidos. Um justo reconhecimento à sua dedicação e eficiência.

Com a venda da Crowley para a Hamburg Süd, em 1999, enfrentou o desafio de adaptação a uma nova cultura. No início, sentiu alguma dificuldade. Mas sua competência prevaleceu. Assumiu a Diretoria de Operações e tornou-se uma referência incontestável. Participou ativamente de conselhos de Autoridade Portuária e conduziu decisões estratégicas importantes, como ajustes operacionais em Suape e Recife.

Em Pecém, enfrentou condições adversas, com infraestrutura ainda incompleta e correntes marítimas intensas que comprometiam a atracação. Encontrou soluções práticas, como a importação de cabos elásticos. Em outro episódio marcante, conseguiu, por via judicial, a desatracação de um navio concorrente, em plena operação festiva de lançamento de serviço.

Seguindo sua visão de eficiência, trabalhou para a implementação de janelas de atracação nos principais portos brasileiros, consolidando previsibilidade operacional. Também liderou o processo de autorização de acesso para navios cada vez maiores, de 272, 286 até 300 metros, culminando em 2012 no desafio do Cosco Vietnam, com 334 metros. Uma operação complexa, prematura para a época e conduzida com sucesso.

Mas toda essa intensidade teve seu custo. Anos de dedicação extrema, noites mal dormidas, viagens constantes e pressão contínua começaram a impactar sua saúde. Aos 65 anos, teve seu desligamento compulsório por idade, uma regra da empresa, mesmo não sendo obrigado contratualmente. Ainda assim, seguiu contribuindo no setor, agora como diretor comercial em um terminal de contêineres, até que o corpo já não acompanhava o ritmo de sempre.

Michael da Silva nos deixou em 2020.

Seu legado, porém, permanece vivo em cada operação mais eficiente, em cada janela de atracação respeitada, em cada avanço na logística portuária brasileira. Mike não buscava reconhecimento público. Não construía discursos. Construía resultados.

E talvez esteja aí a maior contradição daquela frase inicial. Alguns homens passam pela vida sem deixar rastros. Outros, como Mike, deixam marcas tão profundas que se tornam impossíveis de apagar.

Ele pode até ter partido em silêncio. Mas o setor que ajudou a construir continua falando por ele, todos os dias.

Valter Branco escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às segundas-feiras.

MIKE ERA UM INOVADOR COM MENTALIDADE OPERACIONAL. NUNCA CONHECI PESSOA TÃO EXIGENTE EM SUAS COBRANÇAS, DURA E SEVERA NAS NEGOCIAÇÕES, MAS SEMPRE PRESERVANDO A LEALDADE. PARA ELE, O NAVIO NO HORÁRIO ERA PRIORIDADE ABSOLUTA. CONFIABILIDADE NÃO ERA META, ERA REGRA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2026

PT ENVIA RELATÓRIO PARALELO À PF E AO STF

Parlamentares dizem que CPMI do INSS terminou sem votação do relatório da maioria para evitar indiciamento de Jair Bolsonaro

Do Estadão Conteúdo



O deputado petista Paulo Pimenta (à dir.) disse que a CPMI concluiu o trabalho sem votação do relatório da maioria por decisão política

A bancada do PT na Câmara dos Deputados decidiu encaminhar à Polícia Federal (PF), à Procuradoria-Geral da República (PGR) e ao Supremo Tribunal Federal (STF) um relatório próprio sobre o esquema de descontos indevidos em benefícios do Instituto Nacional do Seguro

Social (INSS), após o encerramento da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) sem aprovação de um parecer final.

Integrantes do partido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) classificou a condução dos trabalhos como uma “decisão política” para evitar o avanço de investigações. Eles atribuem o entrave ao fato do presidente da comissão, o senador Carlos Viana (Podemos-MG), ser aliado do ex-presidente Jair Bolsonaro e sua família.

“A bancada do PT lamentou o fato de o presidente da comissão, o senador bolsonarista Carlos Viana (Podemos-MG), ter ignorado o regimento do Congresso, que estabelece regras de funcionamento das comissões, e ter encerrado os trabalhos da CPMI sem submeter à votação o relatório da maioria”, diz o comunicado do partido.

O relatório elaborado pela maioria apontava que as irregularidades tiveram início em 2017, mas ganharam escala a partir de 2019, durante o governo Bolsonaro. Segundo integrantes da base, as apurações sobre o esquema avançaram durante o terceiro mandato de Lula, quando foram iniciados processos de ressarcimento.

A reunião começou pouco antes das 10h de sexta-feira, 27, e terminou depois da 1h da madrugada de sábado, 28. O relatório oficial apresentado pelo deputado Alfredo Gaspar (PL-AL) foi rejeitado por 19 votos contrários e 12 favoráveis.

O documento não apreciado pede o indiciamento de 201 pessoas, sendo 130 de forma imediata e outras 71 para aprofundamento das investigações. Entre os nomes citados estão o próprio Bolsonaro, apontado como “cérebro” do esquema, o senador e pré- -candidato à Presidência da República Flávio Bolsonaro (PL-RJ), por suspeita de lavagem de dinheiro, além de aliados políticos.

Parlamentares governistas afirmam que a presidência da CPMI descumpriu o regimento ao não designar um relator para apresentar o voto vencedor. Para o deputado Paulo Pimenta (PT-RS), líder do governo na comissão, a decisão impediu a conclusão formal dos trabalhos. Ele afirmou que a maioria tinha o direito de aprovar seu parecer e que a interrupção ocorreu para evitar o indiciamento do ex-presidente.

Com o envio do relatório paralelo aos órgãos de investigação e ao Judiciário, a estratégia da bancada governista é manter as apurações em curso fora do Congresso, diante do impasse político que marcou o desfecho da CPMI.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - PETRÓLEO EM CRISE GLOBAL REPOSICIONA BRASIL COMO POTÊNCIA ENERGÉTICA EMERGENTE

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

TRIO DA NOVA OFERTA

O atual terceiro choque mundial do petróleo, provocado pela guerra no Irã neste ano, não é apenas uma disputa territorial, mas uma reconfiguração da geografia energética global, na qual o Brasil pode ter um novo protagonismo. A análise é de José Sergio Gabrielli, ex-presidente da Petrobras. Ele considera que a interrupção do fluxo no Estreito de Ormuz é o coração da crise. E com o Oriente Médio sob fogo, o mercado volta seus olhos para o “trio da nova oferta”: Brasil, Canadá e Guiana. Juntos, esses países devem injetar 1,2 milhão de barris/dia no mercado até 2027.

GARGALO NAS REFINARIAS

Mas Gabrielli faz críticas à política energética brasileira, especificamente à paralisa do refino nacional nas últimas décadas. O Brasil exporta óleo bruto (que agrada às refinarias chinesas), mas precisa importar de 20% a 30% do diesel que consome. Segundo o ex-presidente, a operação e as pressões de multinacionais interromperam planos de construção de cinco novas refinarias. Sem capacidade excedente, o País fica refém da volatilidade internacional e da “atuação especulativa” de importadores privados.

MORAES NEGA PEDIDO

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes negou, no último sábado, dia 28, um pedido da defesa de Jair Bolsonaro de revisão dos horários restritos de visitação e de concessão de “livre acesso” aos filhos do ex-presidente que não moram na residência onde o ex-presidente cumpre pena, no Lago Sul, bairro de Brasília. Desde sexta-feira, Bolsonaro está em prisão domiciliar temporária.

ESCLARECIMENTO

Em sua decisão, o ministro Alexandre de Moraes esclarece que a prisão domiciliar concedida representa “uma medida excepcionalíssima fundamentada exclusivamente em razões de saúde, para substituir o recolhimento em estabelecimento prisional”. E acrescentou que Bolsonaro continua sujeito às regras e restrições inerentes ao regime fechado, ainda que esteja em seu domicílio.

ELEIÇÃO SUSPENSA NO RJ

O cenário político do Rio de Janeiro mergulhou em uma paralisa institucional na noite de sexta-feira, dia 27. O ministro Cristiano Zanin, do STF, suspendeu a eleição indireta que escolheria o governador-tampão do estado, gerando um conflito de decisões dentro da própria Corte e alterando o jogo sucessório para as eleições de outubro. Com a decisão, o estado passa a ser comandado por um interventor do Judiciário, o desembargador Ricardo Couto de Castro, presidente do Tribunal de Justiça do Rio (TJRJ).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

POLÍTICA - MICHELLE BOLSONARO ‘ESQUECE’ VAGA NO SENADO

Pré-candidata ao Senado, ex-primeira dama diz que renuncia a qualquer coisa para cuidar de Jair Bolsonaro, agora em prisão domiciliar

Do Estadão Conteúdo



Michelle disse que, por enquanto, sua atividade política é zero

Pré-candidata ao Senado pelo Partido Liberal, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro afirmou que renuncia “a qualquer coisa” para cuidar do marido, o ex-presidente Jair Bolsonaro. Ele está de volta em casa após ter alta hospitalar e a prisão domiciliar concedida pela Suprema Corte.

Bolsonaro ficou duas semanas internado no DF

Star, em Brasília, com um quadro de broncopneumonia, depois de passar mal em sua cela na penitenciária da Papudinha. Ele teve alta na última sexta-feira.

A condição de saúde elevou a pressão sobre o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, que resolveu conceder a domiciliar por 90 dias para que o ex-presidente se trate em casa. Bolsonaro volta para o condomínio onde mora com Michelle, o Solar de Brasília.

O ex-presidente cumpre uma pena de 27 anos e três meses de prisão após ser condenado pelo STF por tentativa de golpe de Estado e organização criminosa, entre outros crimes, para se manter no poder a partir da derrota eleitoral para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em 2022.

“Atividade política zero por enquanto. Estou ainda de licença, estou aqui para cuidar dele. A minha prioridade sempre vai ser o meu marido e as minhas filhas. Se eu tiver que renunciar qualquer coisa pela minha família, eu renuncio. Creio que ele (Bolsonaro) não vai tratar de política. Vamos viver um dia de cada vez”, declarou Michelle numa coletiva de imprensa em frente ao condomínio.

Michelle é pré-candidata ao Senado no Distrito Federal ao lado da deputada federal Bia Kicis, ambas pelo PL. Elas defendem a vice-governadora Celina Leão (PP) para suceder o atual governador, Ibaneis Rocha (MDB).

Nova rotina

Michelle afirmou comemorar as “pequenas vitórias” ao ter o marido em casa novamente, e que o ex-presidente precisará de uma rotina de fisioterapia e alimentação adequada, diante dos problemas de saúde.

A preocupação de Michelle, segundo relatos feitos ao Estadão, é que os remédios tomados por Bolsonaro para conter os soluços levam a um sono pesado que o impede de acordar com o refluxo gástrico. E que ela costumava acordar durante a noite para colocá-lo de lado na cama, evitando a broncoaspiração.

“Não tem nada a ver com a alimentação ele ter broncoaspirado. É justamente porque ele tem esse quadro de refluxo. Ele tinha tomado um caldo superleve na noite anterior. Ele precisa de um auxílio. Ele não pode ficar em decúbito. Ele deve ter achado uma zona de conforto e acabou ficando reto, e aí teve essa broncoaspiração de uma quantidade grande de líquido”, disse ela.

Michelle disse não ver problemas na restrição a visitas imposta por Moraes, com exceção da família, advogados e médicos. Aliados de Bolsonaro avaliam que o período de 90 dias sem falar com o ex-presidente foi feito por Moraes para prejudicar as articulações eleitorais do PL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2026

POLÍTICA - TEREZA CRISTINA SE DIZ PRONTA PARA SER VICE DE FLÁVIO

O presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, defende que a candidatura de Flávio Bolsonaro tenha uma mulher ao seu lado

Do Estadão Conteúdo

A senadora Tereza Cristina (PP-MS) afirmou que se sente “preparada” para compor como vice-presidente na chapa do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) nas eleições de 2026.

Tereza Cristina disse que se sente “honrada” de ser cogitada para disputar as eleições na chapa de Flávio, mas que a decisão não cabe a ela. Em fevereiro deste ano, ela havia mencionado considerar que ainda era “muito cedo” para o partido cravar seu nome como vice.

“Me sinto honrada com isso. Mas também posso ser candidata a presidente como mulher, por que não? Me sinto preparada. Mas isso não depende da minha vontade. Ser vice-presidente não é o meu

sonho de consumo. Todo mundo fala 'ah, se a senhora tivesse sido vice em 2022, Bolsonaro teria ganho a eleição', mas nunca conversaram comigo sobre essa possibilidade", disse Tereza Cristina em entrevista à Veja.

O presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, defendeu que a eventual chapa de Flávio à Presidência tenha uma mulher como candidata a vice e citou Tereza Cristina como seu nome preferido para a vaga. A senadora já havia sido citada por ele em 2022, quando Jair Bolsonaro (PL) disputou a reeleição.

Tereza Cristina também mencionou que acredita que Flávio Bolsonaro é o candidato com mais chances de enfrentar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no pleito.

"Sempre disse que o melhor candidato seria aquele com condições efetivas de vencer o presidente Lula e que tivesse também a capacidade de unir a direita, ainda que fosse em segundo turno", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

POLÍTICA - ACUSAÇÃO DE ESTUPRO ROUBA A CENA FINAL NA CPMI

Acusação de estupro rouba a cena final na CPMI

Do Estadão Conteúdo



Lindbergh Farias e Soraya Thronicke pediram apuração e mantiveram a acusação mesmo depois de Gaspar falar que o caso se referia a o primo dele

O deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) e a senadora Soraya Thronicke (Podemos-MS) enviaram à Polícia Federal pedido de investigação contra o relator da CPI do INSS, Alfredo Gaspar (PL-AL), por estupro e tentativa de suborno. A acusação foi feita enquanto Gaspar lia seu relatório final da CPI.

Lindbergh e Soraya convocaram uma entrevista, em que afirmaram ter recebido a informação sobre o suposto crime há dois dias. Afirmaram ter "fortes indícios", mas não provas, e reforçaram que cabe às autoridades investigar.

A senadora afirmou que pedirá desculpas públicas a Alfredo Gaspar caso um exame de DNA não confirme a acusação de estupro. Em resposta a uma publicação nas redes sociais, no sábado, 28, Soraya disse que há "indícios suficientes" para o registro de uma notícia-crime, protocolada na Polícia Federal (PF), e defendeu que o caso seja esclarecido.

Gaspar nega as acusações e afirma que o caso envolve um primo que teria mantido relação com uma mulher de 21 anos em Alagoas quando ele ainda era menor de idade.

Soraya e Lindbergh, por sua vez, mantêm as acusações, dizem que o caso é diferente do citado pelo deputado e afirmam que a realização de exame de DNA é uma forma de esclarecer o episódio.

Ao responder a publicação, Soraya afirmou que não houve intenção de caluniar o deputado e que a medida buscou evitar prevaricação - quando um agente público omite das autoridades um fato para proteger o autor do suposto crime.

Segundo ela, a questão "é simples de se resolver", bastando que Gaspar se disponha a realizar o exame. "Caso ele não seja o pai biológico, pedirei desculpas em público pelo constrangimento causado", escreveu.

As acusações ocorreram durante a leitura do relatório final da CPI por Gaspar, relator da comissão. A confusão começou após ele resgatar uma declaração do ministro aposentado do Supremo Tribunal Federal (STF) Luís Roberto Barroso com críticas ao ministro Gilmar Mendes.

Gaspar leu um discurso de Barroso, em que afirmou que Gilmar era uma “mistura de mal com o atraso e pitadas de psicopatia”. Lindbergh pediu que ele focasse na leitura do parecer. “Isso é um relatório ou um circo?”, questionou o petista. “Deputado Lindinho, não estamos falando de Odebrecht”, disse Gaspar. “Seu esturpador”, respondeu Lindbergh. “Cale a sua boca, bandido”, treplicou o relator.

A acusação provocou tumulto na sessão, que foi interrompida para que o relator pudesse se defender. Na sequência, Lindbergh e Soraya enviaram à Polícia Federal pedido de investigação contra Gaspar, que afirma que o caso envolve um primo, e não ele, em datas diferentes das mencionadas e sem ocorrência de estupro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2026

POLÍTICA - VÍTIMA TINHA APENAS 13 ANOS NA OCASIÃO DO CRIME, DIZEM OS PARLAMENTARES

Do Estadão Conteúdo

O deputado federal Lindbergh Farias e a senadora Soraya Thronicke acusam Alfredo Gaspar de ter estuprado, oito anos atrás, uma adolescente de 13 anos, que teria engravidado. A vítima hoje teria 21 anos e a criança, 8.

Também alegam que a avó da criança foi registrada como mãe, uma vez que a adolescente era nova demais para assumir o bebê. Os parlamentares dizem que isso “reforça a necessidade de pronta verificação documental e biológica dos fatos”.

Eles dizem ter encaminhado à PF prints de conversas e “informações complementares” mostrando que um intermediador de Gaspar teria tentado comprar o silêncio da vítima.

Esse intermediador teria feito um pagamento de R\$ 70 mil à mulher, e outros R\$ 400 mil estariam sendo negociados, “sempre com a finalidade de assegurar silêncio, impedir a comunicação do crime e garantir impunidade”.

Lindbergh e Soraya pedem à PF o recebimento da notícia-crime, com atuação sob sigilo para proteção da vítima, da criança e das testemunhas; a preservação das provas entregues; e a identificação da pessoa apontada como intermediária de Gaspar.

Consultados, os parlamentares dizem que todas as provas foram encaminhadas à PF. Segundo eles, essas evidências estão sob sigilo.

Gaspar alega que a história, na verdade, refere-se a um caso tido pelo seu primo, Maurício César Brêda Filho, que teria mantido relacionamento sexual com uma mulher de 21 anos em Alagoas quando ele ainda era menor de idade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2026

POLÍTICA - MDB RECEBE VICE DE TARCÍSIO E SE AFASTA DE LULA

Com a filiação de Felício Ramuth ao partido, emedebistas acreditam que são quase nulas as chances de apoio nacional ao PT

Do Estadão Conteúdo

A filiação do vice-governador de São Paulo, Felício Ramuth, ao MDB tem repercussões para além da troca partidária. A articulação, com participação direta de Tarcísio de Freitas (Republicanos), leva para

o núcleo do governo um partido hoje cortejado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e reforça a intenção do governador de controlar sua sucessão no Estado, disputada por PL e PSD.



Em 2022, Ramuth se filiou ao PSD com o plano de disputar o governo de São Paulo, mas abriu mão da candidatura para compor como vice de Tarcísio

Na avaliação de emedebistas de São Paulo ouvidos pelo Estadão, ao levar o MDB para a vice no principal colégio eleitoral do País, Tarcísio praticamente enterrou as chances de o partido compor nacionalmente com Lula, e o partido deve adotar uma posição de neutralidade.

Em 2022, após anos no PSDB, Ramuth se filiou ao PSD com o plano de disputar o governo de São Paulo, mas abriu mão da candidatura para compor como vice de Tarcísio. A decisão fez parte de uma aposta ousada de

Gilberto Kassab, presidente nacional do PSD, para pôr fim à hegemonia tucana de quase 30 anos no Estado. Deu certo e a chapa saiu vitoriosa.

Ao longo do governo, Ramuth ganhou espaço e passou a ser visto como um vice leal, se tornando mais próximo do governador do que do próprio Kassab. Com a eleição no horizonte, Tarcísio passou a defender junto a aliados sua permanência na chapa à reeleição.

O movimento colidiu com os planos de Kassab, que trabalhava para ocupar a vaga de vice e, a partir dela, se viabilizar como sucessor estadual. Segundo aliados, Kassab não esconde que seu projeto pessoal é chegar ao governo de São Paulo - e sendo vice de um governador em segundo mandato, aumentaria suas chances.

A estratégia remete a 2004, quando, então deputado federal pelo PFL, Kassab articulou para ser vice de José Serra na disputa pela Prefeitura de São Paulo. Serra resistia ao seu nome, mas cedeu à pressão partidária. A manobra levou Kassab ao comando da capital paulista e abriu caminho para estruturar o PSD, que em 2024 se tornou o partido com o maior número de prefeituras no País, desbancando o MDB.

Risco calculado

Kassab entende que, por ter sido o responsável pela indicação de Ramuth, o correligionário deveria abrir caminho para que ele próprio ocupasse a vaga nesta eleição, contam fontes do Palácio dos Bandeirantes.

No entanto, como Ramuth se mostrou disposto a continuar no páreo, Kassab decidiu que era melhor correr o risco de não ter o partido na chapa majoritária do que mantê-lo na legenda.

O impasse, que no governo tratam como uma divergência pessoal, que não afeta a relação de Kassab e Tarcísio, levou ao rompimento entre os dois nesta semana, e Ramuth passou a buscar outra legenda para viabilizar sua continuidade na chapa.

Aval de Tarcísio

A escolha do MDB, antecipada pelo Estadão, contou com o aval e a participação de Tarcísio. Segundo aliados, o governador entendeu que seria o momento de trazer o partido para mais próximo de sua gestão. Até então, o MDB não ocupava nenhum cargo no primeiro escalão da gestão estadual.

Em vídeo no qual anuncia a troca partidária, Ramuth diz que a “política é dinâmica” e exige “principalmente clareza de rumo”. “Com serenidade e senso de responsabilidade, eu decidi seguir um novo caminho, sempre alinhado ao projeto liderado pelo governador Tarcísio”, afirmou o vice-governador paulista.

Na eleição municipal, Tarcísio já havia se aproximado de lideranças do MDB - além do próprio prefeito da capital, Ricardo Nunes, do presidente nacional da sigla, deputado federal Baleia Rossi (SP). Sua atuação na campanha do MDB foi considerada decisiva para a vitória de Nunes.

Adeus, Lula?

Na avaliação de integrantes do MDB paulista e também do governo, a chegada de Ramuth tem peso simbólico e, por isso, enterra as chances de uma aliança do partido com Lula este ano.

Há ainda a leitura de que, ao patrocinar a ida de Ramuth ao MDB, o governador envia um recado político: quer manter controle sobre a escolha do vice e, por consequência, de sua sucessão. Além do PSD, o PL tenta emplacar o presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp), André do Prado, na vaga.

Se reeleito, Tarcísio estará em seu segundo mandato, e o vice passa a ser visto como potencial sucessor natural - como foi com Geraldo Alckmin, então vice de Mário Covas. Por isso, segundo interlocutores, o governador quer escolher alguém de sua confiança, e não um indicado de partido com quem tenha de negociar mais adiante.

Embora Tarcísio sinalize a aliados que a tendência é manter Felício Ramuth como vice, a decisão ainda não está “escrita em pedra”, segundo interlocutores do governador, e a confirmação deve ficar para mais perto do calendário eleitoral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - TRANCOSO POR CAMBORIÚ. SERÁ?



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

A Dubai brasileira, como é chamada a cidade de Balneário Camboriú (SC), parece começar a ver se esgotando o seu modelo de construir os edifícios mais altos do Brasil. É o que se depreende do propósito de uma incorporadora que atua na Costa Verde & Mar de Santa Catarina, apostando em prédios mais baixos, frente mar, usando arquitetura autoral como principal fator de atratividade. E anuncia que, com isto, pretende “fiscar” o público paulista que veraneia em Trancoso. Será?

É de supor-se, preliminarmente, que quem vem para Trancoso não quer veraneiar em alguma Dubai. Quando quer movimento, vai à própria Dubai a passeio, entre outras diversas opções que o planeta oferece.

Trancoso, localizado no município de Porto Seguro – onde o Brasil foi descoberto –, tornou-se destino do turismo de luxo no País. Conta com moderno teatro, onde se realiza festival anual de música clássica, e o famoso Quadrado tem até restaurante com filial em São Paulo! Dispõe de aeroporto privado, além de contar também com o de Porto Seguro, a poucos quilômetros de distância.

Não creio, portanto, que o veranista de Trancoso possa querer trocar a tranquilidade daquele lugar, com todas as comodidades que já foram aí criadas para atendê-los, pelo agito de São Paulo no litoral catarinense. Esse público certamente não será fiscado.

O modelo de Trancoso nunca se esgotará. E quando vier, em algum momento, a esgotar a sua oferta imobiliária, alternativas similares é que não faltam ao longo do extenso litoral baiano. E muitas delas, os empreendedores ainda não descobriram.

Se a preferência for proximidade com grande centro – no caso, Salvador – e oferta de serviços no entorno, a Bahia disponibiliza todo o seu Litoral Norte, onde a Vila de Praia do Forte, em Mata de São João, reina absoluta. Aí mantêm suas residências de verão dez em cada dez empresários, artistas e



profissionais liberais soteropolitanos de sucesso. Ainda agora, o complexo de Costa de Sauípe, apenas quinze quilômetros adiante, pela Linha Verde, estão implantando um moderno parque aquático – o Hot Parque Baía das Tartarugas – diversificando a oferta de equipamentos e serviços de entretenimento e lazer.

Um pouco mais adiante, o Projeto Baixio, em implantação no município de Esplanada, oferece perfil similar ao de Trancoso, com casas, vilas, clube e inclusive hotéis paulistanos de primeira linha, além de bandeiras internacionais. Terá também aeroporto. Um investimento de R\$5,6 bilhões.

Ainda no Litoral Norte, em Subaúma, município de Entre Rios, está em implantação o Nanö Beach Hotel Subaúma, um projeto destinado a viajantes de alto padrão, originando um novo destino. Como se vê, a Costa dos Coqueiros está se tornando um contínuo de projetos turístico-imobiliários, multiplicando Trancoso.

Mas não é só no Litoral Norte que a Bahia oferece opções à lá Trancoso. O potencial é imenso e diversificado, com belas e tranquilas praias, incrustadas em remanescentes da Mata Atlântica, reunindo belezas naturais e meio ambiente. São destinos paradisíacos.

No Baixo Sul (Costa do Dendê), Cairu – município arquipélago – oferece Boipeba e Morro de São Paulo. Maraú conta com sua famosa península, com Barra Grande e as tranquilas piscinas naturais de Taipu de Fora. Valença, onde se localiza o aeroporto regional, disponibiliza a praia de Guaibim.

No Litoral Sul (Costa do Cacau), Ilhéus – a terra de Gabriela – conta com excelentes praias urbanas e voos regulares para São Paulo. Na mesma linha, Itacaré reúne vários resorts e projetos imobiliários. Canavieiras tornou-se destino para a pesca esportiva oceânica, em busca dos marlins. Una conta com o já tradicional resort da Ilha de Comandatuba, que tem aeroporto próprio.

No Extremo Sul, além da Costa do Descobrimento, onde ao lado de Porto Seguro pontificam Santa Cruz Cabrália – com sua sofisticada Vila de Santo André – e Belmonte, há também a Costa das Baleias – Prado, Alcobaça e Caravelas – com o Parque Nacional Marinho de Abrolhos.

Vários desses destinos estão disponíveis, para veranejar ou promover empreendimentos turístico-imobiliários, antes da alternativa Dubai.

A oferta de destinos e as oportunidades de investimentos na Bahia parecem inesgotáveis.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

NÃO CREIO, PORTANTO, QUE O VERANISTA DE TRANCOSO POSSA QUERER TROCAR A TRANQUILIDADE DAQUELE LUGAR, COM TODAS AS COMODIDADES QUE JÁ FORAM AÍ CRIADAS PARA ATENDÊ-LOS, PELO AGITO DE SÃO PAULO NO LITORAL CATARINENSE. ESSE PÚBLICO CERTAMENTE NÃO SERÁ FISGADO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - APS PASSA A INTEGRAR ASSOCIAÇÃO GLOBAL DE PORTOS

Entrada na IAPH conecta Porto de Santos a rede internacional e amplia acesso a iniciativas voltadas à sustentabilidade e eficiência operacional

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) passou a integrar a Associação Internacional de Portos e Marinas (IAPH – International Association of Ports and Harbors), com sede em Tóquio, no Japão. A adesão foi anunciada pela entidade no último dia 26, por meio de publicação em seu site.

Segundo a APS, a entrada na IAPH representa um avanço na inserção internacional do Porto de Santos, ao conectar o complexo a uma rede global voltada à integração e à troca de experiências administrativas e operacionais entre portos.



A participação da APS também inclui a atuação no Programa Mundial de Sustentabilidade de Portos, coordenado pela IAPH e alinhado aos ODS da Organização das Nações Unidas

A associação reúne autoridades portuárias e operadores de diferentes países e atua em temas relacionados à sustentabilidade, meio ambiente e resiliência climática no setor marítimo. Com a filiação, a APS passa a ter acesso à plataforma do Environmental Ship Index (ESI).

Criado para avaliar o desempenho ambiental de embarcações, o ESI identifica navios que superam as exigências de redução de emissões estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO). O índice mede a quantidade de gases de efeito estufa emitidos pelas frotas e é utilizado por autoridades portuárias para orientar políticas de incentivo ambiental.

De acordo com a APS, o acesso ao sistema permitirá ao Porto de Santos estruturar a aplicação de descontos tarifários para embarcações com melhor desempenho ambiental, com base em dados consolidados internacionalmente. Atualmente, a plataforma reúne mais de 6 mil navios com pontuações válidas registradas.

“Fazer parte da IAPH reforça o nosso compromisso com uma operação portuária de excelência. Estamos trazendo para Santos os padrões internacionais de sustentabilidade, como o ESI, e conectando o nosso complexo aos maiores debates mundiais sobre eficiência e descarbonização logística”, afirmou o diretor de Operações da APS, Beto Mendes.

A participação da APS também inclui a atuação no Programa Mundial de Sustentabilidade de Portos (WPSP – World Ports Sustainability Program), coordenado pela IAPH e alinhado aos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas.

Segundo a autoridade portuária, a iniciativa reúne projetos e práticas distribuídos em áreas como digitalização, infraestrutura, saúde e segurança, meio ambiente, comunidades, clima e energia. A APS informou que pretende utilizar a plataforma para compartilhar iniciativas desenvolvidas no Porto de Santos e acompanhar referências internacionais do setor.

As conferências promovidas pela IAPH reúnem representantes da indústria portuária global para discutir tendências e políticas do setor. Em 2025, a APS participou do encontro realizado em Kobe, no Japão. A edição deste ano será realizada em Londres, na Inglaterra, enquanto o calendário da entidade prevê a realização da conferência de 2027 no Rio de Janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - AUTORIDADE PORTUÁRIA PASSA A ATUAR EM COMITÊ DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) passou a integrar um comitê criado para avaliar impactos ambientais e debater a governança da Hidrovia do Rio Madeira. A concessão da hidrovia está em análise pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e poderá consolidar essa via fluvial como um dos principais corredores logísticos do país, ampliando a capacidade de transporte de cargas aos mercados internacionais, como Estados Unidos e Europa.

O superintendente de meio ambiente da APS, Sidnei Aranha, foi designado como interlocutor da empresa no novo Comitê, o Com-Madeira. Ele participou de uma reunião na Prefeitura de Porto Velho (RO), realizada na segunda-feira (23 de março), que marcou a criação do Comitê. Esteve ainda em uma reunião com o setor produtivo na sede do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea-RO) e participou de uma visita a ribeirinhos.

Aranha afirma que a expertise do Porto de Santos, como principal porto de América Latina, pode colaborar com o projeto do Rio Madeira.

“O Porto de Santos pulsa através das pessoas. Movimentamos o que o Brasil produz para cuidar de quem o constrói. É com esse espírito que celebramos nossa participação na governança do Rio Madeira, uma força da natureza que ostenta o título de 17º maior rio do mundo. Uma honra servir à nossa gente e preservar essa imensidão. Viva o Rio Madeira!”, afirma Aranha.

Os debates sobre a concessão da hidrovia no Rio Madeira se intensificaram nos últimos anos em razão do crescimento da produção de itens como soja e milho na região, que precisam enfrentar gargalos no setor de transporte para chegar aos mercados consumidores.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – PORTOS - NORTE LIDERA CRESCIMENTO PORTUÁRIO NO PAÍS EM JANEIRO

Alta de 42,11% leva região a 11,5 milhões de toneladas, puxada por granéis sólidos, avanço das exportações e maior uso de terminais privados

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O comércio exterior foi um dos principais motores do resultado. As exportações no Norte cresceram 66,56% em janeiro, enquanto as importações registraram aumento de 4,61%

A região Norte registrou o maior crescimento portuário do país em janeiro de 2026, com alta de 42,11% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano anterior. Ao todo, foram movimentadas 11,5 milhões de toneladas, desempenho superior

ao das demais regiões brasileiras. Os números são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O crescimento foi impulsionado principalmente pelos granéis sólidos, que somaram 8,4 milhões de toneladas, com avanço de 53,23%. Também registraram alta os contêineres, com 1,1 milhão de toneladas (+31,14%), e os granéis líquidos, que alcançaram 1,4 milhão de toneladas (+8,78%). O resultado reflete a composição da carga movimentada na região, com predominância de produtos agrícolas e minerais destinados ao mercado externo.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, esse desempenho reflete uma mudança estrutural na logística brasileira. “O crescimento dos portos do Norte mostra que o Brasil está avançando na diversificação de suas rotas de escoamento. Com mais eficiência, menor custo logístico e proximidade com mercados internacionais, a região se consolida como eixo estratégico para o desenvolvimento econômico do país”, afirmou.



Entre os principais produtos movimentados, soja e milho lideraram o desempenho. A soja somou 2,2 milhões de toneladas, com crescimento de 192,47%, enquanto o milho alcançou 2,6 milhões de toneladas, alta de 112,17%. Juntas, as duas commodities representam mais de 40% de toda a carga movimentada na região. O aumento está associado ao avanço da safra e ao direcionamento crescente dessas cargas para os corredores logísticos do Norte.

Outros destaques incluem a bauxita, com 2,2 milhões de toneladas (+21%), além da carga containerizada, que também apresentou crescimento relevante (+31,14%). Esses fluxos envolvem tanto operações de exportação quanto abastecimento interno, com participação de diferentes cadeias produtivas.

Exportações em alta

O comércio exterior foi um dos principais motores do resultado. As exportações cresceram 66,56% em janeiro, enquanto as importações registraram aumento de 4,61%. A diferença de ritmo entre os dois fluxos contribuiu para o aumento do volume total movimentado na região.

Na navegação de longo curso (entre portos de diferentes países), a movimentação atingiu 4,6 milhões de toneladas, com alta de 43,9%. Já a cabotagem (entre portos do país) movimentou 1 milhão de toneladas, crescimento de 17,24% no período. A navegação interior também integra a dinâmica logística regional, com participação no transporte de cargas ao longo dos rios da região.

Portos públicos e privados

O desempenho da região foi puxado tanto por portos públicos quanto por terminais privados. Entre os destaques públicos estão Santarém (PA) e o Terminal de Vila do Conde (PA), com cerca de 1,6 milhão de toneladas cada. Essas unidades operam cargas diversificadas, incluindo grãos agrícolas e produtos industrializados.

Entre os terminais privados, se destacaram o Terminal Trombetas (PA), com crescimento de 29,94%; o Terminal Graneleiro Hermasa (AM), com alta de 18,82%; e o Porto Chibatão (AM), que cresceu 34,73%, evidenciando a complementaridade entre diferentes modelos de operação.

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 volumes estão o Terminal Trombetas, com cerca de 1,0 milhão de toneladas, o Terminal Graneleiro Hermasa, com 0,98 milhão, e o Porto Chibatão, com 0,76 milhão.

Essas unidades operam principalmente grãos sólidos, que somaram 5,5 milhões de toneladas e cresceram 57,49%, com destaque para cargas destinadas à exportação, como soja, milho e bauxita. O desempenho acompanha o aumento da navegação de longo curso, que registrou alta de 45,07%, e o crescimento das exportações, de 57,08% no período.

Nos portos públicos, a movimentação alcançou 3,8 milhões de toneladas, com crescimento de 50,24%. Essas instalações operam tanto cargas de exportação quanto de abastecimento regional, incluindo contêineres e grãos líquidos, com participação em diferentes rotas logísticas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT REGULAMENTA PEDÁGIO SEM CANCELA EM RODOVIAS CONCEDIDAS

Norma define regras de pagamento, prazos, responsabilidades e parâmetros técnicos para operação do sistema free flow

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a regulamentação do Sistema de Livre Passagem (free flow), modelo de cobrança de pedágio sem parada em praças físicas. A norma foi

deliberada por unanimidade na 1029ª Reunião de Diretoria Colegiada (Redir), realizada no dia 26, e consolida diretrizes para a operação do sistema nas rodovias concedidas.

O processo foi relatado pelo diretor Felipe Queiroz e teve início com a Lei nº 14.157/2021. Segundo a ANTT, a regulamentação incorpora contribuições obtidas em consultas internas, reuniões participativas e na Audiência Pública nº 10/2024, que reuniu 167 manifestações de órgãos públicos, entidades do setor e agentes de mercado. O texto também passou por análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT).



A norma reúne e organiza instrumentos já existentes, como os Regulamentos de Concessões Rodoviárias, visando padronizar conceitos e disciplinar a operação do sistema

A norma reúne e organiza instrumentos já existentes, como os Regulamentos de Concessões Rodoviárias (RCR 1, 2, 3 e 4), com o objetivo de padronizar conceitos e disciplinar a operação do sistema.

Entre os pontos definidos está a forma de pagamento das tarifas. O usuário poderá quitar o pedágio antes, durante ou após a passagem pelo pórtico, por meio de canais presenciais autorizados, plataformas digitais, Pix, cartões de crédito e débito ou dispositivos eletrônicos. A adesão a serviços automáticos permanece opcional.

Os prazos de pagamento passam a ter parâmetros definidos. Não há incidência de encargos antes de 30 dias após a passagem. Após esse período, podem ser aplicados encargos administrativos, multa moratória, juros legais e penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro em caso de inadimplência.

Para situações de cobrança indevida, a regulamentação prevê ressarcimento em dobro ao usuário no prazo de até sete dias corridos.

A norma estabelece a obrigatoriedade de divulgação de informações sobre localização dos pórticos, valores tarifários, formas de pagamento e canais de atendimento, além do registro e armazenamento do histórico das transações por cinco anos.

Também foram definidos requisitos mínimos de desempenho para o sistema. Os pórticos deverão operar com disponibilidade de 98% do tempo mensal, índice mínimo de leitura automática de placas de 95% e confiabilidade de 99% nas transações.

De acordo com a ANTT, esses parâmetros orientam a operação e buscam reduzir inconsistências na identificação de veículos, na classificação tarifária e na cobrança. A regulamentação também delimita as responsabilidades entre poder concedente, concessionárias e empresas autorizadas a operar meios de pagamento.

A prestação do serviço permanece sob responsabilidade das concessionárias, mesmo com a atuação de empresas autorizadas, que poderão oferecer soluções de pagamento e integração de sistemas.

A matriz de riscos definida na norma atribui às concessionárias eventuais falhas operacionais e tecnológicas. Situações relacionadas a fraudes por usuários têm tratamento específico, com exigência de comprovação para aplicação de penalidades.

O modelo também prevê critérios para tratamento de evasão e inadimplemento, além de mecanismos regulatórios para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

TRANSPORTES – RODOVIAS – SISTEMA PREVÊ INTEGRAÇÃO ENTRE CONCESSIONÁRIAS E EMPRESAS AUTORIZADAS

A regulamentação prevê a possibilidade de interoperabilidade entre concessionárias e empresas autorizadas, permitindo a integração dos sistemas de cobrança. Segundo a ANTT, a implementação poderá ocorrer de forma gradual, conforme planos apresentados à agência.

A norma também define aspectos técnicos do sistema, como captura de imagens, identificação e classificação de veículos e geração das tarifas. Cada transação deverá registrar dados como placa, data, hora, local, categoria tarifária, valor cobrado e imagem do veículo, com armazenamento por cinco anos.

O tratamento de dados pessoais deve seguir a legislação vigente, sendo vedada sua utilização para finalidades não relacionadas ao sistema.

Os custos de implantação, operação e manutenção ficam a cargo das concessionárias, incluindo equipamentos, sinalização e estrutura de atendimento.

Para a substituição de praças físicas pelo modelo de livre passagem, será necessária a apresentação de estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira, além de projeções de receita e análise de impactos contratuais. A norma também prevê mecanismos para eventual reequilíbrio dos contratos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS – PETROLINA E RECIFE TERÃO NOVO VOO REGULAR A PARTIR DE SETEMBRO

Operação da Latam com três frequências semanais amplia oferta no interior de Pernambuco e reforça estratégia de fortalecimento da aviação regional

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A nova rota ligando Recife e Petrolina tem como objetivo ampliar a conectividade aérea em Pernambuco e facilitar o deslocamento de passageiros entre o interior e o litoral do estado

objetivo ampliar a conectividade aérea no estado e facilitar o deslocamento de passageiros entre o interior e o litoral. A operação será realizada pela companhia aérea Latam e contará com três frequências semanais no trecho Petrolina – Recife – Petrolina.

Com o objetivo de fortalecer a aviação regional, sobretudo, interligando o sertão com a capital pernambucana, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou no último sábado (28) a criação de um voo regular entre Petrolina e Recife. A nova rota tem como

A iniciativa, que começará a operar a partir de 2 de setembro, ampliará a oferta de voos e conexões entre o sertão pernambucano e a capital, beneficiando moradores, turistas e o setor produtivo da região. As passagens começam a ser vendidas a partir do próximo sábado (4 de abril).

Na avaliação de Silvio Costa Filho, a nova ligação aérea segue a estratégia de fortalecimento da aviação regional no país, permitindo que passageiros do interior tenham mais facilidade de acesso a conexões nacionais e internacionais a partir do Aeroporto do Recife. Segundo o ministro, a ampliação das rotas aéreas é fundamental para impulsionar o desenvolvimento regional.

“Estamos trabalhando para ampliar a oferta de voos e fortalecer a aviação regional no Brasil. Essa nova ligação entre Recife e Petrolina vai beneficiar o turismo de negócios e de lazer, aproximando ainda mais o Sertão da capital. É um compromisso do governo do presidente Lula ampliar as conexões aéreas e fortalecer cada vez mais a aviação brasileira”, afirmou o ministro lembrando que essa era uma demanda antiga da região.

Vale lembrar que além da nova oferta de voo, no final de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos entregou a requalificação do Aeroporto de Petrolina, resultado de um contrato de concessão firmado entre a União e a Motiva. O investimento foi na ordem de R\$ 56 milhões, realizado pela concessionária CCR Aeroportos.

As obras incluíram a ampliação do terminal de passageiros, a expansão do pátio para seis posições de aeronaves e novas instalações operacionais, aumentando a capacidade e melhorando a infraestrutura do aeroporto para receber mais voos e passageiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS – GOVERNO REALIZA LEILÃO DO GALEÃO COM EXPECTATIVA DE DISPUTA BILIONÁRIA

Três concorrentes entregaram propostas para concessão até 2039, com outorga mínima de R\$ 932 milhões e revisão do modelo após acordo com o TCU

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A empresa vencedora assumirá a concessão do terminal até 2039, com a obrigação de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) realiza nesta segunda-feira (30) o leilão de repactuação do Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, na sede da B3, em São Paulo. O certame marca uma nova etapa para a concessão do terminal, após

acordo homologado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para reequilíbrio do contrato.

Três grupos apresentaram propostas: o consórcio RIOGaleão, formado por Vinci Compass e Changi; a Aena Brasil; e a Zurich Airport. A entrega dos envelopes ocorreu na sede da bolsa nesta semana.

O valor mínimo de outorga foi fixado em R\$ 932 milhões, a ser pago à vista. A expectativa do governo federal é que os lances possam alcançar até R\$ 1,5 bilhão, a depender da disputa entre os participantes.

A empresa vencedora assumirá a concessão do terminal até 2039, com a obrigação de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto. O modelo também prevê mudança na estrutura societária, com a saída da Infraero e a consolidação do controle integral da operação pelo novo concessionário.

O leilão integra o processo de venda assistida estruturado a partir de solução consensual conduzida no âmbito da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso) do TCU. O acordo incorporou ajustes contratuais e condições alinhadas a concessões mais recentes do setor aeroportuário.

Entre os concorrentes, a Aena já opera o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, enquanto a Zurich Airport administra os terminais de Florianópolis (SC), Vitória (ES) e Natal (RN). O consórcio

RIOGaleão, por sua vez, já integra a concessão atual do Galeão, com participação majoritária ao lado da Infraero.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - OBRAS DO TREM INTERCIDADES EIXO NORTE COMEÇAM EM SÃO PAULO

Intervenções iniciais em Vinhedo marcam início de projeto que ligará capital a Campinas e prevê operação a partir de 2031

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a concessionária TIC Trens, os trabalhos serão executados de forma faseada, com início no trecho entre Campinas e Jundiaí e avanço posterior em direção à capital

As obras do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, projeto de transporte ferroviário de passageiros no estado de São Paulo, teve início na sexta-feira (27), com as primeiras intervenções no município de Vinhedo (SP). O empreendimento prevê a ligação entre a capital paulista e a região de Campinas e integra a política estadual de retomada do transporte de passageiros sobre trilhos.

De acordo com a TIC Trens, concessionária responsável pelo projeto, os trabalhos serão executados de forma faseada, com início no trecho entre Campinas e Jundiaí e avanço posterior em direção à capital. Nesta etapa inicial, estão previstas a implantação de canteiros de obras e áreas de apoio, preparação de terreno, serviços de terraplenagem, contenções, além da construção de uma passagem inferior à ferrovia para a transposição de veículos e a remoção de interferências.

“Este é um momento aguardado há décadas e marca um avanço na mobilidade do Brasil, de forma moderna e com padrões inéditos no país”, afirma o diretor-presidente da TIC Trens, Pedro Moro.

O projeto é estruturado em três frentes de serviço: o Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, com operação expressa; o Trem Intermetropolitano (TIM), de caráter parador; e a modernização da Linha 7-Rubi, atualmente em operação na Região Metropolitana de São Paulo.

A previsão de início da operação do Trem Intercidades é 2031. O Trem Intermetropolitano deve entrar em operação em 2029 e fará a ligação entre Jundiaí e Campinas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

LOGÍSTICA - MERCADO LIVRE ANUNCIA INVESTIMENTO RECORDE DE R\$ 57 BI NO BRASIL

Aporte para 2026 prioriza logística, marketplace e serviços financeiros, com expansão de centros de distribuição e geração de empregos

Do Estadão Conteúdo

O Mercado Livre anunciou um plano de investimentos de R\$ 57 bilhões no Brasil para 2026, no maior aporte já realizado pela companhia no país. O valor representa um aumento de 50% em relação aos R\$ 38 bilhões investidos em 2025 e será direcionado principalmente à expansão da infraestrutura logística, ao fortalecimento do marketplace e ao avanço dos serviços financeiros por meio do Mercado Pago.



Entre as iniciativas previstas está a abertura de 14 novos centros de distribuição no modelo fulfillment, ampliando a rede de 28 para 42 unidades no país. A expansão representa um crescimento de cerca de 50% nesse tipo de operação, voltada ao armazenamento, separação e envio de produtos vendidos por parceiros da plataforma.



Entre as iniciativas previstas pelo Mercado Livre está a abertura de 14 novos centros de distribuição no modelo fulfillment, ampliando a rede de 28 para 42 unidades no país

O plano também inclui a criação de 10 mil empregos, elevando o total de funcionários da empresa no Brasil para mais de 70 mil até o fim do período. As contratações devem se concentrar nas áreas de logística, tecnologia e serviços financeiros.

Segundo a companhia, o Brasil permanece como seu principal mercado, respondendo por 52,6% da receita total do grupo em 2025, com receita líquida de R\$ 84,5 bilhões. A operação no país atende atualmente 5,8 milhões de pequenas e médias empresas. Em 2024, esses negócios movimentaram R\$ 381 bilhões dentro do ecossistema da plataforma, o equivalente a 3,2% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

De acordo com o vice-presidente executivo de Commerce da companhia na América Latina e responsável pela operação brasileira, Fernando Yunes, o volume de investimentos acompanha o ritmo de crescimento da empresa no país e o potencial de expansão do comércio eletrônico. “No ano passado, consolidamos nossa liderança com recordes de participação de mercado e altos níveis de satisfação tanto em commerce quanto em serviços financeiros. Para 2026, vemos grandes oportunidades e continuaremos investindo com disciplina para gerar valor para a sociedade brasileira”, afirmou.

Yunes também destacou o nível de penetração do e-commerce no Brasil, estimado entre 16% e 17%, abaixo do observado em mercados mais maduros. “A penetração ainda está na casa de 16% a 17%, bem abaixo de outros mercados, e a gente vê um potencial muito grande de crescimento”, disse em entrevista ao Estadão/Broadcast.

Segundo a empresa, a estratégia inclui iniciativas voltadas à melhoria da experiência dos usuários, ao apoio a pequenos empreendedores e à ampliação da visibilidade de anunciantes dentro da plataforma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

LOGÍSTICA - CASAS BAHIA PASSA A VENDER PRODUTOS NA AMAZON E AMPLIA CANAIS DIGITAIS

Parceria prevê integração logística em segunda etapa, com produtos elegíveis ao Prime, e busca expandir o alcance da varejista no e-commerce

Do Estadão Conteúdo

O Grupo Casas Bahia informou na última semana o início de uma parceria estratégica comercial com a Amazon Brasil, com o objetivo de expandir a oferta de produtos disponíveis aos clientes da plataforma no País.

Em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa destaca que, a partir desta segunda, produtos do grupo passam a estar disponíveis na plataforma da Amazon, ampliando o alcance digital do Grupo Casas Bahia e fortalecendo sua estratégia omnichannel.

“Líder no varejo físico brasileiro nessas categorias, a Casas Bahia vem, nos últimos trimestres, consolidando também sua relevância no e-commerce, com crescimento de dois dígitos. Com a parceria, a companhia amplia sua presença em mais um importante canal de vendas, acelerando a expansão de sua atuação digital”, afirma.

Em uma segunda fase, a logística da Casas Bahia será integrada à rede da Amazon, tornando seus produtos elegíveis ao selo Prime, com entrega grátis e rápida para membros do programa.

No documento, o CEO do Grupo Casas Bahia, Renato Franklin, destaca que se trata de um movimento importante e que marca a estratégia omnichannel da companhia. “A entrada na Amazon é mais um passo na construção do maior player 1P omnicanal do Brasil. Estamos expandindo nossos canais de distribuição, mantendo o controle sobre sortimento, preço e, principalmente, a experiência do cliente, alavancando nossa logística como um diferencial competitivo estrutural”, afirma.

Já a presidente da Amazon Brasil, Juliana Sztrajtmán, diz que a iniciativa representa mais um passo na promessa de ampliar, de forma relevante, a oferta de produtos para os clientes. “Estamos unindo a confiabilidade, conveniência e tecnologia da Amazon com o portfólio e a tradição que a Casas Bahia construiu por décadas no Brasil. Isso facilita o acesso dos brasileiros aos produtos que desejam e precisam, reforçando nosso compromisso de oferecer a maior variedade de portfólio para os mais diversos perfis de consumidor”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

PETRÓLEO E GÁS – MARGEM DE LUCRO COM COMBUSTÍVEIS SUBIU 37%

Distribuidoras e postos do Brasil aumentaram seus ganhos desde início da guerra no Oriente Médio

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Levantamento do Ibeps se refere exclusivamente à margem de lucro, parcela do valor total que fica com distribuidoras e postos, e não ao preço final pago pelo consumidor

A margem de lucro de distribuidoras e postos de combustíveis do Brasil cresceu, em média, 37% desde o início da guerra no Oriente Médio, de acordo com um levantamento do Instituto Brasileiro de Estudos Políticos e Sociais (Ibeps).

A análise é baseada em dados do Relatório Mensal do Mercado de Derivados de Petróleo, do Ministério de Minas e

Energia (MME), que monitora a produção, importação, exportação e vendas de combustíveis no País.

Os percentuais se referem exclusivamente à margem de lucro - parcela do valor total que fica com distribuidoras e postos - e não ao preço final pago pelo consumidor.

Em 28 de fevereiro, primeiro dia do conflito entre Estados Unidos, Israel e Irã, a margem de lucro no diesel s-500, usado principalmente em motores mais antigos, era, em média, de R\$ 0,95. Em 21 de março, último dia avaliado pelo levantamento, o valor subiu para R\$ 1,63, o que representa alta de 71,6%.

Já no diesel s-10, recomendado para motores modernos, a margem passou de R\$ 0,80 em 28 de fevereiro para R\$ 0,86 em 21 de março com alta de 7,5%.

Na gasolina comum, por sua vez, a margem atingiu R\$ 1,52 em 21 de março, ante R\$ 1,15 em 28 de fevereiro, o que indica um avanço de 32,2%.

Os aumentos ocorrem em meio à alta do preço do barril de petróleo, que chegou a superar os US\$ 100, com picos próximos de US\$ 120, desde o início do conflito. Com isso, também houve elevação no preço dos combustíveis ao consumidor.



Dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) mostram que o preço médio do diesel subiu 20,4% desde o início da guerra, passando de R\$ 6,03 na semana encerrada em 28 de fevereiro para R\$ 7,26 na semana encerrada em 21 de março.

Já a gasolina comum teve alta de 5,9%, chegando a R\$ 6,65 na semana encerrada em 21 de março, ante R\$ 6,28 na semana encerrada em 28 de fevereiro.

Medidas

O governo federal tem adotado medidas nas últimas semanas para tentar conter a alta no preço dos combustíveis, incluindo a isenção do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

Na semana passada, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que governo federal apresentou aos secretários estaduais da Fazenda uma proposta de subvenção - espécie de subsídio direto aos importadores ao diesel importado, de R\$ 1,20 por litro, valor equivalente ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Metade do custo seria bancada pela União e a outra metade pelos Estados. No entanto, o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) apurou que a maioria dos secretários deve se posicionar contra a proposta.

A Polícia Federal (PF) também deflagrou, nesta sexta-feira, a Operação Vem Diesel, para fiscalizar e identificar possíveis práticas irregulares de aumento de preços nas bombas de postos de combustíveis nas capitais de 11 Estados e no Distrito Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

PETRÓLEO E GÁS – GOVERNO FEDERAL ESPERA RESPOSTA DE ESTADOS SOBRE A SUBVENÇÃO DO DIESEL

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A reunião do governo federal com secretários estaduais da Fazenda para discutir a subvenção compartilhada na importação de diesel terminou sem uma definição na semana passada.

O secretário-executivo do ministério da Fazenda, Rogério Ceron, disse, no entanto, que o grupo de Estados resistentes à ideia compreendeu a proposta e deve dar uma resposta até esta segunda-feira, 30, após avaliação dos governadores.

Conforme Ceron, a partir dos esclarecimentos da equipe econômica esses Estados compreenderam as nuances da proposta para tomar uma decisão.

Esse grupo de Estados não foram divulgados quais vai levar as informações aos governadores para a tomada de uma “posição definitiva”, conforme o secretário, até esta segunda.

Ceron informou que outro grupo significativo de Estados já sinalizou a adesão à proposta do governo, que prevê uma subvenção de R\$ 1,20 por litro do diesel importado, 60 centavos pagos pela União e 60 centavos, pelos Estados.

O assunto foi debatido durante reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), órgão colegiado que reúne representantes dos Estados e do governo federal.

“Entendemos que a reunião foi muito positiva, um debate, de fato federativo, com o espírito de compreender a situação e buscar uma solução. O fato de ter já a sinalização aqui de adesão de um número tão elevado de Estados nos permite concluir que a reunião foi extremamente positiva”, declarou Ceron em entrevista coletiva, após a reunião do Confaz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – GESTÃO - CONFIE QUANDO NINGUÉM MAIS CONFIA – A LIDERANÇA DE ENZO BEARZOT NA COPA DE 1982



HUDSON CARVALHO

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

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

“Conheça todas as teorias, domine todas as técnicas, mas ao tocar uma alma humana, seja apenas outra alma humana”

Carl Jung

Há momentos na liderança em que a pressão externa é tão intensa que o caminho mais fácil parece ser ceder.

Grandes líderes fazem o contrário. Eles confiam quando ninguém mais confia.

Poucos episódios ilustram tão bem essa ideia quanto a trajetória de Enzo Bearzot. Quando a Itália embarcou para a Copa do Mundo de 1982, o ambiente ao redor da seleção estava longe de ser otimista. O futebol italiano ainda enfrentava os efeitos do episódio conhecido como Escândalo Totonero, que abalou profundamente a confiança do público no esporte. A imprensa era crítica. A opinião pública era cética. E a seleção italiana não figurava entre as favoritas ao título.

Foi nesse cenário que Bearzot tomou uma decisão que muitos consideraram inexplicável: manter no time o atacante Paolo Rossi.

Rossi voltava de uma longa suspensão, por conta de seu envolvimento com o escândalo e estava claramente sem ritmo competitivo. Nos três primeiros jogos da Copa do Mundo, não marcou um único gol.

A pressão da imprensa italiana aumentava a cada dia. Analistas pediam sua substituição. Torcedores questionavam a escolha. Comentaristas afirmavam que Bearzot estava cometendo um erro. O treinador não recuou. Ele confiou.

Mas Bearzot sabia que apenas confiar não bastava. A pressão externa começava a ameaçar a confiança interna do grupo. Foi então que tomou uma decisão rara para uma seleção nacional em plena Copa do Mundo. Declarou o silêncio stampa.

A equipe italiana simplesmente deixou de falar com a imprensa durante o torneio. Era uma medida incomum e controversa, mas Bearzot compreendia algo essencial sobre liderança e gestão de equipes: quando o ruído externo ameaça a coesão interna, o líder precisa proteger o grupo. Ao eliminar a interferência da mídia, criou um ambiente de concentração e confiança dentro da equipe.

O restante é história. Rossi marcou três gols contra o Brasil, dois contra a Polônia e um na final contra a então Alemanha Ocidental. Terminou como artilheiro da Copa e símbolo do tricampeonato mundial da Itália.

Mas a história ali não é apenas futebol. É liderança.

Da experiência no campo à liderança da Azzurra

Antes de se tornar treinador, Bearzot foi jogador profissional. Atuou como meio-campista em clubes importantes do futebol italiano, como Torino e Inter de Milão. Essa experiência dentro de campo moldou profundamente sua forma de compreender equipes e desempenho. Ele conhecia o ambiente do vestiário, entendia a pressão psicológica sobre atletas e sabia que resultados raramente dependem apenas de talento ou disciplina tática.



Desempenho nasce da combinação entre preparação, confiança e entendimento humano.

Quando assumiu a seleção italiana em 1975 — a tradicional Azzurra — Bearzot levou para a comissão técnica essa visão profundamente prática da liderança. Durante onze anos no comando da equipe nacional, construiu um modelo baseado em disciplina coletiva, inteligência tática e confiança nas pessoas.

Liderança começa antes da estratégia

A frase de Jung parece descrever exatamente o método de Bearzot. Ele não liderava com discursos sofisticados nem com teorias complexas. Observava os jogadores, compreendia suas motivações e percebia aquilo que muitas vezes nem o próprio atleta conseguia enxergar. A partir desse entendimento humano, tomava decisões.

Cada treino, cada conversa no vestiário e cada escalação refletiam uma convicção simples e poderosa: liderança começa entendendo pessoas, não aplicando regras.

Três princípios de liderança revelados em 1982

A trajetória da Itália naquela Copa revela princípios que hoje aparecem em praticamente todos os estudos sobre liderança e gestão de pessoas.

Confiança estratégica

Grandes líderes enxergam valor onde a maioria vê apenas risco.

Ao manter Rossi no time, Bearzot apostou em um talento desacreditado porque percebeu algo que os críticos não enxergavam: o potencial do jogador ainda estava intacto.

Essa confiança transformou um atleta questionado no artilheiro de uma Copa do Mundo.

Preparação rigorosa com liberdade de ação

Bearzot preparava sua equipe com extremo rigor. Os treinos eram detalhados, o planejamento tático minucioso e a disciplina coletiva tratada como princípio essencial.

Mas, quando o jogo começava, os jogadores tinham autonomia para decidir.

Essa combinação — preparação profunda e liberdade na execução — é um dos fundamentos da liderança moderna.

O coletivo acima do individual

A Itália campeã de 1982 não era um time dependente de estrelas isoladas.

Era um sistema em que cada jogador compreendia seu papel dentro do conjunto.

Bearzot demonstrava algo que muitos líderes empresariais aprendem apenas após enfrentar crises organizacionais: performance sustentável nasce da coesão da equipe, não do brilho individual.

O que líderes corporativos podem aprender

A história de Bearzot oferece lições claras para executivos e gestores de pessoas.

Confie em talentos subestimados. Oportunidades estratégicas geram lealdade e desempenho.

Prepare profundamente, mas não engesse sua equipe. Autonomia cria responsabilidade e inovação.

Construa coesão antes de exigir resultados. Equipes fortes superam ambientes adversos.

Lidere como humano antes de liderar como técnico. Métodos são importantes, mas conexão humana é decisiva.

A verdadeira função de um líder

Bearzot compreendia algo fundamental sobre liderança. Cada pessoa carrega potencial, inseguranças, ambições e talentos que muitas vezes ainda não apareceram. O papel do líder é criar o ambiente em que esse potencial finalmente emerge.

No futebol de 1982, isso produziu campeões do mundo. No mundo corporativo, pode produzir algo igualmente raro: equipes que confiam, performam e vencem juntas.

Bearzot não apenas treinou jogadores. Ele transformou pessoas em campeões. E, no fundo, essa continua sendo a essência da liderança.

E você? Já precisou confiar em alguém quando todos ao redor diziam para desistir?

Hudson Carvalho é consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, diretor regional da Wisdom – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista (SP) e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras.

GRANDES LÍDERES ENXERGAM VALOR ONDE A MAIORIA VÊ APENAS RISCO. AO MANTER ROSSI NO TIME, BEARZOT APOSTOU EM UM TALENTO DESACREDITADO PORQUE PERCEBEU ALGO QUE OS CRÍTICOS NÃO ENXERGAVAM: O POTENCIAL DO JOGADOR AINDA ESTAVA INTACTO. ESSA CONFIANÇA TRANSFORMOU UM ATLETA QUESTIONADO NO ARTILHEIRO DE UMA COPA DO MUNDO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

FINANÇAS - DF PEDE EMPRÉSTIMO DE R\$ 4 BI PARA SALVAR BRB

Governo do Distrito Federal ainda busca uma forma de cobrir os prejuízos deixados pelo Banco Master na instituição

Do Estadão Conteúdo



Se liberado, o empréstimo pode não ser suficiente, já que a necessidade do BRB é estimada em R\$ 8 bilhões

O governo do Distrito Federal pediu um empréstimo ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC) de R\$ 4 bilhões para socorrer o Banco de Brasília (BRB) e cobrir os prejuízos deixados pelo Banco Master na instituição.

O pedido foi formalizado semana passada e saiu diretamente do gabinete do governador Ibaneis

Rocha (MDB). O FGC ainda não concedeu a operação. Com o dinheiro em mãos, o governo distrital poderá fazer um aporte no BRB.

O banco tem até o dia 31 de março para divulgar o balanço financeiro de 2025 e apresentar uma solução para a crise - porém negocia um adiamento do prazo. O valor do pedido de empréstimo foi publicado pela Folha de S. Paulo e confirmado pelo Estadão.

Como garantia, o governo do DF ofereceu imóveis do Distrito Federal e participação acionária em empresas públicas, incluindo o próprio BRB, a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal (Caesb) e a Companhia Energética de Brasília (CEB), conforme lei aprovada recentemente.

No sábado, 28, a proposta do BRB de comprar o Banco Master completou um ano. O banco estatal se vê diante do risco concreto de ser vendido ou liquidado, caso não seja socorrido pelo governo do Distrito Federal - que precisa aportar recursos para cobrir o rombo deixado pelas negociações com o banqueiro Daniel Vorcaro.

Para subsidiar a análise do FGC, o governo distrital começou a preparar de imediato um plano de negócios e um plano de capital relacionados ao BRB, com diagnóstico das necessidades e medidas internas em curso e um mapa das condições dos ativos oferecidos como garantia. O governo também informou ao fundo garantidor que começou a elaborar um cronograma de implementação e governança.

Pool de bancos

Pelo elevado volume que pode envolver a operação, pessoas que acompanharam operações do FGC entendem que o fundo sozinho não aprovará o empréstimo para o GDF. Por isso, um fator determinante para o sucesso ou não do socorro é a adesão de um pool de bancos, sejam eles públicos ou privados, para dar suporte à operação.

O entendimento é de que as conversas ainda são preliminares e ainda vão demandar um longo tempo de negociação. Mesmo o BRB sendo um banco público, e que conta com a simpatia de políticos do alto escalão em Brasília, os bancos farão uma operação estritamente técnica, e por isso as garantias são uma variável chave nesta equação.

O empréstimo pode não ser suficiente, já que a necessidade do BRB é estimada em aproximadamente R\$8 bilhões. Além disso, o uso de imóveis para o plano de capitalização do BRB foi judicializado. Há um processo que questiona a oferta de nove terrenos autorizados por lei.

A Justiça chegou a barrar o uso, mas a liminar foi derrubada. Outro processo impediu a oferta do imóvel mais valioso da operação, avaliado em R\$ 2,3 bilhões. O governo recorreu e aguarda julgamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

FINANÇAS - VORCARO PODE SER DONO OCULTO DA ENTREPAY

As relações entre as partes seriam iguais às ligações entre o Mast Do Estádio Conteúdo

As autoridades brasileiras suspeitam que o ex-banqueiro Daniel Vorcaro, do Master, era uma espécie de “dono oculto” da Entrepay, liquidada pelo Banco Central na sexta-feira, 27.

O diretor da instituição, Antônio Carlos Freixo Júnior - que teve a indisponibilidade dos bens decretada - é visto nos bastidores como um operador que usava a infraestrutura do conglomerado em benefício de Vorcaro.

Em nota, o Grupo Entre, controlador das instituições ligadas à Entrepay que foram liquidadas, negou que Vorcaro atue como sócio oculto das empresas. “Não existe qualquer vínculo societário, de controle ou governança entre o empresário e a companhia”, disse.

Segundo pessoas que acompanham as investigações, as suspeitas são de que as relações de Vorcaro com a Entrepay seguiam o mesmo modelo das ligações entre o Banco Master e a Reag Investimentos.

Uma série de fundos da gestora foi usada em esquemas de fraude e lavagem de dinheiro envolvendo o ex-banqueiro. Essas ações são investigadas pela Polícia Federal no âmbito da Operação Compliance Zero.

Antônio Carlos Freixo Júnior foi alvo da segunda fase da operação, que investigava as relações entre o Master e a Reag. Ele também foi um dos acusados - junto com o próprio Vorcaro - em um processo da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) que apura irregularidades na emissão e distribuição de cotas de fundos de investimento fechados.

Em dezembro, a CVM rejeitou uma proposta de acordo para encerrar o processo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

JUSTIÇA - ZANIN ANULA CONDENAÇÃO DE GAROTINHO

Ex-governador do Rio havia sido punido no âmbito da “Operação Chequinho”, que investigava crimes eleitorais

Do Estadão Conteúdo



O ministro Cristiano Zanin viu ilicitude no recolhimento de provas nos computadores da prefeitura de Campos de Goytacazes-RJ

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Cristiano Zanin anulou integralmente a sentença condenatória do ex-governador do Rio de Janeiro Anthony Garotinho no âmbito da “Operação Chequinho”, que investigava crimes eleitorais ocorridos em Campos dos Goytacazes (RJ).

Com a decisão, proferida na noite da sexta-feira, 27, a condenação de 13 anos e 9 meses imposta a Garotinho em 2017 foi invalidada e o ex-governador recuperou seus direitos eleitorais.

Zanin considerou, ao julgar o habeas corpus 242.021, que houve ilicitude no recolhimento de provas nos computadores da prefeitura de Campos de Goytacazes. Para o magistrado, houve quebra na cadeia de custódia, uma vez que os dados foram obtidos via pendrive sem a devida perícia técnica para garantir sua autenticidade.

Essa falha foi considerada uma violação direta aos princípios constitucionais do contraditório, do devido processo legal e da inadmissibilidade de provas ilícitas. Antes mesmo da anulação total, Zanin já havia concedido uma liminar suspendendo os efeitos da inelegibilidade, mas a decisão de sexta-feira tornou essa condição definitiva em relação a esse processo.

“Deferi o pedido liminar para suspender os efeitos da sentença condenatória proferida na Ação Penal Eleitoral n. 0000034- 70.2016.6.19.0100, da 100ª Zona Eleitoral de Campos dos Goytacazes/RJ, no que se refere à inelegibilidade do paciente (Garotinho) para as Eleições de 2024, até ulterior deliberação neste habeas corpus”, escreveu Zanin. Em outras palavras, o habeas corpus teria dado a palavra definitiva sobre o assunto.

Procurado para confirmar a informação ou para saber se cabe recurso, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) não respondeu a pedido de entrevista até a publicação desta reportagem.

A condenação

Garotinho havia sido condenado em primeira e segunda instâncias e o veredicto havia sido confirmado pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE) em março de 2026, com rejeição dos recursos da defesa.

O pedido feito no habeas corpus julgado na sexta foi baseado numa decisão concedida pelo ministro Ricardo Lewandowski, também do STF à época, que decretou a nulidade da sentença condenatória de Thiago Cerqueira Ferrugem Nascimento Alves, outro réu da mesma “Operação Chequinho”.

A defesa de Garotinho argumentou que a condenação do ex-governador baseou-se nos mesmos documentos eletrônicos (uma planilha extraída de computadores da prefeitura) que foram declarados ilícitos no caso de Thiago Ferrugem devido ao rompimento da cadeia de custódia.

Anteriormente, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) havia negado a extensão dessa decisão a Garotinho, alegando que não havia identidade fática total e que existiam outras provas independentes, mas o ministro Zanin reformou esse entendimento ao considerar que todos os elementos probatórios derivavam da medida de busca e apreensão anulada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

JUSTIÇA - ‘QUINQUÊNIO’ LIBERADO PELO STF TEM IMPACTO DE R\$ 1,1 BILHÃO AO ANO

Dado está entre os riscos fiscais previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias
Do Estadão Conteúdo

O pagamento do adicional por tempo de serviço conhecido como “quinquênio”, cujo pagamento a juízes e membros do Ministério Público (MP) foi autorizado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) na semana passada, pode custar R\$ 1,1 bilhão por ano aos cofres públicos. O dado está entre os riscos fiscais previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2026.

O “quinquênio” consiste em um adicional de 5% a cada 5 anos de carreira, até chegar ao limite de 35%. O benefício havia sido extinto em 2006, mas vinha sendo aplicado em alguns tribunais nos últimos anos por meio de decisões administrativas. Em 2023, o Tribunal de Contas da União (TCU) chegou a suspender esses pagamentos, mas a decisão foi suspensa pelo ministro Dias Toffoli, do STF.

Em dezembro de 2023, o Novo ajuizou uma ação no Supremo questionando a postura administrativa adotada pelo Conselho da Justiça Federal e por Tribunais Federais e Estaduais de pagar parcelas retroativas do “quinquênio” desde 2006, com correção monetária e juros de mora, a magistrados que tivessem entrado na carreira antes do fim do benefício. A ação está sob relatoria do ministro Cristiano Zanin.

Em janeiro de 2024, a Advocacia-Geral da União (AGU) se manifestou contra o benefício, sob o argumento de que não há ofensa ao “direito adquirido” dos magistrados.

Além disso, dados citados pela AGU na manifestação mostram que a inclusão do “quinquênio” na folha de pagamento já representava um impacto anual de R\$200,4 milhões. O pagamento retroativo, por sua vez, tinha impacto estimado de R\$ 715,2 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026

INTERNACIONAL - REUNIÃO PELA PAZ TERMINA SEM GRANDES AVANÇOS

Diplomatas que tentam mediar um acordo entre EUA, Israel e Irã se encontraram no Paquistão neste domingo

Do Estadão Conteúdo



Mais de 3 mil pessoas morreram devido ao conflito, iniciado há um mês após ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã

Diplomatas se reuniram neste domingo, 29, no Paquistão para discutir formas de encerrar os combates no Oriente Médio. Ainda assim, há poucos sinais de avanço, enquanto Israel e os Estados Unidos mantêm ataques contra o Irã, e Teerã responde com o lançamento de mísseis e drones em toda a região.

O governo paquistanês informou que os chanceleres da Arábia Saudita, Turquia e Egito participaram das conversas em Islamabad, capital do Paquistão. O primeiro-ministro do Paquistão, Shehbaz Sharif, afirmou que manteve “amplas discussões” com o presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, sobre o conflito na região.

Mais de 3 mil pessoas morreram ao longo do conflito de um mês, iniciado após ataques dos Estados Unidos e de Israel contra o Irã, que desencadearam a reação iraniana contra Israel e países árabes do Golfo. A guerra também ameaça o abastecimento de petróleo e gás, com o controle iraniano sobre o estratégico Estreito de Ormuz, o que afeta os mercados.

Estados Unidos e Israel não participam das negociações no Paquistão. Washington enviou reforços militares para o Oriente Médio, enquanto os rebeldes do Iêmen entraram no conflito no fim de semana, elevando o risco de ampliação da guerra e de impactos sobre o comércio global.

Israel anunciou novos ataques vindos do Irã neste domingo, e explosões foram ouvidas em Teerã.

O chanceler egípcio, Badr Abdelatty, o ministro das Relações Exteriores da Turquia, Hakan Fidan, e o chanceler saudita, príncipe Faisal bin Farhan, estão em Islamabad para negociações realizadas dias após os Estados Unidos apresentarem ao Irã uma lista de 15 pontos, entregue por meio do Paquistão como base para um possível acordo de paz.

Abdelatty afirmou que as reuniões buscam abrir um “diálogo direto” entre Estados Unidos e Irã, que têm se comunicado majoritariamente por meio de intermediários durante a guerra.

Contraproposta

Autoridades iranianas rejeitaram publicamente a proposta americana e descartaram negociar sob pressão. Ainda assim, a emissora estatal Press TV informou que Teerã elaborou uma contraproposta de cinco pontos, segundo uma fonte não identificada.

O plano prevê a interrupção da morte de autoridades iranianas, garantias contra novos ataques, reparações de guerra, o fim das hostilidades e o “exercício da soberania iraniana sobre o Estreito de Ormuz”.

As conversas no fim de semana pouco avançaram para reduzir o impasse entre Estados Unidos e Irã. Autoridades americanas afirmam que o conflito pode estar próximo de um ponto de inflexão, mas líderes iranianos seguem rejeitando negociações.

Na prática, os Estados Unidos enviaram milhares de fuzileiros navais e paraquedistas para a região. Ao mesmo tempo, os houthis, grupo apoiado pelo Irã que controla partes do Iêmen, anunciaram sua entrada no conflito e lançaram, pela primeira vez no sábado, mísseis contra o que chamaram de “alvos militares sensíveis” de Israel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/03/2026

INTERNACIONAL - MADURO DIZ ESTAR BEM E PEDE PAZ NA VENEZUELA

Ex-presidente se manifestou publicamente pela primeira vez desde a sua captura

Do Estadão Conteúdo

O presidente deposto da Venezuela, Nicolás Maduro, divulgou sua primeira mensagem pública desde que foi capturado em janeiro por forças dos Estados Unidos, junto com sua esposa, Cilia Flores, e transferido para julgamento em Nova York.

No comunicado, assinado também pela esposa, Maduro agradeceu as manifestações de apoio recebidas dentro e fora da Venezuela, afirmando que ambos estão “bem, firmes e serenos”, em oração permanente.

Ele destacou que mensagens, cartas e demonstrações de solidariedade têm fortalecido seu estado espiritual durante o período de detenção.

Maduro elogiou ainda a capacidade de união do povo venezuelano diante da crise e fez um apelo à consolidação da paz, da reconciliação e do diálogo no país. Segundo ele, o momento exige “força interior, compromisso com os valores e reencontro entre todos”, defendendo a convivência e o respeito como caminhos para o futuro.

A manifestação ocorre enquanto Maduro e Flores permanecem presos em Nova York, onde respondem a acusações como narcoterrorismo e tráfico de drogas e aguardam o andamento do processo judicial nos Estados Unidos. Na semana passada, o pedido da defesa para arquivar as acusações foi rejeitado.

Não foi divulgado se Maduro teve autorização para se manifestar em suas redes sociais. O comunicado foi ditado a advogados durante visitas legais ou chamadas telefônicas permitidas. Neste último caso, a mensagem chegaria a quem cuida das suas redes sociais na Venezuela.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/03/2026



CBN SANTOS

PORTO DE SANTOS ENTRA EM COMITÊ PARA AJUDAR NA CRIAÇÃO DA HIDROVIA DO RIO MADEIRA

Hidrovia promete reduzir custos de transporte, beneficiando o agronegócio e aumentando a competitividade do Brasil

Da Redação



A Autoridade Portuária de Santos participa de comitê para discutir gestão - Imagem: Divulgação

O Porto de Santos agora faz parte oficialmente de um grupo estratégico que vai decidir o futuro de uma das rotas de transporte mais importantes do Brasil: a Hidrovia do Rio Madeira. A Autoridade Portuária de Santos (APS) foi convidada para integrar um comitê que vai analisar os impactos na natureza e discutir como será a gestão desse caminho por onde passam

toneladas de produtos. A ideia é que a experiência do maior porto da América Latina ajude a transformar o rio em um corredor logístico moderno para levar soja e milho aos Estados Unidos e à Europa.

Para representar Santos nessa missão, foi escalado o superintendente de meio ambiente da APS, Sidnei Aranha. Ele esteve em Porto Velho na última segunda-feira (23) para o pontapé inicial do comitê, batizado de Com-Madeira.

Durante a viagem, ele conversou com engenheiros, empresários e até visitou comunidades ribeirinhas para entender de perto a realidade do local. Aranha destacou que o Porto de Santos "pulsa através das pessoas" e que essa parceria é uma forma de usar o que o Brasil produz para cuidar de quem constrói o país.

Combate a boatos

Um dos grandes desafios desse novo grupo será limpar a área quando o assunto são as "fake news". Tem circulado muita informação errada sobre o que vai acontecer com o Rio Madeira. O superintendente de Santos fez questão de deixar claro que a história de que o rio será privatizado é pura invenção. Segundo ele, quem mora na região e usa o rio para pescar, ir à escola ou se deslocar no dia a dia não vai pagar nem um centavo de pedágio. Essa isenção já está garantida no projeto que está sendo analisado pela Antaq.

Mas então, quem é que vai pagar a conta dessa obra toda? De acordo com os planos, os custos de implantação da hidrovia serão bancados por quem realmente ganha dinheiro transportando grandes cargas, como as empresas de soja, milho, combustíveis e fertilizantes. O projeto não é uma privatização, mas sim uma concessão que vai trazer equipamentos de segurança e sinalização que hoje fazem falta para quem navega por aquelas águas.

Peso da logística para o agronegócio

A pressa para tirar a hidrovia do papel tem um motivo bem claro: a produção de grãos no Norte e Centro-Oeste não para de crescer, mas esbarra na falta de caminhos eficientes para chegar aos navios. Atualmente, o transporte por caminhões é caro e lento, o que acaba tirando a competitividade do produto brasileiro lá fora. Com a hidrovia funcionando a pleno vapor, o custo do frete deve cair, beneficiando toda a cadeia produtiva.

O encontro em Porto Velho reuniu gente de vários setores, desde o DNIT e secretarias municipais até federações do comércio. A união de forças entre o Porto de Santos e os órgãos de Rondônia é vista como um passo decisivo para gerar desenvolvimento e novas oportunidades de emprego na região. A expectativa agora é que os debates técnicos avancem para garantir que o progresso chegue respeitando o meio ambiente e a vida de quem depende do 17º maior rio do mundo.

Fonte: CBN Santos

Data: 30/03/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

COM LANCE DE R\$ 2,9 BILHÕES E ÁGIO SUPERIOR A 200%, GALEÃO MUDA DE MÃOS E SERÁ ADMINISTRADO PELOS ESPANHOIS DA AENA

Certame foi realizado na B3, em São Paulo, e teve disputa acirrada entre os três interessados no terminal

Por João Sorima Neto e Ana Flávia Pilar — São Paulo



O Aeroporto Tom Jobim/Galeão, no Rio: leilão de repactuação teve disputa acirrada entre interessados — Foto: Guito Moreto - Agência O Globo

A Aena venceu na tarde desta segunda-feira o leilão de repactuação da concessão do aeroporto do Galeão, terceiro mais movimentado do país, atrás de Guarulhos e Congonhas, esses dois em São Paulo. Os espanhóis superaram a atual administradora RIOGaleão (que entrou no leilão com o novo nome de Rio de Janeiro Aeroporto) e a suíça Zurich. O consórcio Rio de Janeiro Aeroporto foi formado pela gestora brasileira Vinci

Compass e pela Changi, operadora de Cingapura. Os envelopes com as propostas foram abertos a partir das 15h, na B3, em São Paulo, mas o leilão acabou sendo decidido nos lances viva voz com as três proponentes concorrendo.

Disputa: Saiba quem concorreu ao leilão de repactuação do aeroporto do Galeão, na Zona Norte do Rio

O lance mínimo era de R\$ 932 milhões. A Aena e a Zurich fizeram propostas iniciais de R\$ 1,5 bilhão, na abertura dos envelopes, ágio de 60,80%, enquanto a Rio Galeão ofertou R\$ 934 milhões, ágio de apenas 0,13%. Após 26 lances, os espanhóis fizeram a oferta final de R\$ 2,9 bilhões, ágio de 210,88% e acabaram levando a concessão dos atuais administradores. O lance final foi superior a três vezes o valor da outorga mínima. O valor terá que ser pago à vista.

No início da viva voz, a disputa ficou entre a Aena e a Rio de Janeiro Aeroporto. Mas quando o valor ofertado pela Aena chegou a R\$ 2,2 bilhões, a Zurich começou a fazer propostas com um centavo de diferença dos espanhóis (que tinham que dar lances com diferença de no mínimo R\$ 20 milhões). A Aena passou então a fazer lances com diferença de R\$ 100 milhões.

O contrato prevê que a concessionária assuma 100% da operação do terminal, com a saída da Infraero da sociedade, que atualmente detém 49% da concessão. O prazo da concessão vai até 2039.

O novo leilão do Galeão é resultado de um acordo homologado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) que prevê, em lugar da devolução do terminal ao governo pela atual concessionária, a realização de um novo leilão com condições mais alinhadas aos modelos de concessões aeroportuárias realizadas recentemente no Brasil. O objetivo é reequilibrar economicamente o contrato original.

Logo depois do fim do certame, o presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Chagas Faierstein, disse que o sucesso do leilão também foi possível por conta da atuação do TCU, que abriu espaço para a construção de consensos e a reconciliação em contratos considerados estratégicos para o país. Ele lembrou ainda que o governo mantém negociações sobre concessões como a do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas.

O governo quer aproveitar a revisão dos contratos de concessão aeroportuária com problemas financeiros para repassar aos operadores 29 aeroportos regionais. Diferentemente do Galeão, que foi licitado individualmente, os aeroportos de Brasília e Campinas serão leiloados em blocos.

— Queremos contratos de concessões saudáveis, contratos de concessões que atraiam o investimento no nosso aeroporto. Investir na infraestrutura aeroportuária significa investir no Brasil.

Entre as novidades do novo contrato do Galeão está a substituição dos pagamentos fixos de outorga por uma contribuição anual variável de 20% sobre o faturamento bruto, aliviando o caixa da concessionária vencedora. Também foi excluída a obrigação contratual anterior de construir uma nova pista, o que exigiria pesados investimentos, adequando a operação à realidade da demanda atual. No ano passado, o Galeão bateu recorde de passageiros, com 17,5 milhões de pessoas transportadas.

Mas o potencial do terminal é de mais 30 milhões de passageiros/ano, o que mostra seu potencial de crescimento.

Mais segurança jurídica

O contrato também inclui compensação financeira ao Galeão caso o Santos Dumont ultrapasse limites de número de voos. Além disso, litígios bilionários entre a concessionária e a União serão extintos, garantindo estabilidade e segurança jurídica para a entrada de uma nova administradora ou continuidade da atual (Changi/Vinci).

A concessão do Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, foi colocada em leilão inicialmente em 2013, no auge do otimismo com o turismo no Rio de Janeiro, antes da Copa do Mundo e das Olimpíadas no Brasil, em 2014 e 2016, respectivamente. A Odebrecht associou-se à Changi para uma oferta de R\$ 19 bilhões por 51% do terminal – um ágio de 294% sobre o preço mínimo. Os 49% restantes ficaram com a Infraero.

No ano da Copa do Mundo, o Galeão transportou 17,2 milhões de pessoas e, no ano das Olimpíadas, o total chegou a 16,1 milhões. Mas a crise econômica do país, que começou em 2014 e durou até 2016, impactou negativamente as expectativas previstas no contrato de concessão. Em 2017, a Odebrecht também sofreu as consequências da Lava Jato e vendeu sua participação (30,6% do total) para a Changi. Em 2022, ano em que a pandemia de Covid já tinha feito estrago histórico no setor, o movimento de passageiros caiu para 6 milhões de pessoas, enquanto o Santos Dumont, no centro da cidade, transportou 10 milhões de pessoas.

Naquele ano, a Changi solicitou formalmente a devolução da concessão do Galeão ao governo federal, em fevereiro. A Changi citou o baixo desempenho econômico do Brasil desde 2013 e os efeitos da pandemia sobre a aviação civil para justificar sua decisão. A RIOGaleão informou ter investido R\$ 2,6 bilhões desde que assumiu a concessão. Em 2023, entretanto, a operadora desistiu de devolver a concessão do Aeroporto do Galeão (GIG) ao governo federal, reconsiderando sua saída após negociações para reequilibrar o contrato.

Para valorizar o Galeão, a fortalecê-lo com 'hub' internacional, o governo federal restringiu as operações no aeroporto Santos Dumot, limitando a capacidade de passageiros para 6,5 milhões/ano e impondo regras para reduzir voos de longa distância. O objetivo foi garantir que o SDU focasse nas ponte-aéreas para São Paulo e Brasília. Uma portaria foi assinada em agosto de 2023 para migrar voos do Santos Dumont para o Galeão, medida que entrou em vigor a partir de janeiro de 2024, visando aumentar o tráfego no terminal.

A atuação coordenada entre aeroportos do Rio é considerada fator crucial para o sucesso do empreendimento, segundo analistas. Desde que o Governo Federal adotou restrições à movimentação de passageiros no Aeroporto Santos Dumont, o número de usuários caiu pela metade enquanto o Galeão apresentou um aumento de 83%.

A Changi continuou operando o Galeão, mas em agosto de 2025 fechou acordo com a Vinci Compass para a venda de 70% de suas ações no terminal. A Changi, que tinha 51% da RIOGaleão, passou a ter 15,3%. A Vinci Compass, gestora de recursos, ficou com 35,7% da concessionária. No acordo de repactuação com o TCU, ficou estabelecida a saída da Infraero da concessão, e a realização de um novo leilão, com participação da atual concessionária, mas sem direito de preferência.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2026

SECRETÁRIO DO TESOUREIRO DIZ QUE GOVERNO VAI BUSCAR 'EQUILÍBRIO' SE ESTADOS RECUSAREM DIVIDIR CONTA PARA CONTER ALTA DO DIESEL

Governo quer conter impacto da alta do combustível na inflação sem comprometer as contas públicas
Por Bruna Lessa — Brasília



**Sede do Ministério da Fazenda, em Brasília —
Foto: Washington Costa/MF**

Em sua primeira coletiva no cargo, o secretário do Tesouro Nacional, Daniel Cardoso Leal, indicou que o governo deve insistir na divisão de custos com os estados para conter a alta no diesel, em meio ao impasse nas negociações sobre o modelo de subsídio ao combustível. Leal afirmou que a estratégia seguirá baseada no equilíbrio fiscal e sinalizou que a União não deve assumir sozinha o impacto de medidas para

reduzir os preços.

— Foi levada uma proposta para os estados, se ela não for aceita, com certeza vai haver discussões de quais seriam as possíveis soluções, sempre tendo o pressuposto do equilíbrio de sustentabilidade fiscal. Não acredito que o governo federal estará disposto a pagar todo o ICMS, mas com certeza vai haver algum equilíbrio — disse o secretário, ao comentar as discussões em curso dentro do Ministério da Fazenda.

A fala ocorre em um momento de indefinição nas negociações com os estados. Na última semana, secretários de Fazenda se reuniram com o secretário-executivo da pasta, Rogério Ceron, mas não chegaram a um consenso sobre a proposta do governo.

Pelo modelo em discussão, União e estados dividiriam um subsídio de R\$ 1,20 por litro do diesel importado, sendo R\$ 0,60 para cada lado. A União faria o repasse direto aos importadores e, posteriormente, compensaria os valores devidos pelos estados, possivelmente por meio do Fundo de Participação dos Estados (FPE).

A proposta enfrenta resistência dos governadores, que alegam falta de espaço fiscal para abrir mão de receitas.

Apesar de a medida não exigir unanimidade, a equipe econômica avalia que uma adesão parcial pode dificultar a operacionalização do subsídio.

Diante do impasse, os estados devem informar ao governo federal ainda nesta segunda-feira se aceitam aderir à proposta. A decisão havia sido adiada após uma reunião de cerca de seis horas na última sexta-feira, marcada por forte divisão entre os participantes.

Mesmo sem garantia de apoio amplo, o governo pretende editar uma medida provisória nos próximos dias para viabilizar a subvenção. O plano prevê duração temporária, até o fim de maio, e custo total estimado em cerca de R\$ 3 bilhões, dividido entre União e estados.

Para conter a alta do preço: ANP aprova metodologia de subvenção ao diesel com trava para a Petrobras

A iniciativa ocorre em meio à forte alta do diesel, que já subiu mais de 20% desde o início da escalada do conflito no Oriente Médio, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O avanço do preço tem pressionado os custos do transporte e preocupa o governo pelo potencial de impacto na inflação.

Leal afirmou que, caso a proposta atual não avance, novas alternativas poderão ser discutidas dentro da equipe econômica.

Em um momento anterior, chegou a ser discutida a redução do ICMS, que representa uma das principais fontes de arrecadação estadual, representando entre 20% e 30% das receitas, o que tem dificultado a adesão ao modelo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/03/2026

PETRÓLEO CHEGA A US\$ 116 COM ESCALADA DA GUERRA

Piora nos mercados leva a revisões nas apostas sobre juros globais
Por O Globo com agências internacionais



Bomba de sucção de petróleo no Texas, EUA — Foto: Daniel Acker / Bloomberg

A escalada da guerra no Oriente Médio levou o petróleo a US\$ 116 o barril e aumentou a postura cautelosa nos mercados, com investidores migrando para títulos do Tesouro americano e reduzindo apostas em novas altas de juros diante de temores de uma desaceleração na economia global.

Com isso, o Brent subiu cerca de 60% neste mês, o maior salto mensal desde 1988, segundo dados da LSEG, divulgados pela Reuters, superando os números registrados durante a Guerra do Golfo de 1990. O petróleo bruto dos EUA, por sua vez, subiu 52%, registrando sua maior alta mensal desde maio de 2020.

Os rendimentos dos títulos americanos caíram após os mercados monetários reduzirem a probabilidade de um aumento de juros pelo Federal Reserve em 2026 para 25%, ante cerca de 35% na sexta-feira. A taxa dos Treasuries de dois anos recuou dois pontos-base, para 3,89%. Os futuros do S&P 500 subiram 0,4%, depois do índice de referência cair ao menor nível desde agosto no fim da semana passada. O dólar teve pouca variação.

Os movimentos ocorreram após ataques com mísseis no Oriente Médio durante o fim de semana, quando o Irã e aliados lançaram ofensivas contra parceiros dos Estados Unidos. A chegada de um grupo anfíbio de assalto americano e a entrada de forças houthis apoiadas pelo Irã elevaram os temores de escalada após um mês de confrontos.

Embora os investidores tenham, até agora, focado principalmente no choque inflacionário provocado pela alta do petróleo — levando o mercado de Treasuries à maior perda mensal desde outubro de 2024 —, alguns dos maiores gestores de fundos de renda fixa de Wall Street afirmam que os rendimentos devem cair à medida que os impactos da guerra sobre o crescimento se tornem mais evidentes.

"Está ficando claro que os mercados esperam um período prolongado de preços elevados do petróleo, com implicações estagflacionárias para a economia global" escreveu Jim Reid, chefe de pesquisa macro e estratégia temática do Deutsche Bank.

A principal preocupação nesta manhã voltou a ser o crescimento, e não a inflação."

Na Europa, o índice Stoxx 600 teve dificuldade de definir direção, enquanto os mercados de títulos também avançaram, embora a queda dos rendimentos tenha sido menos acentuada do que nos EUA. O índice de ações asiáticas da MSCI caminhava para o nível mais baixo desde 1º de janeiro.

O iene subiu frente a todas as moedas do G10 após o chefe de câmbio do Japão, Atsushi Mimura, afirmar que o país pode adotar medidas mais contundentes no mercado de câmbio. O ouro se estabilizou após registrar seu primeiro ganho semanal desde o início da guerra, com investidores aproveitando quedas para comprar.

O petróleo pode atingir um recorde de US\$ 200 por barril caso o conflito com o Irã se prolongue até junho e o Estreito de Ormuz permaneça fechado, alertou o Macquarie Group. Um cenário em que a guerra se estenda até o segundo trimestre resultaria em preços reais historicamente elevados, segundo analistas liderados por Vikas Dwivedi, que atribuem 40% de probabilidade a esse cenário.

Uma alternativa, com probabilidade de 60%, indica que o conflito pode terminar no fim deste mês, disseram.

— O sentimento do mercado piorou, já que os impactos negativos potenciais não podem mais ser ignorados — disse Guillermo Hernandez Sampere, chefe de trading da gestora MPPM. — Não há perspectiva de um fim rápido para o conflito; a segurança das cadeias de suprimento precisa se basear em acordos sólidos.

O que dizem estrategistas da Bloomberg:

"O comportamento dos preços hoje parece repetir o que vimos ao longo do conflito, com as ações começando a semana em alta — o S&P 500 fechou em alta todas as segundas-feiras desde 28 de fevereiro — apenas para perder força depois. Sem um avanço relevante nas negociações entre EUA e Irã, esta semana tende a não ser diferente", comentou Adam Linton, estrategista macro.

*Com Bloomberg

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2026

ACESSO A ÁGUA E SANEAMENTO CRESCE EM BELÉM APÓS COP-30

Obras antes da conferência do clima aumentaram de 18,79% para 38,68% o serviço na área urbana

Por Mayra Castro — Rio de Janeiro



Estação de Tratamento de Esgoto Una, inaugurada em outubro de 2025. Hoje ela é a maior ETE do estado do Pará — Foto: João Caio/Agência Pará.

Belém do Pará, cidade que recebeu chefes de Estado, líderes de governo e representantes de mais de 100 países para a COP-30 no ano passado, ainda estava entre as piores na oferta de saneamento básico no Brasil até 2024. O município ficou no 94º lugar no ranking de saneamento de 2026, divulgado este mês pelo

Trata Brasil e elaborado pela GO Associados, com 88,18% de atendimento de água, mas apenas 25,27% de coleta de esgoto.

A COP-30 acelerou investimentos na infraestrutura da região. Segundo a Companhia de Saneamento do Pará (Cosanpa), a Secretaria de Estado de Obras Públicas (Seop) destinou mais de R\$ 1,4 bilhão em obras de saneamento na preparação para a conferência, com 13 canais contemplados, sendo 11 na periferia.

De acordo com a companhia, 89,2% da área urbana de Belém era atendida com abastecimento de água antes das obras da COP 30, número que passou para 90,45%, enquanto 18,79% da área urbana tinha coleta de esgoto, chegando a 38,68% após o evento.

Conforme a prefeitura de Belém, as principais obras foram a duplicação da avenida Bernardo Sayão, que integra drenagem, pavimentação, calçadas, acessibilidade, iluminação pública, redes de água e esgoto; e a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE).

Há ainda a construção de três UVRs, estruturas voltadas ao tratamento e reaproveitamento de resíduos sólidos, com foco na reciclagem e na inclusão de catadores.

Para Juliano Ximenes Ponte, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (UFPA), os dados divulgados pelo governo parecem melhores do que são:

— Quando o governo fala que aumentou de 18% para 38% (a cobertura do saneamento), ele está considerando que vai fazer todas essas ligações que promete, mas algumas dessas obras ainda estão em curso. E ele também está colocando no mesmo balaio o esgoto coletado e tratado. No entanto, são ligações que coletam esse esgoto, mas não necessariamente o tratam.

O professor também critica o modelo utilizado nas periferias. Ele diz que é marcado por estruturas de concreto e asfalto, sem áreas verdes, sombra ou espaços públicos. Esse tipo de solução tende a ser ineficiente no longo prazo, com risco de transbordamentos. Para ele, perdeu-se uma oportunidade ao não adotar alternativas mais modernas e sustentáveis, que integrem vegetação e materiais naturais para ajudar no tratamento da água, na preservação do solo e na redução da erosão.

Embora a Cosanpa continue atuando no estado, foi feita uma concessão para a Águas do Pará. A estatal é responsável por produzir e tratar a água, e a concessionária é encarregada da distribuição e do processo de esgotamento em 126 dos 144 municípios do Pará.

André Facó, diretor-presidente da empresa, diz que, entre os principais desafios, estão a falta de programas de investimentos regulares, além da vasta extensão territorial:

— Há uma dispersão populacional muito grande, que traz o desafio logístico de transportar os materiais necessários para todas as regiões. Precisa ter um planejamento e um investimento muito pesado para universalizar os acessos num tempo muito curto, em um estado que tem dimensões geográficas de um país, com realidades ambientais e econômicas muito diferentes.

Ele diz que uma das dificuldades está nas palafitas da população ribeirinha:

— Eu, como engenheiro, aprendi que a rede de saneamento tem de estar enterrada. Mas como é que enterra uma tubulação de água e esgoto no leito de um rio, que vai estar boa parte do dia submerso? E foi aí que tivemos de desenvolver uma tecnologia específica para essas casas em palafitas.

Segundo ele, a região centenária de Vila da Barca, uma das maiores comunidades ribeirinhas de palafitas da América Latina, está, pela primeira vez, recebendo água tratada.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/03/2026

OPERAÇÃO DE SANEAMENTO MUDA COM EXTREMOS CLIMÁTICOS COMO ENCHENTES E SECAS

Ações focam na proteção de mananciais, trabalho integrado com governos municipais e planos de contingência

Por João Sorima Neto — São Paulo

As enchentes no Rio Grande do Sul em 2024 e em Minas Gerais este ano mostraram a importância de incorporar os riscos climáticos no planejamento das operações de concessionárias de saneamento. Entre os principais aprendizados estão melhorar os planos de contingência, proteger instalações em áreas mais vulneráveis e integrar o planejamento do saneamento com a gestão de bacias hidrográficas. Isso requer investimentos em novos reservatórios, interligações entre sistemas de abastecimento, monitoramento hidrológico mais avançado e proteção ao meio ambiente.



Iguá Rio está fazendo a dragagem do complexo Lagunar, no Rio de Janeiro — Foto: Divulgação/Iguá

Outro alerta importante de especialistas e empresas: o poder público, seja municipal ou estadual, e as concessionárias devem atuar juntos para garantir a drenagem nas cidades, o que evita inundações.

—A drenagem urbana permanece a cargo dos municípios, enquanto estão sendo concedidos os serviços de abastecimento de água e tratamento de esgoto. As empresas precisam fazer monitoramento da qualidade da água já que a chuva intensa varre a cidade e isso tudo vai parar nas fontes de abastecimento — explica Carol Marques, coordenadora técnica da Associação Brasileira das Empresas de Saneamento (Abcon), que lembra que as secas afetam a qualidade da água aumentando a concentração de poluentes.

Aguinaldo Ballon, presidente da Cedae, que atua no tratamento e produção de água e saneamento em 15 cidades do estado do Rio, após conceder a distribuição para concessionárias privadas, avalia que a atuação entre poder público e concessionárias é imprescindível:

— Os municípios precisam mitigar riscos em áreas circunvizinhas às bacias hidrográficas, com ocupação ordenada e fiscalizada pelos órgãos ambientais. A infraestrutura urbana de saneamento requer uma atuação municipal e estadual, para a implementação do plano de saneamento das bacias hidrográficas por parte das concessionárias, que têm obrigações contratualizadas junto à agência reguladora.

Novo Guandu

Estão sendo investidos na segurança do sistema de abastecimento mais de R\$ 4 bilhões, diz Ballon, mas até 2029, a estimativa é chegar a R\$ 5,4 bilhões. São R\$ 2,2 bilhões no sistema Novo Guandu, que beneficiará cerca de 3 milhões de pessoas na Baixada Fluminense e na Zona Oeste do Rio. As novas Estações de Tratamento de Água (ETAs) receberão mais R\$ 660 milhões. Elas vão aumentar a estabilidade do fornecimento, evitando quedas de produção causadas pelas folhas e galhos carregados pelos mananciais em períodos de chuva.

Na preservação do meio ambiente, a Cedae tem recuperado matas ciliares, nascentes e áreas degradadas, especialmente nas bacias dos rios Guandu e Macacu, que atende mais de 12 milhões de pessoas na Região Metropolitana do Rio. Já foram plantadas 4,5 milhões de mudas e recuperados 2 mil hectares.

A Aegea, que controla as Águas do Rio, responsável pelo abastecimento de água e esgotamento sanitário em 27 municípios, incluindo 124 bairros da capital, investiu mais de R\$ 1 bilhão em projetos de resiliência hídrica. A Aegea também controla a Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan), que atende mais de 300 cidades no Rio Grande do Sul, e teve suas operações afetadas pelas enchentes dois anos antes.

Radamés Casseb, CEO da Aegea Saneamento, conta que foi montada uma força-tarefa com mais de mil profissionais, que instalaram reservatórios emergenciais, perfuraram poços, contrataram geradores e implantaram estruturas flutuantes, para restaurar o mais rapidamente possível os sistemas. A partir desta experiência, a companhia está ampliando a capacidade de reserva de água, modernizando sistemas de bombeamento e automatizando a operação.

— A Corsan segue investindo em perfuração de poços, modernização tecnológica, revisão das ETAs, alterações estruturais em cerca de 30% das unidades, construção de diques e interligações de sistemas — explica Casseb.

Já em Manaus, onde a companhia enfrentou, nos últimos anos, duas das maiores estiagens na região amazônica, foram adotadas soluções como o rebaixamento das bombas de captação no Rio Negro e

a instalação de bombas anfíbias, adaptadas às variações do nível do rio para evitar desabastecimento. No Piauí, também afetado historicamente pelas secas, a empresa vai investir R\$ 8,6 bilhões, em 35 anos, para modernizar sistemas de abastecimento, perfurar e recuperar poços, além de implantar estações de tratamento de água compactas e reservatórios modulares, que permitem ampliar a produção e distribuição de água em áreas com estiagens recorrentes.

Para conservar mananciais e recuperar áreas estratégicas, a Aegea atua em parcerias, por exemplo, com o WWF-Brasil, no projeto “Água Limpa para Todos”, nas cabeceiras do Pantanal (MS). No Programa Floresta Viva, com o BNDES, a Aegea investe R\$ 60 milhões no Rio de Janeiro e R\$ 5,2 milhões no Pantanal (MT e MS).



No Rio Negro, em Manaus, foram instaladas bombas anfíbias — Foto: Divulgação/Aegee

A Iguá Saneamento, que no Rio de Janeiro, através da Iguá Rio, cobre áreas da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, além dos municípios de Miguel Pereira e Paty do Alferes, já incorporou os eventos climáticos no planejamento.

— Desde 2023, fazemos estudos climáticos com base em cenários do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (da sigla em inglês) IPCC e em modelos climatológicos — diz René Silva, CEO da Iguá Saneamento.

No Rio de Janeiro, a empresa avançou na dragagem do Complexo Lagunar, além do plantio de 165 mil mudas de mangue. Em Sergipe, foi criado o Plano Verão, com reabilitação de adutoras, ampliação de reservatórios e implantação de ETAs modulares.

Metas ambientais

Na Sabesp, com 22 milhões de clientes na Região Metropolitana de São Paulo, o contrato de concessão já inclui metas ambientais e sociais, conectando clima e saneamento, diz Samanta Souza, diretora-executiva de Relações Institucionais e Sustentabilidade. A companhia vai investir R\$ 5 bilhões em segurança e resiliência hídrica para ampliar a oferta de água em 8,8 mil litros por segundo. Nos próximos cinco anos, vai investir R\$ 90 milhões no plantio de mais de um milhão de mudas para formar um cinturão verde no Sistema Cantareira:

— Estamos ampliando o uso de água de reúso, e em 2025 o volume superou 21 milhões de metros cúbicos, resultado da expansão do aproveitamento de esgoto tratado com tecnologia de ponta. E visamos reduzir perdas, com R\$ 1 bilhão em substituição de tubulações, tecnologia para detecção e reparo de vazamentos, combate a fraudes e regularização de áreas informais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/03/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ESPANHOLA AENA VENCE LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO COM OFERTA DE R\$ 2,9 BI, ÁGIO DE 210,88%

Empresa que já administra Congonhas, em São Paulo, superou as propostas da RioGaleão, atual concessionária, e da Zurich Airport, em disputa acirrada na B3, nesta segunda-feira, 30

Por Elisa Calmon (Broadcast) e Aramis Merki II (Broadcast)

A espanhola Aena, responsável pelo Aeroporto de Congonhas (SP), passará a operar dois dos maiores terminais do País ao assumir também o Aeroporto Internacional do Galeão (RJ). Após acirrada disputa a viva-voz, a empresa arrematou o leilão de repactuação ao oferecer R\$ 2,9 bilhões, com ágio de 210,88% e, assim, superou as propostas da RioGaleão, atual concessionária, e da Zurich Airport, em certame realizado nesta segunda-feira, 30, na sede da B3, em São Paulo.

A Aena, que conduz atualmente obras de modernização e ampliação em Congonhas, opera 17 aeroportos no País, incluindo Recife (PE) e Maceió (AL). O lance inicial da empresa foi de R\$ 1,5 bilhão, ágio de 60%, empatado com a Zurich Airport, mas a espanhola teve que praticamente dobrar a cifra após uma disputa acirrada no viva-voz, com 26 lances.



Aeroporto internacional Tom Jobim, o Galeão, na Ilha do Governador no Rio de Janeiro Foto: Pedro Kirilos/Estadão

A atual concessionária, formada pela Changi, de Singapura, e a francesa Vinci, apresentou o menor lance na primeira etapa, com R\$ 934 milhões, ágio de 0,13%, mas chegou a subir a oferta para R\$ 1,88 bilhão no viva-voz. Depois disso a concorrência ficou concentrada entre Aena e Zurich Airport. A última oferta oferecida pela empresa suíça, responsável pelos terminais de Florianópolis (SC), Vitória (ES) e Natal (RN), foi de R\$

2,8 bilhões.

O lance mínimo previsto em edital era de R\$ 932 milhões. O contrato estabelece ainda o pagamento de contribuição variável equivalente a 20% do faturamento bruto da concessionária até 2039, além da saída da Infraero da administração até março de 2026.

Atualmente, a União, por meio da Infraero, detém 49% da concessionária RioGaleão, enquanto o restante pertence à Vinci e à Changi. O grupo francês ingressou no ativo em outubro de 2025, após adquirir 70% da participação da acionista original.

O novo leilão, realizado mais de uma década após o primeiro, foi estruturado para resolver o impasse da concessão, diante das dificuldades da RioGaleão em cumprir as condições originais do contrato. O modelo de repactuação, que prevê a participação do operador atual, buscou reequilibrar economicamente o ativo e preservar a continuidade da operação, evitando a devolução do aeroporto ao poder público. A estratégia tem sido adotada também em concessões rodoviárias.

Uma concessão entre idas e vindas

A concessão do Galeão foi arrematada em 2013 por um consórcio formado pela Changi e Odebrecht, com oferta de R\$ 19 bilhões e ágio de quase 300%, no âmbito da terceira rodada de concessões aeroportuárias, que incluiu o terminal de Confins (MG). Quatro anos depois, a construtora vendeu sua participação em meio aos desdobramentos da Operação Lava Jato.

No início de 2022, a Changi chegou a manifestar intenção de devolver a concessão, citando frustração de demanda em relação às projeções iniciais, agravada pelos impactos da pandemia de covid-19 e pela não confirmação de fatores macroeconômicos previstos no edital original. Posteriormente, recuou.

Para impulsionar a demanda no Aeroporto Internacional do Galeão, o governo federal determinou a restrição de voos no Aeroporto Santos Dumont, com redirecionamento de operações para o Galeão. Nesse contexto, o terminal bateu recorde de passageiros em 2025, com 17,8 milhões de viajantes, alta de 125% em relação a 2023.

Em junho de 2025, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a repactuação da concessão por meio do modelo de venda assistida, que prevê a realização de novo leilão. O processo é resultado de

uma solução consensual homologada pela Corte, por meio da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso).

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, o acordo aprovado reequilibró economicamente a concessão e incorporou cláusulas alinhadas aos contratos mais recentes do setor.

O próximo caso de repactuação no setor aeroportuário deve ser o Aeroporto Internacional de Brasília, cujo processo de solução consensual será analisado nesta quarta-feira pelo TCU. A concessão é administrada pela Inframerica S.A., que enfrenta dificuldades operacionais após a crise econômica e os impactos da pandemia de covid-19.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/03/2026

LULA QUER PACOTE DE BONDADES NA ECONOMIA EM ANO ELEITORAL PARA MELHORAR A POPULARIDADE; VEJA MEDIDAS

Presidente entra em 'modo cobrança', diz que oposição é mais eficiente na comunicação e vê risco nas urnas caso não haja medidas de curto prazo

Por Vera Rosa e Alvaro Gribel

BRASÍLIA – Preocupado com o avanço da oposição nas pesquisas de intenção de voto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva investe em um pacote de bondades para obter dividendos eleitorais. Lula entrou no que aliados chamam de "modo cobrança" e tem pressionado auxiliares a apresentar resultados rápidos porque, no seu diagnóstico, a comunicação do governo ainda não conseguiu demonstrar o que vem sendo feito.



Se por um lado os indicadores macroeconômicos são favoráveis ao governo, com inflação dentro do intervalo de tolerância da meta, desemprego na mínima histórica e crescimento do PIB, por outro as pesquisas indicam que a economia continua sendo uma das principais preocupações dos brasileiros.

O presidente Lula participa da 18ª Caravana Federativa, em Niterói, no estado do Rio. Foto: Pedro Kirilos/Estadão

O crescente endividamento das famílias, com a taxa de juros nas alturas, é o que mais causa apreensão no presidente a menos de sete meses das eleições. Na lista das medidas em estudo por Lula estão iniciativas para reduzir a conta de luz e diminuir o custo do rotativo do cartão de crédito.

A equipe econômica também vai regulamentar o uso do saldo do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para o crédito consignado privado e avalia outras formas de reduzir os juros para as famílias. Procurado, o Ministério do Trabalho não quis se manifestar sobre isso.

Custo da energia elétrica entra no radar

Na semana passada, Lula se reuniu com ministros para acertar detalhes de um empréstimo de aproximadamente R\$ 7 bilhões às distribuidoras de energia elétrica.

A linha de crédito será criada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para minimizar o aumento das tarifas de energia neste ano de eleições.

Na avaliação de Lula, o aumento das tarifas de luz é mais um fator que pode ter impacto negativo nas urnas e há receio de que a guerra no Oriente Médio contribua para a elevação desses preços.

As últimas pesquisas com simulações de segundo turno assustaram o governo ao mostrar um empate técnico entre o presidente e o senador Flávio Bolsonaro, candidato do PL ao Palácio do Planalto e seu principal adversário.

A prática de segurar os reajustes de energia elétrica às vésperas das eleições já foi adotada nos governos de Jair Bolsonaro (PL) e Dilma Rousseff (PT). Passadas as disputas, porém, os preços da conta de luz ficaram ainda mais caros.

Dívida em alta preocupação

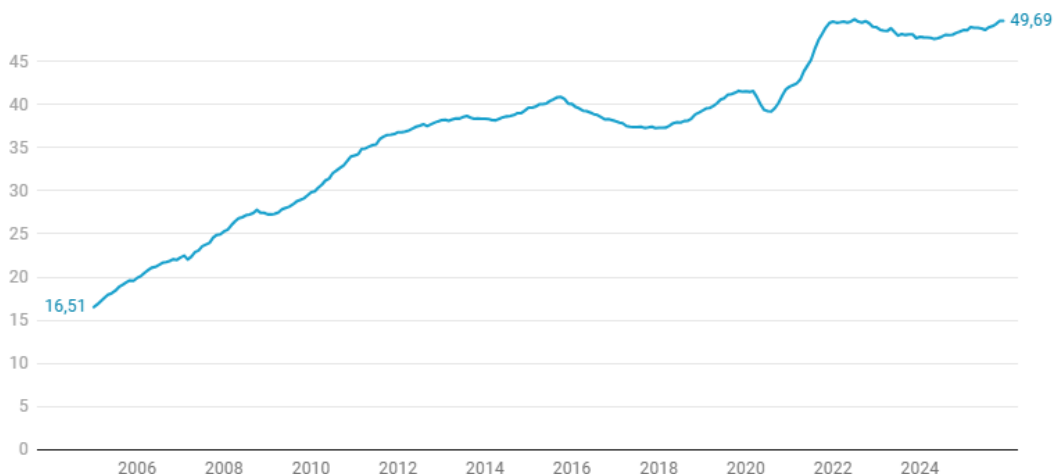
O endividamento das famílias tem causado apreensão. Duas reuniões de emergência já foram convocadas pelo presidente, nos últimos dias, apenas para tratar do tema e vieram à tona ideias para fixar um teto no crédito rotativo do cartão.

“O presidente pediu para estudar (o assunto). Ele disse assim: ‘Olha, como é que pode um juro que é uma Selic por mês em crédito rotativo?’ Isso não tem justificativa. Então, o presidente pediu ao Banco Central e ao Ministério da Fazenda para ver que medidas podem ser tomadas”, admitiu a ministra-chefe da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann.

Joga contra essa proposta, no entanto, o fato de o governo já ter adotado um teto para os juros em 2024 sem que a medida tenha sido eficiente. Questionado a respeito do assunto na quinta-feira, 26, o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, também foi nessa linha. “Pessoalmente, sempre lembro que estratégias de limitação de preço produzem também limitação de oferta”, destacou.

Pelos dados do BC, o endividamento das famílias em relação à renda anual chegou a 49,69%, abaixo apenas de julho de 2022 – curiosamente o ano em que o então presidente Jair Bolsonaro perdeu a reeleição para o próprio Lula –, quando bateu em 49,8%.

Dívida total sobre a renda anual (em %)



Fonte: Banco Central - [Obter dados](#)

Outro dado que também preocupa é o comprometimento da renda com o pagamento das prestações. O número é recorde para a série do Banco Central e mostra que os brasileiros já gastam quase um terço do salário para pagar juros e serviço das dívidas com o sistema financeiro nacional. Em dezembro do ano passado, esse percentual atingiu 29,19%.

“A sociedade brasileira está endividada. Então, eu pedi (uma solução) ao meu ministro da Fazenda, porque a gente precisa tentar resolver esse problema da dívida das pessoas”, afirmou Lula na quinta-feira, 26, ao visitar uma fábrica de automóveis no interior de Goiás.

Na Faria Lima, medidas para impor teto nos juros são vistas com ceticismo porque podem levar a uma retração na concessão, fazendo o governo dar um “tiro no próprio pé”. Além disso, economistas lembram que foi o presidente quem estimulou as famílias brasileiras a se endividar para comprar bens.

Comprometimento da renda com pagamento de dívida



Source: Banco Central - [Get the data](#)

Lula tem reclamado muito com auxiliares sobre o fato de o governo não conseguir divulgar suas realizações e parecer inerte diante dos últimos acontecimentos.

“O povo quer mais porque está mais endividado. O padrão de consumo também mudou”, disse o presidente. “Apesar de as pessoas estarem ganhando mais do que quando nós entramos, a percepção delas é que não estão. Nunca colocamos na nossa conta despesas com celular, iFood, Uber, Pix e nem despesas com um cachorrinho”.

O presidente pediu à equipe de comunicação que faça uma campanha de esclarecimento sobre esse tipo de gastos para que o trabalhador saiba como administrar os seus próprios rendimentos.

“Estamos passando por uma revolução na comunicação e a direita é muito mais profissional do que nós nisso”, argumentou ele.

Duas vezes por semana Lula se reúne com o núcleo de coordenação de sua campanha, formado em sua maioria por petistas da velha-guarda, e com ministros mais próximos. De acordo com relatos, ele tem distribuído broncas e não esconde a frustração com o fato de, ao fim de seu terceiro mandato, novos programas como o “Pé-de-Meia” e o “Desenrola” serem ofuscados pela alta dos juros.

O Banco Central começou um ciclo de corte de juros, mas a Selic caiu apenas 0,25 ponto percentual na reunião deste mês, para 14,75% ao ano. Por causa da guerra no Irã, o ritmo de cortes deve ser mais lento, com risco até de uma parada nas reduções.

Guerra já levou a medidas para o diesel

O governo já anunciou medidas para tentar conter a alta do preço do diesel, que tem como pano de fundo o conflito no Oriente Médio. O guerra fez o preço do barril de petróleo saltar da casa de US\$ 60 para mais de US\$ 100, em um choque de energia que atingiu o mundo todo.

O grande temor do governo é que haja uma greve de caminhoneiros por causa do aumento dos preços, como ocorreu em 2018, no governo Michel Temer, paralisando o País.

No início do mês, a equipe econômica zerou os impostos federais (PIS e Cofins) sobre o diesel e adotou medidas de subvenção (aporte direto de recursos) para os importadores do produto. O custo estimado é de R\$ 3 bilhões ao mês, para tentar reduzir em R\$ 0,64 o preço do litro do combustível.

Ao todo, a iniciativa deve custar R\$ 30 bilhões ao governo, mas esse valor será pago com a criação de um imposto de exportação temporário para o setor de petróleo. Isoladamente, a renúncia fiscal com PIS e Cofins será da ordem de R\$ 20 bilhões, enquanto as subvenções vão custar em torno de R\$ 10 bilhões.

No dia seguinte do anúncio, porém, a Petrobras reajustou os preços, o que fez com que o impacto na bomba fosse quase nulo. Na prática, a medida permitiu que a empresa corrigisse um pedaço da defasagem e evitasse que o risco de desabastecimento – que ainda existe – ficasse ainda maior.

Agora, a equipe econômica negocia com os Estados para que eles consigam mitigar o custo do ICMS sobre o diesel. A primeira proposta foi feita, mas enfrenta resistência dos governadores.

Uma nova rodada de negociações foi aberta, e a intenção da Fazenda é conceder subvenção para reduzir o preço em R\$ 1,20 por litro importado, dividindo a conta com os governadores. O objetivo do governo é pagar tudo à vista, mas descontar a parcela que o Tesouro tem de transferir para o Fundo de Participação dos Estados (FPE).

Após reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) – colegiado que reúne representantes dos Estados e do governo federal - na sexta-feira, 27, em São Paulo, o secretário executivo do Ministério da Fazenda, Rogério Ceron, disse que o grupo dos resistentes à ideia compreendeu a proposta e deve dar uma resposta até esta segunda, 30, depois de avaliação dos governadores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/03/2026

CASO MASTER: COMO FUNCIONAVA A ENGRENAGEM QUE CRIOU A MAIOR FRAUDE FINANCEIRA JÁ PRATICADA NO PAÍS

Segundo investigações, que tendem a continuar por longo tempo e identificar idealizadores da estrutura, modelo foi criado para ludibriar órgãos de controle e fiscalização; Vorcaro e Reag não se pronunciaram

Por Cristiane Barbieri

O avanço das investigações sobre o caso Master começa a tornar mais clara a intrincada teia criada para dar suporte à maior fraude financeira já praticada no País, segundo as autoridades. Ao mesmo tempo, indica que as apurações continuarão por bastante tempo: a cadeia de envolvidos tende a aumentar, inclusive com a revelação dos artífices dessas estruturas, que devem ir além de Daniel Vorcaro, controlador do banco.



Procurada, a defesa de Vorcaro não se manifestou sobre o que foi revelado nas investigações.

Sede do Master: criatividade contábil / Foto Tiago Queiroz/Estadão Foto: Tiago Queiroz/Estadão

As descobertas revelam também como foi possível driblar regras e estruturas criadas justamente para evitar casos como esse. Entre elas estão a supervisão das instituições financeiras pelo Banco Central

(BC), a regulação do mercado de capitais pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o monitoramento de operações atípicas pelo Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf), além das auditorias independentes e de pilares básicos da gestão de fundos, como o tripé formado por administrador, gestor e custodiante.

Numa metáfora bastante simplificada para efeito de entendimento, o Master poderia ser comparado a um parque de diversões. Para entrar, o investidor troca seus reais por ingressos de papel (como os CDBs e cotas de fundos). Na propaganda do parque, aparecem muitas atrações e com garantia da diversão, pagas pelo Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Por dentro, porém, as montanhas-russas são de papelão — mas o aval de “peritos” continua a atrair muitos investidores. Para dar a impressão de que o parque está cheio, o Master monta uma espécie de jogo de espelhos: compra empresas de fachada ou ativos de baixo valor, que passam por uma cadeia de fundos e acabam superavaliados. Parte desses recursos volta ao próprio banco. No fim, o dinheiro não sai do lugar — apenas circula internamente, criando um movimento artificial que aparece nos balanços como sinal de sucesso.

Embaixo do parque, porém, há um ralo que escoar o “dinheiro bom”, que chegou na entrada, para fundos no exterior. São muitas justificativas usadas para esse envio, como pagamento de advogados e consultorias, remessa de lucros sobre operações financeiras bem-sucedidas e outras.

Até que o esquema ficou insustentável. De um lado, aumentava a pressão e o escrutínio do BC sobre o banco. De outro, a Operação Carbono Oculto arrombou as portas do “parque de diversões”, em agosto de 2025. A investigação em torno da presença do crime organizado na Faria Lima congelou fundos da gestora Reag, uma das que ajudava a dar suporte a esse mecanismo, segundo as autoridades. Procurada, a Reag também não se manifestou.

A dúvida, entre profissionais da Faria Lima, é se a PF mirou o Master ou se acertou o que não viu, ao investigar o Primeiro Comando da Capital (PCC).

Atrações de fachada

Após captar recursos de investidores, o Banco Master não os direcionava para empréstimos, como fazem outras instituições. Segundo as investigações, sua principal atividade era comprar ativos baratos — ou sem valor — e fazê-los circular entre fundos e transações, criando uma valorização artificial.

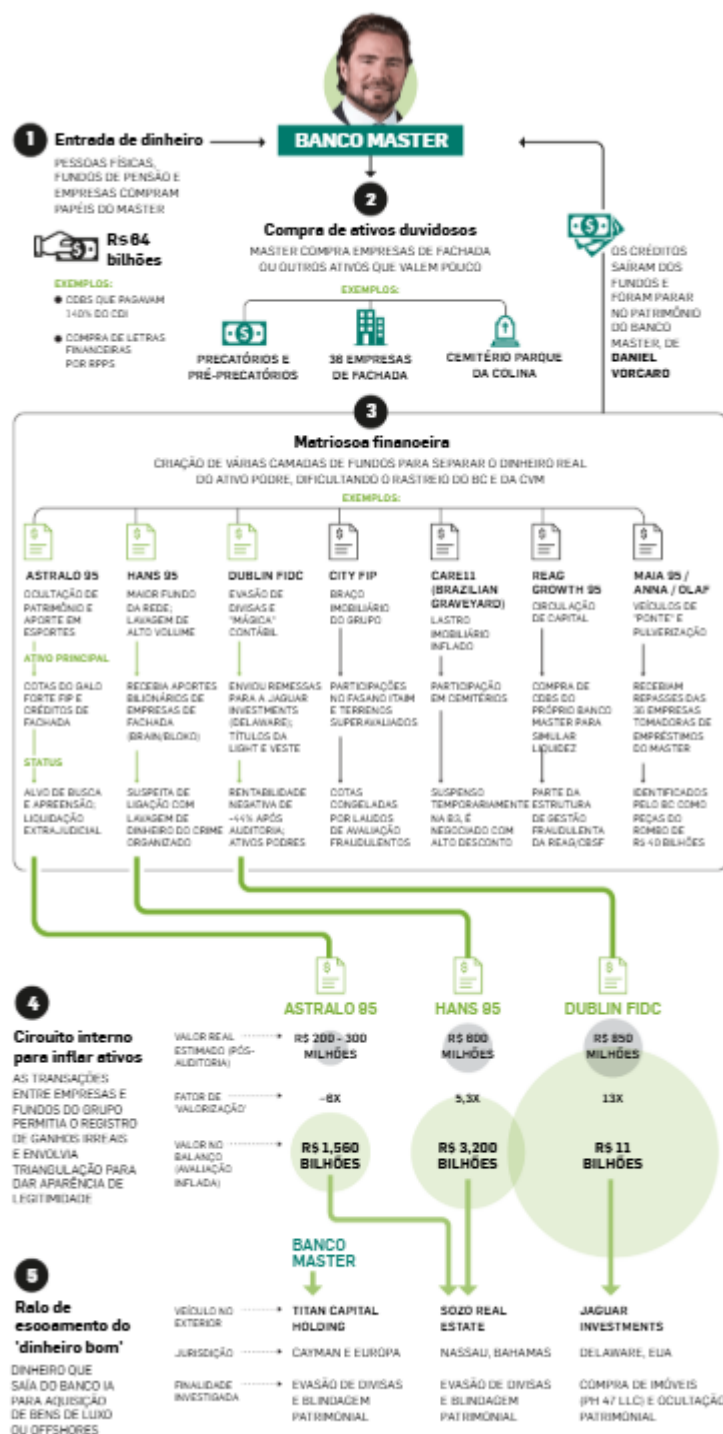
Entre esses ativos, estavam precatórios e pré-precatórios, empresas de fachada e terrenos. Para ficar num exemplo, o Master era dono de cotas do fundo Graveyard Death and Care (negociada na B3 com o código CARE11).

Esse fundo abrigava ativos reais, como o Cemitério Parque da Colina, em Sabará (MG), que pertencia à família de Vorcaro. Também de jazigos no Cemitério do Morumby (SP), uma fatia do Grupo Cortel, o Cemitério Parque São Vicente (RS), entre outros.

De acordo com investigações da Polícia Federal enviadas ao Supremo Tribunal Federal (STF), o Parque da Colina foi superavaliado em R\$ 181 milhões. O valor foi atestado por laudos. A CVM, porém, contestou esse valor e o revisou para baixo. O fundo também foi alvo de uma investigação da autoridade do mercado de capitais sobre manipulação de mercado.

Ao inflar ativos como esse, os fundos também pareciam mais valiosos — assim como o próprio banco —, o que ajudava a sustentar novas captações de recursos, com a venda de CDBs e letras financeiras.

A engrenagem



Com valor de mercado de R\$ 34,2 milhões, o CARE11 declarou ter patrimônio líquido de R\$ 249 milhões. Este é o valor que o fundo diz ter em ativos (cemitérios e jazigos) após subtrair dívidas. O indicador de preço do ativo sobre o valor patrimonial é de 0,14, o que mostra que o fundo é negociado com um “desconto” de 86%. Na prática, o mercado acredita que os ativos do fundo valem apenas 14% do que está registrado no papel.

Além disso, o CARE11 tem retorno sobre o investimento (conhecido como dividend yield) de 0% há anos, o que significa que, apesar de declarar um patrimônio milionário, não gera lucro real em dinheiro para distribuir aos seus mais de 6,9 mil cotistas.

O carrossel infinito

Há muitos casos assim, em várias frentes descobertas pelas autoridades. Outra peça na engrenagem revelada pelo jornal Valor Econômico, a partir de investigações da PF, mostrou a existência de 36 empresas usadas no esquema de valorização artificial de ativos, que desviou R\$ 11,5 bilhões. O caso mais emblemático desse grupo foi o fundo Brain Cash, gerido pela Reag Investimentos, que multiplicou seu patrimônio em nada menos do que 3.000.000% em 20 dias.

Nesse caso, o esquema começa com a construtora Brain Realty, que tinha capital social de R\$ 2 milhões (anteriormente de apenas R\$ 100) e tomou um empréstimo de R\$ 495 milhões do Master. Poucos dias depois, fez um aporte de R\$ 450 milhões no fundo Brain Cash, que tinha patrimônio de R\$ 15 mil.

Após passar por outros fundos (em questões de minutos) e comprar ativos sem valor, como cartões (títulos) do extinto Besc, posteriormente valorizadas artificialmente, o dinheiro voltava ao Master. Não como pagamento do empréstimo feito à Brain Realty, mas como aplicações em CDBs do banco.

Ao receber seu próprio recurso como um novo investimento, o Master conseguia dois efeitos: o empréstimo original continuava entre seus ativos e o dinheiro que voltava (como uma aplicação em CDBs) fazia crescer seu balanço. No papel, o banco parecia ter dobrado de tamanho, aumentando seu índice de Basileia, que o permite continuar captando. Na vida real, havia apenas ativos fraudados, segundo as investigações.

Por outro lado, o “passeio pelos fundos” do Brain Cash resultava na reavaliação de ativos – no caso, em 30 mil vezes. Esse “lucro” entrava no balanço como resultado de equivalência patrimonial, o que

permitia ao banco mostrar aos acionistas e ao BC um lucro bilionário que, na verdade, era o mesmo dinheiro girando na roda gigante.

O maior fundo usado para dar base a essa estrutura era o Hans 95, também administrado pela Reag, que chegou a investir R\$ 2,5 bilhões no Master. Usado em muitas operações desse tipo, ele recebeu, por exemplo, dívidas e precatórios do Grupo João Santos, comprada pelo Master por valores baixíssimos (com descontos que chegavam a 90%).

Dentro da estrutura na qual o Hans 95 operava, o ativo sofreu uma reavaliação técnica e passou a valer centenas de milhões de reais, sob o argumento de que a recuperação judicial da usina teria sucesso garantido. Entre muitos exemplos, as autoridades descobriram que o Hans 95 estava sendo usado para dar aparência de “fundo de investimento multimercado sério” a um amontoado de dívidas incobráveis. Era no Hans 95 que o dinheiro dos RPPS (as previdências de funcionários públicos de prefeituras) era aplicado.

O ralo sob as engrenagens

No ralo de escoamento para o exterior, a PF identificou que a valorização do Brain Cash foi usada especificamente para “lastrear” a saída de R\$ 700 milhões para o exterior sob a rubrica de dividendos. Como o fundo “lucrou” muito, os sócios alegavam que tinham o direito de retirar esse lucro e enviá-lo para suas contas fora do País.

O Hans 95 foi identificado como uma das principais ferramentas para evasão de divisas e o envio de recursos ao exterior. Por ser classificado como um fundo que pode investir em ativos estrangeiros, o Hans 95 tinha permissão legal para enviar dinheiro para fora do Brasil. O esquema utilizava essa prerrogativa para transferir recursos para offshores em Cayman e Delaware sob a aparência de “alocação de capital”.

Parte do dinheiro que saía via Hans 95 retornava ao Brasil como Investimento Estrangeiro Direto (IED), segundo relatórios da Operação Compliance Zero. Isso servia para comprar novas empresas e dar ao Grupo Master uma imagem de sucesso internacional, quando, na verdade, era o mesmo dinheiro desviado dos investidores brasileiros e de prefeituras (RPPS).

Quando o Hans 95 e outros fundos foram bloqueados na Carbono Oculto, uma série de empresas ligadas ao grupo começaram a enfrentar dificuldades. Antes mesmo de o Master ser liquidado, outros investidores com conexão próxima ao grupo passaram a ter problemas de liquidez.

Ainda não há uma estimativa oficial de quanto foi desviado ao exterior, mas as investigações apontaram o envio de dinheiro a paraísos fiscais como Ilhas Cayman, Ilhas Virgens Britânicas, Panamá e Delaware (EUA), além de vários países da Europa.

Fragilidades na fiscalização

O esquema do Grupo Master foi desenhado para explorar as “zonas cinzentas” e as limitações de comunicação entre os diferentes órgãos de fiscalização, segundo especialistas. Cada autoridade era enganada com uma estratégia específica, seja com a valorização artificial do patrimônio, laudos falsos ou a multiplicação de operações, para passar incólume nas movimentações financeiras de alto valor.

“O Caso Master expôs uma série de fragilidades dos órgãos reguladores, sobretudo na comunicação entre eles”, diz Cleveland Prates, professor de Economia da FGV Law. “Se houver um aprendizado possível, deve ser o maior investimento no fortalecimento desses órgãos, o que tem um custo baixo, em relação às perdas que eles podem evitar.”

O primeiro alerta criminal do BC em relação ao Master só foi dado após a identificação de uma carteira de crédito falsa de R\$ 12 bilhões feita pela instituição ao Banco de Brasília (BRB), quando foi anunciada sua venda ao banco público.

A CVM mapeou 200 processos administrativos contra o Master e a Reag desde 2017, quando começou a identificar os primeiros indícios de ficção contábil. Muitos deles ficaram restritos ao

ambiente interno do órgão e alguns resultaram em multas irrisórias em relação ao tamanho do problema.

“A Lava Jato impactou o setor de infraestrutura como um todo e ainda é cedo para se falar do alcance da Compliance Zero no setor financeiro”, afirma Marcelo Alcides Gomes, especialista em investigação de fraudes e perícia contábil e sócio da consultoria DFEXA. “Mas se a investigação não for feita a sério, corremos o risco de, em determinado momento, casos como esse afetarem a economia como um todo.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/03/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO SOBE COM GUERRA E WTI SUPERA US\$ 100 PELA 1ª VEZ DESDE 2022

O petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em maio teve alta de 0,18% e o WTI (a referência americana) com entrega prevista para o mesmo mês subiu 3,25%

Por Luana Reis, Valor — São Paulo



Plataforma da bp no Golfo do México — Foto: Divulgação/bp

Os contratos futuros do petróleo subiram nesta segunda-feira, com o contrato do WTI fechando acima do nível de US\$ 100 por barril pela primeira vez desde 2022, enquanto os investidores seguem atentos aos desdobramentos da guerra no Oriente Médio, que entra em sua quinta semana. O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse estar em negociações sérias com um novo regime do

Irã, mas voltou a ameaçar estruturas de energia do país caso um acordo não seja firmado em breve, dando sinais confusos aos participantes do mercado sobre seus próximos passos.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (referência mundial) com vencimento em maio teve alta de 0,18%, cotado a US\$ 112,78 por barril, na International Exchange (ICE). O WTI (referência americana) com entrega prevista para o mesmo mês subiu 3,25%, a US\$ 102,88 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

O spread entre os preços do Brent e do WTI ampliou de maneira significativa desde o início da guerra. Os ganhos do contrato de referência americano foram mais contidos devido a estoques abundantes e a liberação de reservas estratégicas, aumentando a demanda por esse petróleo relativamente mais barato para compradores estrangeiros que perderam acesso ao fornecimento habitual do Estreito de Ormuz.

Eric Lee, analista de commodities do Citi, explica que o spread aumentou devido à divergência entre os fundamentos dos mercados marítimos e do mercado doméstico americano. "O Brent segue sustentado pelo fechamento do Estreito de Ormuz, enquanto o WTI é pressionado pela liberação de reservas estratégicas. Vale notar que a arbitragem de exportação dos EUA precisa compensar custos de frete mais elevados", ele afirma em relatório. Nesta segunda-feira em específico, o Brent apresentou maior volatilidade, em meio à baixa liquidez, com investidores encerrando posições um dia antes de seu vencimento.

Entre os destaques sobre a guerra no Oriente Médio, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse em suas redes sociais que, caso um acordo com o Irã não seja alcançado rapidamente e se o Estreito de Ormuz não estiver "imediatamente aberto para negócios", o governo americano deve intensificar seus ataques sobre estruturas de energia. Ele também sugeriu que a Casa Branca poderia assumir o controle do terminal de exportação de Khard Island.

A porta-voz da Casa Branca, Karoline Leavitt, disse nesta tarde que Trump queria chegar a um acordo com o Irã antes do prazo do dia 6 de abril e que as negociações correm bem. "O que é dito publicamente é, obviamente, muito diferente do que está sendo comunicado a nós em privado", ela afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2026

NAVIOS CHINESES CONSEGUEM PASSAR PELO ESTREITO DE ORMUZ

São os primeiros porta-contêineres não iranianos a deixar Golfo Pérsico desde início da guerra; petroleiro grego também segue rumo à Índia

Por Jonathan Saul, Nerijus Adomaitis, Renee Maltezou e Aizhu Chen, Em Reuters — Londres



Containers da COSCO, armadora de navios chinesa cujas embarcações conseguiram cruzar Ormuz — Foto: Lam Yik Fei/Bloomberg

Dois navios porta-contêineres chineses atravessaram o Estreito de Ormuz nesta segunda-feira (30) em sua segunda tentativa de deixar o Golfo Pérsico, após terem retornado na sexta-feira, segundo dados de rastreamento marítimo.

O estreito, uma via navegável crucial para o mundo, está praticamente fechado desde o início da guerra entre

Estados Unidos-Israel e Irã, em 28 de fevereiro.

As embarcações navegaram em formação próxima para fora do estreito e em direção ao mar aberto, mostraram dados da plataforma MarineTraffic.

"Ambos os navios cruzaram com sucesso na segunda tentativa hoje, marcando os primeiros porta-contêineres a deixar o Golfo Pérsico desde o início do conflito, excluindo embarcações com bandeira iraniana", disse Rebecca Gerdes, analista de dados da Kpler, empresa proprietária da MarineTraffic.

"Ambos os navios estão navegando em velocidade elevada em direção ao Golfo de Omã neste momento." A Reuters não conseguiu localizar autoridades da COSCO, o grupo de transporte marítimo chinês que opera as duas embarcações, para comentar o acontecimento.

A COSCO havia informado, em comunicado a clientes de 25 de março, que retomou reservas para contêineres de carga geral em envios da Ásia para o Golfo, incluindo Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Kuwait e Iraque.

O Irã lançou ataques contra a navegação no Golfo e ameaçou novos ataques, deixando centenas de embarcações e 20.000 tripulantes retidos na região.

As exportações de energia, incluindo petróleo bruto da Arábia Saudita e gás natural liquefeito do Catar, foram praticamente interrompidas.

Embora tenham ocorrido algumas negociações com o Irã e com países como Índia e Paquistão para permitir a passagem de suas frotas pelo estreito, os mercados de petróleo e transporte marítimo aguardam sinais de retomada do tráfego.

A maioria dos carregamentos de energia que atravessaram a via tem sido relacionada às exportações de petróleo do Irã, com apenas alguns outros navios conseguindo passar diariamente.

Petroleiro grego

Um petroleiro operado por uma empresa grega com destino à Índia, transportando petróleo saudita, também deixou recentemente o Golfo através do estreito, segundo dados da LSEG.

O navio Marathi, com bandeira de Malta, começou a transmitir sua posição na costa da Índia em 26 de março, após ter reportado pela última vez sua localização dentro do Golfo em 2 de março.

Os dados da LSEG mostram que a embarcação foi vista pela última vez na costa oeste da Índia nesta segunda-feira.

Foi o terceiro petroleiro operado pela empresa grega Dynacom a deixar o Golfo desde o início da guerra com o Irã, em 28 de fevereiro.

A Dynacom não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

A empresa é uma das poucas armadoras dispostas a correr o risco de atravessar o estreito, onde há ameaças como minas flutuantes, mísseis e drones por parte do Irã.

Empresas que realizam a travessia têm adotado táticas como desligar os transponders de rastreamento AIS e navegar à noite para reduzir a visibilidade, disseram fontes à Reuters.

Dois petroleiros de gás liquefeito de petróleo (GLP) com bandeira indiana atravessaram o estreito no sábado (28), após outros dois que haviam saído recentemente transportando cargas essenciais de gás de cozinha com destino à Índia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2026

CAIADO DEVE ENTRAR NA DISPUTA PELA PRESIDÊNCIA, MAS MERCADO VÊ POUCO EFEITO SOBRE CENÁRIO ELEITORAL

Escolha não chegou a movimentar ativos domésticos, mas há reforço na sensação de alguns gestores de que movimento pode favorecer Flávio Bolsonaro

Por Bruna Furlani e Arthur Cagliari, Valor — São Paulo



O governador de Goiás, Ronaldo Caiado — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

A escolha do governador de Goiás, Ronaldo Caiado, para ser o pré-candidato à Presidência pelo PSD não chegou a movimentar os ativos domésticos nesta segunda-feira, mas circula nas mesas de operação na medida em que participantes do mercado tentam projetar possíveis desdobramentos para as eleições de outubro. Na prática, há um reforço na sensação de alguns gestores de que o movimento pode favorecer o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), ainda que de forma bastante

modesta, apontam alguns investidores.

No geral, gestores apontaram que a escolha do governador pouco altera o quadro principal na disputa pelo Planalto. Ainda que as eleições estejam em segundo plano, diante de um ambiente internacional bastante tenso, participantes do mercado têm se concentrado, ao avaliar pesquisas de intenção de

voto, nos números de popularidade do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e nas projeções de um segundo turno entre Lula e Flávio.

“Nos debates, o Caiado deve ‘bater’ no Lula, o que pode ser positivo”, diz um gestor em condição de anonimato. “Acho que a leitura do mercado é de que o Caiado pode ficar mais alinhado à direita e que pode ser vocal em atacar Lula e o Supremo Tribunal Federal. E isso pode ser visto como positivo pelo mercado, já que pouparia o Flávio de ter de fazer esses ataques. Não importa muito a performance, mas o papel que ele irá desempenhar em debates, entrevistas etc.”

Outro gestor observa que, no mercado, há pouca confiança em um cenário de terceira via e, por isso, “pouca coisa muda” com uma candidatura de Caiado ao Planalto. “É difícil fugir da polarização entre Lula e Flávio Bolsonaro. E me parece que Caiado não vai ser um disruptor, mas sim um pouco de ‘mais do mesmo’”, diz.

Com as eleições ainda fora do radar em relação aos preços dos ativos financeiros, o executivo de um grande banco ressalta que a maioria não acha que uma candidatura de Caiado será muito relevante. “Tanto que o mercado não sentiu a notícia hoje”, observa. Para ele, é possível que Caiado tire um pouco dos votos de Flávio no primeiro turno, mas, no resultado final, não há uma visão na Faria Lima, neste momento, de que o governador terá força competitiva a ponto de ganhar o pleito. “O mercado está indiferente à candidatura do Caiado.”

No fim de janeiro, o governador de Goiás se reuniu com participantes do mercado a portas fechadas durante um evento do UBS, no qual disse que, naquele momento, seria um “tiro no pé” atacar Flávio, como apurou o Valor. Além disso, mais recentemente, Caiado também participou de um café da manhã organizado por um grande family office, em que comentou sobre seus planos econômicos, mas, de acordo com participantes do mercado que estavam presentes, não conseguiu convencê-los sobre se conseguiria furar a polarização entre Lula e Flávio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2026

PORTO ESTRATÉGICO DO NORDESTE RETOMA CONTROLE DO CAIS DE MÚLTIPLO USO APÓS ENCERRAMENTO DE PROJETO DE TERMELÉTRICA

Administração portuária indeferiu pedido de prorrogação da empresa concessionária ao constatar ausência dos requisitos técnicos e contratuais necessários à continuidade do projeto. Agência reguladora federal abriu procedimento de acompanhamento em janeiro de 2026.

Por PressWorks — São Paulo



Divulgação — Foto: Divulgação

O Cais de Múltiplo Uso (CMU) de um dos maiores portos do Nordeste brasileiro está disponível para novas destinações após o encerramento do processo administrativo relacionado a projeto de usina termelétrica a gás natural. A decisão, formalizada em ofício público pela administração portuária e registrada nos autos do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do Governo Estadual, encerra um ciclo que se estendeu por mais de dois anos sem que

o empreendimento originalmente proposto atingisse os requisitos mínimos de viabilidade técnica, comercial e regulatória.

O complexo portuário em questão é referência nacional em logística e movimentação de cargas. O CMU é uma de suas áreas de maior versatilidade operacional, com capacidade para receber diferentes tipos de cargas e embarcações de grande porte. A destinação adequada desse ativo tem



impacto direto na eficiência do porto e na competitividade do Nordeste como plataforma de comércio exterior.

O projeto e sua trajetória administrativa

Em 2023, a empresa concessionária formalizou junto ao Governo Estadual uma proposta de uso do CMU vinculada à implantação de uma usina termoeletrica movida a gás natural. O modelo previa o uso de uma unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU), tecnologia já adotada em outros projetos de geração a gás no Brasil.

Desde as primeiras análises técnicas conduzidas pelas equipes da administração portuária, os processos SEI registravam a necessidade de que a empresa comprovasse elementos essenciais à caracterização da viabilidade do projeto: contratos firmes de suprimento de gás, lastro comercial de energia nos ambientes de contratação regulada ou livre, cronograma operacional consistente e confirmação da disponibilidade de infraestrutura flutuante.

Ao longo de 2024, as áreas técnicas da administração portuária não identificaram, nos autos administrativos, a apresentação de documentação nova capaz de suprir essas lacunas. O projeto, conforme registrado nos processos públicos, permaneceu sem comprovação de contratos de venda de energia no Ambiente de Contratação Regulada (ACR) ou no Ambiente de Contratação Livre (ACL), sem garantias financeiras aptas a sustentar operação em regime merchant e sem confirmação formal de FSRU disponível para o empreendimento.

Indeferimento do pedido de prorrogação

Em 2025, a empresa concessionária apresentou pedido de termo aditivo com vistas à prorrogação dos prazos contratuais. A solicitação foi analisada pelas equipes técnicas da administração portuária à luz da documentação disponível nos autos.

A administração portuária indeferiu formalmente o pedido. O ofício público, acessível nos autos do SEI, registra que não foram apresentados documentos novos ou supervenientes capazes de alterar o cenário identificado nas análises anteriores, em especial quanto à inexistência de fornecimento firme de energia, à ausência de lastro contratual e à não comprovação de disponibilidade de FSRU. O documento acrescenta que a manutenção da ocupação do CMU, sem operação efetiva e sem perspectiva concreta de implantação, é incompatível com os princípios de eficiência e boa gestão do patrimônio portuário.

O indeferimento representa, sob o ponto de vista administrativo, o encerramento formal do vínculo contratual entre a empresa e o CMU, abrindo espaço para que o ativo seja destinado a novos projetos.

Acompanhamento regulatório federal

Em janeiro de 2026, a agência reguladora federal do setor aquaviário iniciou procedimento de acompanhamento relacionado ao projeto no CMU. A abertura do procedimento foi noticiada pela imprensa nacional. O órgão regulador acompanha a gestão de áreas portuárias sob concessão ou arrendamento no país.

O procedimento reforça a relevância de que as decisões sobre a destinação de infraestruturas portuárias estratégicas sejam conduzidas com transparência, motivação formal e orientação ao interesse público — princípios que, conforme os documentos públicos analisados, orientaram a decisão da administração portuária.

Perspectivas para o CMU

Com o encerramento do processo administrativo, o CMU retorna à plena disponibilidade da administração portuária para novas destinações. A área integra um dos maiores complexos de infraestrutura logística da América do Sul, com acesso direto ao Oceano Atlântico e posição geográfica favorável às rotas de exportação brasileiras.

A retomada do controle operacional do CMU abre a possibilidade de atração de novos projetos, que poderão contribuir para a geração de empregos, o aumento da movimentação portuária e o

fortalecimento da arrecadação regional. A administração portuária não se pronunciou sobre cronograma ou critérios para nova destinação da área até o fechamento desta edição.

Contexto: o papel do CMU em portos de múltiplo uso

O Cais de Múltiplo Uso é uma das estruturas mais versáteis do complexo portuário. Diferentemente de terminais especializados em um único tipo de carga, o CMU foi concebido para acomodar diferentes usos operacionais, conferindo ao porto maior flexibilidade na atração de projetos de diferentes segmentos — energia, graneis, contêineres ou cargas de projeto.

Essa versatilidade torna a área especialmente atrativa para empreendimentos que demandam infraestrutura portuária sem necessidade de terminal exclusivo, o que amplia o universo de potenciais operadores interessados em ocupá-la.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/03/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

AENA VENCE LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO COM OFERTA DE R\$ 2,9 BILHÕES

Com ágio de 210,88%, grupo superou propostas da Aena e Zurich e RIOgaleão em disputa acirrada. Projeto prevê a saída da Infraero e repasse de 20% do faturamento ao governo.

Por Thiago Bethônico

São Paulo - A espanhola Aena foi a vencedora do acirrado leilão do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. Com uma proposta de R\$ 2,9 bilhões, o grupo superou as ofertas das outras duas concorrentes e vai ficar responsável pela administração e operação do terminal até 2039.

O certame foi realizado nesta segunda-feira (30) na sede da B3, em São Paulo, e marcado pela forte concorrência. O critério da disputa era o maior valor de outorga, com lance mínimo de R\$ 932 milhões. Além da Aena, apresentaram proposta a suíça Zurich Airport e o consórcio formado pela Changi, de Singapura, e pela Vinci Compass —que têm participação na concessão atual.

No Brasil, a Aena é hoje a concessionária responsável por Congonhas, em São Paulo, e outros 16 terminais, como Campo Grande, Maceió e Aracaju. Com o novo ativo no portfólio, a espanhola se consolida como a maior operadora do país, tanto em número de aeroportos quanto em relevância.



Passageiros circulam pelo aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro - Divulgação RIOgaleão

Nas propostas enviadas por escrito, Zurich e Aena ofertaram o mesmo valor: R\$ 1,5 bilhão (ágio de 60,8%). A RIOgaleão fez oferta inicial de R\$ 934 milhões (ágio de 0,13%).

O leilão foi decidido na etapa viva-voz, quando as proponentes vão aumentando seus lances até que haja um vencedor. Após 13 rodadas, a Aena foi declarada a vencedora, com proposta final de R\$ 2,9 bilhões (ágio de

210,88%)

As duas primeiras disputas no viva-voz ocorreram só entre Aena e RIOgaleão. A Zurich, que não havia feito nenhuma oferta, deu seu primeiro lance faltando 30 segundos para o fim da terceira rodada, em que a Aena seria declarada a vencedora.

Da quarta rodada em diante, a RIOgaleão não fez mais propostas. E o ativo foi disputado só entre a suíça e a espanhola.



Leilão do aeroporto do Galeão (RJ)

Empresas proponentes: Aena, Zurich e RIOgaleão (Changi + Vinci Compass)

Duração do contrato: até 2039

Outorga mínima: R\$ 932 milhões

Critério do leilão: maior valor de outorga

Movimentação (2025): 17,5 milhões de viajantes

Capacidade: 37 milhões de viajantes por ano

Com Galeão e Congonhas, a Aena passa a operar o segundo e o terceiro aeroportos mais movimentados do Brasil.

"A Aena já administra 17 aeroportos no país, espalhados por 9 estados e 4 regiões, incluindo Congonhas, o segundo maior em volume de passageiros. Agora com o Galeão o potencial de exploração tanto de rotas regionais quanto internacionais são bastante significativas", diz Paulo Dantas, advogado especialista em infraestrutura e financiamento de projetos do escritório Castro Barros Advogados.

O novo contrato marcará a saída da Infraero do negócio, o que foi um dos pontos considerados mais atrativos para o mercado. Hoje, a estatal detém 49% da concessão do Galeão, enquanto os outros 51% estão com a Changi e a Vinci, que comprou parte da fatia da empresa asiática em agosto de 2025. Na nova concessão, 100% da operação ficará nas mãos do parceiro privado.

Outra mudança é em relação à outorga. Em vez de pagamentos fixos, o novo operador vai repassar à União 20% do faturamento anual da concessão até 2039.

Principal concessão aeroportuária do atual mandato de Lula (PT), o leilão foi resultado de uma solução homologada pelo TCU (Tribunal de Contas da União) para reequilibrar economicamente a concessão, incorporar cláusulas mais recentes e viabilizar a retomada dos investimentos.

O Galeão era um dos maiores ativos na lista dos chamados "contratos estressados", nome dado às concessões que passaram a acumular problemas financeiros e pedidos de relicitação nos últimos anos.

Para evitar a devolução do ativo, a saída encontrada foi otimizar o contrato e fazer um leilão simplificado. Nesse modelo, o governo negocia as melhorias diretamente com os atuais operadores e leva o projeto a mercado para que outras empresas do setor possam manifestar interesse em assumir o contrato com alterado.



Inicialmente concedido à iniciativa privada em 2013, o Galeão atravessou anos de esvaziamento, processo intensificado durante a pandemia.

Leilão do aeroporto do Galeão, em 2013; então ministro Moreira Franco (ao centro) bate martelo na sede da Bovespa, em São Paulo, ao lado de representantes da Anac, da Infraero e do consórcio vencedor - Juca Varella - 22.nov.13/Folhapress

Nos últimos anos, o aeroporto voltou a registrar alta de movimentação, impulsionado pelas restrições a voos no Santos Dumont, no centro da capital fluminense. Em 2025, o Galeão movimentou 17,5 milhões de passageiros, recorde da série histórica iniciada em 2000. O volume representou alta de 23,5% em relação a 2024, quando o terminal recebeu 14,2 milhões de viajantes.

No ano passado, o Galeão teve o terceiro maior fluxo do país, atrás apenas de Guarulhos, com 46,3 milhões de passageiros, e Congonhas, com 24 milhões. Ainda assim, o movimento segue distante da capacidade do terminal, estimada em 37 milhões de passageiros por ano.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 30/03/2026

EUA APOSTAM BILHÕES EM EMPRESAS SEM HISTÓRICO NO SETOR DE TERRAS RARAS

- Companhias com vínculos com figuras do governo Trump conquistam contratos de financiamento
- Governo prevê investir US\$ 1,6 bilhão em companhia americana do setor

Por Camilla Hodgson

Londres | Financial Times - O governo Trump está prestes a investir US\$ 1,6 bilhão em uma mineradora que pretende extrair terras raras e fabricar ímãs de alta tecnologia nos EUA. Mas a empresa, que opera no prejuízo, ainda não fez nenhuma das duas coisas comercialmente.

O acordo com a USA Rare Earth faz parte de uma série de tratados similares que o governo Trump fechou no último ano, na busca por cadeias de suprimentos domésticas seguras para minerais críticos, incluindo terras raras.

Mas alguns especialistas do setor questionaram se as empresas escolhidas pelo governo são capazes de cumprir suas promessas, enquanto um executivo observou que empresas em estágio inicial como a USA Rare Earth não estão preparadas para "resolver problemas".



Caminhões com minério em mina de terras raras nos EUA - Steve Marcus - 30.jan.20/Reuters

Além disso, empresas que conquistaram apoio governamental têm vínculos financeiros com pessoas próximas ao governo Trump, o que levou democratas a questionar os acordos.

As terras raras são cruciais para a segurança e economia dos EUA, e são usadas em ímãs presentes em carros elétricos, armamentos e uma ampla gama de indústrias. Mas sua produção é dominada pela China,

que tem explorado seu controle restringindo o acesso a elas.

Heidi Crebo-Rediker, pesquisadora sênior do Council on Foreign Relations e ex-economista-chefe do Departamento de Estado, disse sobre as negociações do governo: "É uma questão de assumir riscos maiores, o que acredito que este governo está disposto a fazer. Em vez de verificar se o governo perde dinheiro em cada investimento, devemos olhar se o dinheiro está ajudando a aumentar a resiliência".

O governo estava adotando uma "abordagem tipo capital de risco, onde se você investe em 10 empresas e, se algumas delas têm sucesso, você pode ter uma grande diferença", disse Ryan Castilloux, diretor-geral do grupo de pesquisa em terras raras Adamas Intelligence.

Round Top, o depósito da USA Rare Earth em Sierra Blanca, Texas, nunca foi minerado comercialmente, mas espera-se que contenha 15 dos 17 elementos de terras raras.

O plano da empresa de produzir as chamadas terras raras "pesadas", que são especialmente difíceis de obter fora da China, foi fundamental para o interesse do governo na empresa, disse Joel Fetter, diretor-geral do grupo de lobby Clark Street Associates, que trabalhou na transação.

Mas ainda não está claro quanto de cada metal pode ser extraído. A USA Rare Earth, fundada em 2019, ainda não concluiu um chamado "estudo de viabilidade definitivo", um marco que analisa se os metais são recuperáveis e economicamente viáveis para mineração.

Round Top tem um histórico que remonta a décadas de não ser desenvolvido, e especialistas do setor disseram que a concentração de terras raras no depósito — metal por unidade de rocha — era relativamente baixa, o que significa que podem ser mais caros e difíceis de extrair.

Em fevereiro, o Center for Strategic and International Studies dos EUA caracterizou o teor como "excepcionalmente baixo", o que, segundo eles, poderia desafiar a "viabilidade comercial" de Round Top.

Outro teste era a "sopa" de minerais do local, disse o Centro. A avaliação econômica preliminar de 2019 da USA Rare Earth disse que metade das vendas esperadas da mina viria não de terras raras, mas de outros metais, incluindo urânio, háfnio e lítio.

Merriman disse que produzir uma ampla variedade de minerais "complicaria significativamente o processamento e aumentaria os requisitos de capital".

A USA Rare Earth disse que a avaliação de 2019 não refletia mais seu plano de desenvolvimento atual — embora a CEO Barbara Humpton tenha dito a analistas em janeiro que o háfnio ainda seria um "divisor de águas" para a economia de Round Top.



Minas de níquel exploradas pela Anglo American nas imediações da cidade de Barro Alto - (GO) Pedro Ladeira - 21.ago.25/Folhapress

A empresa mirava iniciar a mineração em escala comercial em 2028, em meio a um plano para competir com a China. O projeto envolve a extração de metais em Round Top, com testes indicando a possibilidade de recuperar quantidades relevantes de terras raras pesadas.

Humpton ingressou na USA Rare Earth em outubro, vinda da Siemens, onde liderava as operações nos EUA. Segundo Fetter, o acordo com o governo "se concretizou em questão de meses", após discussões iniciais com o secretário de Comércio, Howard Lutnick.

O antigo banco de investimentos de Lutnick, Cantor Fitzgerald, apoiou a empresa na oferta pública via Spac e na captação de US\$ 1,5 bilhão anunciada em janeiro. Os recursos eram uma das condições para o financiamento governamental provisório, que também exige a conclusão do estudo de viabilidade e o cumprimento de outros marcos.

A ligação com Lutnick gerou críticas de parlamentares democratas, que apontaram possível benefício à sua família e à antiga empresa. O Departamento de Comércio afirmou que o secretário cumpriu integralmente as regras de ética e que a Cantor não participou do acordo. A Casa Branca, por sua vez, disse que a prioridade é reforçar cadeias de suprimento estratégicas para a segurança nacional.

Outras empresas apoiadas pelo governo incluem a Vulcan Elements e sua parceira ReElement Technologies, que garantiram US\$ 1,4 bilhão. A ReElement integra o portfólio da American Resources Corporation, que, em relatório recente, indicou "dúvida substancial" sobre sua capacidade de continuar operando, embora espere avançar na captação de recursos.

O Pentágono afirmou que o financiamento é diretamente com a ReElement, e que haverá diligências adicionais antes do desembolso. A American Resources contestou as críticas públicas, mas sem detalhar. Em seu balanço mais recente, reportou cerca de US\$ 2,1 milhões em caixa.

A companhia também enfrenta processo movido pelo UMB Bank por US\$ 45 milhões, relacionado a um financiamento firmado em 2023. A ação alega transferências irregulares de recursos, o que é negado pela empresa, que entrou com reconvenção. O caso deve ir a julgamento em 2027.

Apesar das dúvidas sobre a viabilidade de Round Top, a USA Rare Earth adquiriu a britânica Less Common Metals por US\$ 217 milhões —um ativo considerado estratégico. A empresa possui expertise na transformação de terras raras em metais usados na fabricação de ímãs, embora opere com prejuízo e receita limitada.

A USA Rare Earth pretende expandir essa operação com novas unidades na França e nos Estados Unidos, incluindo uma fábrica de ímãs em Oklahoma, com planos de produção em escala até o fim da década. Especialistas apontam a Less Common Metals como uma peça relevante da cadeia fora da China.

Para o setor, um desafio central é a dependência de apoio público. Empresas argumentam que não conseguem competir com rivais chineses, que operam com custos mais baixos e maior escala. Isso tem impulsionado a defesa de mecanismos como preços mínimos garantidos —modelo já adotado em acordo com a MP Materials.

Humpton, no entanto, afirmou que a empresa não depende desse tipo de instrumento, citando a existência de demanda suficiente fora da China para sustentar o negócio.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 30/03/2026

CUBA RECEBE PETROLEIRO RUSSO COM AVAL DOS EUA APÓS 3 MESES DE BLOQUEIO À ILHA

- No domingo (29), Trump expressou solidariedade com cubanos; Kremlin diz que é seu dever apoiar 'países amigos'
- Crise energética causou apagões diários, escassez de gasolina e deterioração do atendimento médico

São Paulo - A Rússia confirmou nesta segunda-feira (30) que um cargueiro cheio de petróleo bruto chegou a Cuba, após três meses de um bloqueio imposto à ilha pelos Estados Unidos. Moscou também disse que pretende manter o apoio ao regime com o envio de novos carregamentos.

Donald Trump vinha aplicando um bloqueio de petróleo ao redor de Cuba desde janeiro, ameaçando impor tarifas a países que continuassem exportando petróleo para o país caribenho. Não está claro por que a Casa Branca decidiu agora permitir que a Rússia leve petróleo a Cuba, nem se permitirá futuros carregamentos.

No domingo (29), Trump indicou uma mudança de postura ao expressar solidariedade com os cubanos que vivem com falta de serviços básicos devido à severa crise energética que afeta a ilha. "Se um país quiser enviar petróleo para Cuba agora, não tenho problema nenhum com isso, seja a Rússia ou não", disse o presidente a jornalistas a bordo do Air Force One.



Refinaria de petróleo Nico López, em Havana - Yamil Lage - 24.mar.26/AFP

No mesmo dia, o navio Anatoly Kolodkin, que carregava 730 mil barris de petróleo, aguardava para descarregar no porto de Matanzas.

O porta-voz do Kremlin, Dmitri Peskov, afirmou nesta segunda que a questão foi debatida em conversas com autoridades americanas, e ressaltou que Moscou considera seu dever apoiar "países amigos", como Cuba. "Estamos satisfeitos que esta carga de derivados de

petróleo chegue à ilha, ou melhor, que já tenha chegado", disse.

A chegada do navio poderá dar ao país pelo menos algumas semanas antes que suas reservas de combustível se esgotem, segundo análises. De acordo com o líder de Cuba, Miguel Díaz-Canel, o regime não recebia petróleo havia três meses.

Uma mulher segura uma lanterna enquanto caminha com um homem em uma rua em Havana durante um apagão Yamil Lage - 16.mar.26/AFP

Questionado sobre a possibilidade de novos envios, Peskov afirmou que a situação "desesperadora" enfrentada pelos cubanos não deixa a Rússia indiferente. "Vamos continuar trabalhando nisso", disse.



O jornal The New York Times havia revelado que a Casa Branca permitiria a chegada dos navios carregando petróleo. Segundo a publicação, os militares americanos reduziram sua presença no Caribe desde antes do início da guerra no Irã, mas a Guarda Costeira ainda tem duas embarcações na região que poderiam ter tentado interceptar o navio-tanque. No entanto, o governo Trump não ordenou que esses barcos agissem.

O bloqueio de petróleo dos EUA vem sufocando o país, levando a apagões diários, grave escassez de gasolina, preços disparando e deterioração do atendimento médico. A política atraiu críticas internacionais, inclusive das Nações Unidas, de que os EUA estão causando uma crise humanitária na ilha. Ao mesmo tempo, funcionários da Casa Branca vêm ameaçando publicamente o regime cubano, enquanto o pressionam em particular para que Díaz-Canel seja removido do posto.



Utilizando peças de máquinas antigas, técnicos tentam consertar equipamentos médicos em uma oficina dos Serviços Técnicos de Eletromedicina

Trump disse neste mês que acreditava que "terá a honra de tomar Cuba" e sugeriu que poderia atacar a ilha com força militar após a guerra no Irã. "Eu construí esse grande exército", disse ele em uma conferência de investimentos na sexta-feira. "Eu disse: 'Vocês nunca terão que usá-lo'. Mas às vezes você tem que usar. E Cuba é a próxima, aliás."

O secretário de Estado, Marco Rubio, disse na sexta-feira que a Casa Branca queria novos líderes em Cuba. "A economia de Cuba precisa mudar, e sua economia não pode mudar a menos que seu sistema de governo mude", disse ele a repórteres.

Autoridades cubanas se mantiveram firmes. O vice-ministro das Relações Exteriores cubano, Carlos Fernández de Cossio, afirmou que o país se prepara para uma possível agressão militar dos EUA,

mas disse que está disposto a negociar com Washington. "Nosso Exército sempre está preparado. E, de fato, nestes dias se prepara para a possibilidade de uma agressão militar. Esperamos de verdade que isso não aconteça."

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 30/03/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SISTAC FIRMA ADITIVO COM PETROBRAS PARA MANUTENÇÃO DE PLATAFORMAS

Da Redação Offshore 30/03/2026 - 18:41



A Sistac anunciou, nesta segunda-feira (30), que assinou com a Petrobras um aditivo contratual para ampliar por mais um ano a prestação de serviços em plataformas nas bacias de Santos, de Campos e do Espírito Santo. Com o novo termo, a colaboração entre as companhias, com uso da embarcação Sistac Vitória e iniciado em abril de 2023, fica prorrogado até junho de 2027.

De acordo com a empresa, do setor de inspeção, manutenção e reparo de estruturas submersas para a indústria de petróleo e gás, a prestação dos serviços técnicos especializados prevista no contrato inclui

intervenção submarina, com mergulho raso e uso de veículo operado remotamente (ROV). A operação prevê ainda uso de ROV com embarcação de apoio a mergulho raso, de até 250 metros de profundidade, e ROV Workclass.

O CEO da Sistac, Carlos Madaleno, avaliou a ampliação do tempo de contrato com a Petrobras, é importante para reconhecimento da eficiência da empresa e da especialização das equipes, incluindo engenheiros, técnicos e mergulhadores profissionais. "Todos os nossos sistemas de mergulho são certificados, assegurando a qualidade e a conformidade com as mais rigorosas normas internacionais de segurança e desempenho", afirmou Madaleno.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/03/2026

CEO DO PORTO DE ANTUÉRPPIA VISITA SUAPE NESTA SEGUNDA (30)

Da Redação Portos e logística 27/03/2026 - 21:14



Uma comitiva com executivos do Porto de Antuérpia-Bruges visitará o Porto de Suape, na próxima segunda-feira (30), para conhecer a infraestrutura e os projetos em curso do empreendimento em Pernambuco. De acordo com a administração do complexo portuário de Suape, a iniciativa faz parte de um movimento de aproximação que visa estruturar conversas sobre sustentabilidade, capacitação e o compartilhamento de expertise tecnológica entre os dois complexos portuários.

Na visita técnica, o diretor-presidente do complexo, Armando Monteiro Bisneto, recepcionará o CEO Kristof

Waterschoot, que estará acompanhado por gestores da autoridade portuária belga. Os executivos Wannes Vincent e Matheus Dolecki também integram a delegação belga. O complexo portuário é o segundo maior da Europa.

O complexo industrial portuário de Suape, localizado na região Metropolitana do Recife, planeja alcançar, ainda neste semestre, 50% de participação de energia limpa no consumo total da estatal pernambucana. A administração do porto informou em fevereiro que cerca de 40% da energia utilizada por Suape já é proveniente de fontes renováveis, parte da estratégia voltada à eficiência energética, à redução de emissões e à preparação da infraestrutura portuária para uma economia de baixo carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2026

BNDES VAI DESTINAR R\$ 10 BILHÕES PARA INDÚSTRIA 4.0 E BENS DE CAPITAL VERDE

Da Redação Economia 27/03/2026 - 22:10



O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, anunciou, nesta sexta-feira (27), a criação de linhas de crédito de R\$ 10 bilhões, com taxa média de 6,5% ao ano, para a indústria brasileira. Os recursos serão usados em financiamento da difusão de tecnologias da indústria 4.0 e à produção de bens de capital voltados à economia verde, sendo R\$ 7 bilhões para a digitalização industrial e R\$ 3 bilhões para projetos sustentáveis.

O anúncio foi feito no seminário 'Acordo Mercosul-União Europeia: um novo capítulo para a indústria brasileira', promovido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em São Paulo. Mercadante disse que as linhas de crédito têm o objetivo de modernizar a indústria e aumentar sua produtividade e competitividade. Na última quarta-feira (25), o BNDES já havia anunciado, para micro, pequenas e médias empresas, financiamentos de R\$ 15 bilhões voltados a operações de créditos para exportações. Os créditos foram incluídos na Medida Provisória 1.345/2026, que cria o 'Plano Brasil Soberano 2'.

Acordo

O objetivo do seminário promovido pela CNI era discutir os impactos do Acordo Mercosul-União Europeia, que passa a vigorar em 1º de maio. No encontro, o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, disse que o acordo tem relevância estratégica para ampliar mercados e investimentos. “O acordo Mercosul-UE é o maior entre blocos do mundo e já entra em vigência agora. Então, as oportunidades que nós teremos são extraordinárias”, afirmou.

O presidente da CNI, Ricardo Alban, ressaltou que é preciso foco na preparação interna para que o país aproveite as oportunidades do acordo. “O foco passa a ser a implementação do acordo e, para alcançarmos resultados com a integração entre Mercosul e UE, precisamos de uma agenda consistente que permita que as empresas brasileiras concorram em igualdade de condições no mercado mundial”, afirmou Alban.

Já a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, classificou o tratado como essencial para o futuro econômico do Brasil. “Ele é mais do que uma escolha econômica para nós. Nós não temos escolha. É uma questão de necessidade estratégica para o Brasil”, analisou Tebet.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2026

HAPAG-LLOYD RELATA CUSTOS ADICIONAIS DE ATÉ US\$ 50 MILHÕES/SEMANA COM NAVIOS RETIDOS NO GOLFO PÉRSICO

Da Redação Navegação 27/03/2026 - 19:53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 054/2026
Página 85 de 85
Data: 30/03/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



O CEO da Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, classificou como “insustentável a longo prazo” a situação que a empresa enfrenta como consequência da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã e o fechamento do Estreito de Ormuz. Ele disse, nesta sexta-feira (27), em entrevista a jornalistas, que a empresa tem tido custos adicionais de US\$ 40 milhões a US\$ 50 milhões por semana com navios que estão retidos na região do conflito.

Ele informou que seis embarcações, com 150 tripulantes, permanecem presas no Golfo Pérsico desde o início da guerra, no fim de fevereiro. Jansen garantiu que as tripulações estão recebendo alimentos e água enquanto os esforços para conseguir a liberação dos navios continuam e que, para reduzir custos, está aproveitando as sinergias derivadas de sua cooperação com a Maersk.

Apesar dos transtornos, a Hapag-Lloyd informou que os gastos extras e a perda de receita com os navios retidos ainda não afetaram as projeções financeiras para o ano fiscal de 2026. Rolf Habben Jansen expressou confiança de que a empresa conseguirá compensar os custos mais elevados nos próximos meses, mas alertou para os potenciais efeitos a longo prazo decorrentes do prosseguimento do conflito, especialmente se houver impacto negativo na demanda.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/03/2026



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: 30/03/2026