

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 001/2026
Data: 05/01/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TERMINAL DE CRUZEIROS EM SANTOS TEM TRANSFERÊNCIA PARA O VALONGO APROVADA PELA ANTAQ; VEJA OS PRÓXIMOS PASSOS	4
PORTO DE SANTOS CEDE ÁREAS PARA EMPRESA QUE ENFRENTA CRISE FINANCEIRA; ENTENDA	5
“NO PORTO DE SANTOS, O VOLUME DE CARGAS APREENDIDAS É ENORME”, AFIRMA BRUNNO BRANDI	7
ANTAQ APROVA PLANO DE FISCALIZAÇÃO PARA CONTRATOS DE ARRENDAMENTO; VEJA O QUE MUDA	9
HIDROVIAS RECEBEM INVESTIMENTO FEDERAL DE R\$ 500 MILHÕES EM 2025	10
DIAGNÓSTICO DA ATP PROPÕE REVISÃO EM SEGURO PORTUÁRIO	11
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS APROVA ESTUDOS PARA ARRENDAR PORTO DE ITAJAÍ	13
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	14
NORDESTE PODE TRIPlicAR CAPACIDADE DE EXPORTAÇÃO DE ENERGIA ATÉ 2030	14
TRANSPOSIÇÃO AVANÇA COM GRANDES BOMBAS CHINESAS E LEILÃO EM 2026	16
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	19
REGIÃO SUDESTE RECEBEU R\$ 6,6 BILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE PARA PROJETOS DE	19
FLUXO DE PASSAGEIROS PARA A AMÉRICA DO SUL CRESCE 19,6% EM UM ANO E APRESENTA O MELHOR RESULTADO DA HISTÓRIA	20
AVIAÇÃO CIVIL NO CENTRO-OESTE SUPERA 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS EM NOVEMBRO E MANTÉM CRESCIMENTO CONTÍNUO EM 2025	21
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	22
CNH DO BRASIL: QUASE 2 MILHÕES DE BRASILEIROS JÁ INICIARAM O PROCESSO DE HABILITAÇÃO PELO APLICATIVO	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	24
EDITORIAL – UMA SOLUÇÃO PARA A VENEZUELA	24
INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO – ESTRATÉGIA - O XEQUE-MATE DE TRUMP E O CREPÚSCULO DA DIPLOMACIA BRASILEIRA: A GEOPOLÍTICA DO BARRIL A US\$ 55	25
INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO – DIREITO - A LEGITIMIDADE DA PRISÃO DE MADURO EM SOLO VENEZUELANO	27
INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO – PLANEJAMENTO - O TIRO TRUMPISTA QUE AMEAÇA A ESTABILIDADE GLOBAL	29
INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO - A FARSA DA LIBERTAÇÃO	30
NACIONAL - HUB – CURTAS - CRISE NA VENEZUELA REPOSICIONA BRASIL COMO PORTO SEGURO PARA INVESTIMENTOS	31
<i>Brasil, porto seguro</i>	31
<i>Expectativa de alta nas ações</i>	31
<i>Um produtor mais previsível</i>	31
<i>Janela de oportunidade</i>	32
<i>Mudança no cronograma</i>	32
POLÍTICA ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO	32
WASHINGTON CONDICIONA DIÁLOGO COM CARACAS - A “DECISÕES CERTAS”	32
POLÍTICA ESPECIAL A QUEDA DE MADURO	34
UE COBRA SOLUÇÃO PACÍFICA E DIÁLOGO PARA A CRISE NA VENEZUELA	34
POLÍTICA ESPECIAL A QUEDA DE MADURO	35
CHINA PEDE AOS EUA A LIBERAÇÃO IMEDIATA DE NICOLÁS MADURO E ESPOSA	35
POLÍTICA ESPECIAL A QUEDA DE MADURO	35
CAPTURE DE MADURO REACENDE DISPUTA GEOPOLÍTICA, SEM ABALAR OFERTA GLOBAL DE PETRÓLEO	35
POLÍTICA ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO	37
CRISE NA VENEZUELA TRAZ INCERTEZA DIRETA AO COMÉRCIO E AO AGRONEGÓCIO DO BRASIL	37
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - AMÉRICA DO SUL IMPULSIONA RECORDE DA AVIAÇÃO INTERNACIONAL BRASILEIRA EM 2025	39
TRANSPORTES – AEROPORTOS GOVERNO PLANEJA SALAS DE ACOLHIMENTO PARA PASSAGEIROS COM TEA EM TODAS AS CAPITAIS	40
TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO - SUL RECEBE R\$ 218,8 MILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE PARA PROJETOS NAVAIS	41
TRANSPORTES – OPINIÃO – PLANEJAMENTO BAHIA, 2025 – UM ANO PRORROGADO	42
ENERGIA PROJETO NA CÂMARA QUESTIONA MODELO DAS BANDEIRAS TARIFÁRIAS DE ENERGIA	44
PETRÓLEO E GÁS - OPEP+ MANTÉM PAUSA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DE 2026	46
AGRONEGÓCIO - AGRO NACIONAL FORTALECE PRESENÇA GLOBAL COM RECORDE DE NOVOS MERCADOS	47
FINANÇAS OPINIÃO – ESTRATÉGIA ANO NOVO, EMPREGO NOVO?	48



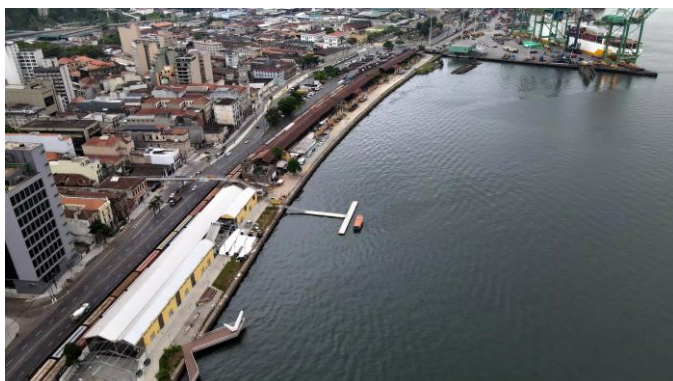
JORNAL O GLOBO – RJ.....	50
COMO A DESTITUIÇÃO DE MADURO POR TRUMP PODE AFETAR ATIVOS NO BRASIL, SEGUNDO O UBS.....	50
MASTER: DECISÃO DE MINISTRO DO TCU ABRE BRECHA PARA ANULAR LIQUIDAÇÃO.....	51
BANCO MASTER: MINISTRO DO TCU DETERMINA INSPEÇÃO COM 'MÁXIMA URGÊNCIA' NO BANCO CENTRAL.....	53
MINISTRO DO TCU CONFIRMA INSPEÇÃO NO BC E ALERTA QUE PODE SUSPENDER VENDA DE PATRIMÔNIO DO BANCO MASTER.....	54
SETOR FINANCEIRO AMPLIA APOIO AO BANCO CENTRAL E DIVULGA CARTA DEFENDENDO DECISÕES TÉCNICAS DO ÓRGÃO.....	55
PLANO DE TRUMP PARA PETRÓLEO DA VENEZUELA É UMA APOSTA DE US\$ 100 BILHÕES; ENTENDA.....	57
QUANDO O PETRÓLEO VENEZUELANO VAI VOLTAR PARA O MERCADO GLOBAL? ANALISTAS TRAÇAM CENÁRIOS.....	59
EUA TÊM PETRÓLEO SUFICIENTE, TRUMP QUER CONTROLAR O MERCADO INTERNACIONAL DO PRODUTO.....	61
PETROLÍFERAS CHINESAS E RUSSAS SÃO HOJE AS MAIORES DETENTORAS DE PETRÓLEO DA VENEZUELA, VEJA LISTA.....	61
VORCARO E O PETRÓLEO DA VENEZUELA.....	62
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	63
OPINIÃO - FUTURO DO CHAVISMO DEPENDE DA CAPACIDADE DA ELITE BUROCRATA-MILITAR DA VENEZUELA DIZER SIM AOS EUA.....	63
COM FLÁVIO BOLSONARO NO PÁREO PELO PLANALTO, TARCÍSIO APOSTA NA REELEIÇÃO EM SP PARA EVITAR ATAQUES.....	64
BANCO MASTER: INSPEÇÃO NO BANCO CENTRAL É ATÍPICA E AMPLIA INSEGURANÇA JURÍDICA, DIZEM AUDITORES.....	65
MINISTRO DO TCU ALERTA QUE PODE IMPEDIR BC DE VENDER BENS DE VORCARO NA LIQUIDAÇÃO DO MASTER.....	66
ANÁLISE - REVITALIZAR A INDÚSTRIA DE PETRÓLEO DA VENEZUELA NÃO SERÁ FÁCIL NEM BARATO.....	69
FORNECEDORA CHINESA DA SABESP INSTALARÁ FÁBRICA DE R\$ 200 MILHÕES EM MANAUS.....	71
VALOR ECONÔMICO (SP).....	71
VALERO ENERGY SERIA PRINCIPAL BENEFICIADA COM AUMENTO DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NA VENEZUELA.....	72
QUEM SÃO OS GANHADORES E PERDEDORES DO SETOR PETROLÍFERO COM A MUDANÇA DE REGIME NA VENEZUELA.....	73
CHEVRON, EXXONMOBIL E OUTRAS PETROLÍFERAS AMERICANAS DISPARAM APÓS AÇÃO NA VENEZUELA.....	74
O FUTURO DO TRANSPORTE DE CARGAS: SEIS MUDANÇAS QUE VÃO TRANSFORMAR O SETOR.....	74
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	76
INDÚSTRIA NAVAL SUL-COREANA ACUMULA ENCOMENDAS PARA TRÊS ANOS E MEIO.....	76
EVERGREEN MARINE INVESTIRÁ EM 11 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES DE 24.000 TEU.....	77
PESQUISADORES AVALIAM QUE OCEANOS ULTRAPASSARAM MARCO NA ACIDIFICAÇÃO.....	78
ÍNDIA ANUNCIA SUBSÍDIOS DE 15 A 25% PARA IMPULSIONAR INDÚSTRIA NAVAL.....	79
ARTIGO - NR 11: INDO ALÉM DA SINALIZAÇÃO DE PISO COM SENSORES INTELIGENTES.....	80
BRASIL PRODUZIU 4,9 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO E GÁS EM NOVEMBRO.....	82
ARTIGO - O CASO DA DEMURRAGE E A DIFÍCIL APLICAÇÃO DA LEX MERCATORIA NO DIREITO BRASILEIRO.....	83
ENCONTRO DA TRANSPETRO COM FORNECEDORES VAI APRESENTAR LICITAÇÃO PARA AQUISIÇÃO DE NAVIOS DE MÉDIO PORTE.....	84
PETROBRAS INICIA PRODUÇÃO DE BÚZIOS 6.....	84
LIMINAR DA JUSTIÇA FEDERAL SUSPENDE PROIBIÇÃO DE COBRANÇA DA “TAXA DE SECA” NA AMAZÔNIA.....	85
HIDROGÊNIO IMPULSIONA INDÚSTRIA MARÍTIMA COM ZERO EMISSÕES.....	87
PORTO DE YOKOHAMA ISENTA DE TAXAS DE ENTRADA EMBARCAÇÕES QUE USAM METANOL E BIOCOMBUSTÍVEIS.....	88
ARQUEÓLOGOS DINAMARQUESES DESCOBREM DESTROÇOS DO MAIOR NAVIO MEDIEVAL JÁ ENCONTRADO.....	88
CHINA ENTREGA PRIMEIRO PETROLEIRO DE GRANDE PORTE MOVIDO A METANOL E COMBUSTÍVEL DUPLO.....	89
PORTO DE ITAJAÍ TEM ESTUDOS CONCLUÍDOS PARA ARRENDAMENTO DEFINITIVO.....	90
GOVERNO FEDERAL BATE RECORDE DE INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS.....	90
FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 218 MILHÕES PARA PROJETOS NO SUL DO PAÍS.....	91
CMA CGM ANUNCIA NOVO SERVIÇO LIGANDO A COSTA LESTE DOS ESTADOS UNIDOS À OCEANIA.....	92
TEGRAM FECHA 2025 COM 13,5 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS MOVIMENTADAS NO PORTO DE ITAQUI.....	92
TERMINAL DA USIMINAS EM CUBATÃO AMPLIA OPERAÇÕES PORTUÁRIAS COM PRIMEIRA DESCARGA DE FERTILIZANTES.....	93
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	94
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	94



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERMINAL DE CRUZEIROS EM SANTOS TEM TRANSFERÊNCIA PARA O VALONGO APROVADA PELA ANTAQ; VEJA OS PRÓXIMOS PASSOS

Mudança é fundamental para ampliar o terminal e atrair mais navios de cruzeiros para a Cidade
Por Bárbara Farias 4 de janeiro de 2026



Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, será transferido para área em frente ao Parque Valongo, com ampla infraestrutura na água (Alexsander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concluiu que não há impedimento para alteração contratual e transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, da região de

Outeirinhos para o Valongo, no Porto de Santos.

A análise consta do Acórdão nº 728/2025 e foi enviada ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que ainda fará os ajustes finais. A Antaq informou que eventuais alterações no modelo, obrigações contratuais e encaminhamentos a outros órgãos, são de competência do MPor.

Apoiada pela Prefeitura de Santos e pelo Governo Federal, a mudança é fundamental para ampliar o terminal de passageiros, revitalizar a área central do Município e atrair mais navios de cruzeiros para a Cidade.

A Antaq esclarece que a análise foi realizada em caráter consultivo e não autorizativo, a partir de consulta apresentada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), considerando a proposta de alteração do contrato de arrendamento firmado entre o Concais e a Autoridade Portuária de Santos (APS). O acórdão foi publicado no Diário Oficial da União no último dia 30 de outubro.

Coerente

Segundo a agência, a modelagem econômico-financeira apresentada no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) mantém coerência com os parâmetros regulatórios já aprovados, preservando premissas como projeções de demanda, estrutura de receitas e despesas e critérios de remuneração da autoridade portuária.

O contrato de arrendamento foi renovado em 2018 e tem vigência até 2038, podendo ser prorrogado até 2048, caso ocorra a troca de local. De acordo com a APS, a substituição da área arrendada por uma não arrendada dentro do porto organizado tem amparo legal no Decreto nº 8.033/2013 e pode ser feita conforme o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ).

Aportes

No cenário sem prorrogação contratual, com vigência até 2038, a Antaq apurou que o valor máximo de investimento adicional que pode ser absorvido pela arrendatária, mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, é de até R\$ 447 milhões (valores de junho de 2023). Já na hipótese com prorrogação do contrato até 2048, o limite de investimento adicional suportável pela arrendatária sobe para cerca de R\$ 568 milhões.

Ainda assim, seria necessário um aporte complementar por parte do poder concedente (APS) para viabilizar as instalações em terra, caso as obras do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini ultrapassem tais valores.

Em ambos os cenários, a Antaq ressaltou que a implantação das instalações off-shore (na água) permanece sob responsabilidade do poder concedente. Esse investimento, porém, foi repassado ao futuro arrendatário do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, que ficará ao lado, no cais do Saboó, cujo leilão deverá ocorrer em março de 2026.

Outro ponto fundamental é a alteração da poligonal do Porto de Santos, atualmente em processo final de revisão pelo MPor. Isso porque, conforme solicitado pela Prefeitura de Santos e acatado pelo Concais, o edifício-garagem ficará em imóvel localizado ao lado do Santuário Santo Antônio do Valongo e em frente ao Museu Pelé. Assim, é necessário que essa área municipal seja incorporada à poligonal para ser destinada ao uso operacional portuário.

Detalhes

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que irá divulgar dados atualizados sobre o novo terminal de cruzeiros apenas “com a prévia anuência” do TCU, da Antaq e do MPor. A previsão é que o novo terminal tenha capacidade para operar três navios com 6 mil passageiros. O terminal ficará em área de 34 mil m². Já o edifício-garagem ocupará 11.995 m² onde hoje está a garagem de bondes. Ele deverá ter cinco pavimentos, com 1.353 vagas para estacionamento.

Contribuição e respeito

Procurado, o diretor-presidente do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, Luis Floriano, destacou que o Concais mantém uma postura diligente e colaborativa, colocando-se à disposição para atender às demandas da Autoridade Portuária de Santos, da Antaq e da Secretaria Nacional de Portos, sempre de forma técnica e transparente.

“Estamos cientes de que o processo ainda se encontra em curso e que há etapas importantes a serem superadas, incluindo a necessária apreciação pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Nesse cenário, a empresa segue atuando com responsabilidade institucional, contribuindo com as informações e estudos que lhe são demandados, respeitando integralmente os ritos e as competências de cada instância”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/01/2026

PORTO DE SANTOS CEDE ÁREAS PARA EMPRESA QUE ENFRENTA CRISE FINANCEIRA; ENTENDA

Ambipar, que pediu recuperação judicial, assinou contrato com a Autoridade Portuária de Santos em dezembro

Por Bárbara Farias 4 de janeiro de 2026



Uma das áreas cedidas fica na Ilha Barnabé, que tem classificação de risco devido à operação de inflamáveis (APS/Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou contrato para a cessão onerosa de duas áreas de 44,6 metros quadrados (m²), na Margem Direita do Porto de Santos. O acordo com a empresa Ambipar Response Dracares Apoio Marítimo e Portuário foi assinado no dia 17 de dezembro e publicado no Diário Oficial da União (DOU) no dia 22 do mesmo mês. A empresa pertence ao Grupo Ambipar, de gestão de resíduos, que enfrenta crise financeira.



A empresa poderá usar a área pelo prazo de cinco anos mediante pagamento mensal de R\$ 3,2 mil à administração portuária. A APS informou que se trata de ocupação onerosa de áreas correspondentes a dois contêineres, um de 20 pés e outro de 40, localizados na Ilha Barnabé e na Alemoa, totalizando os 44,6 m².

“Os eventuais investimentos necessários para consecução do objetivo contratual serão realizados por conta e risco da Ambipar, descabendo qualquer indenização neste sentido”, esclareceu a APS em nota.

Poluentes

Segundo a administração portuária, “as áreas serão utilizadas exclusivamente para a armazenagem de equipamentos relacionados à contenção e mitigação de poluentes químicos que possam ameaçar o meio ambiente em terra e no mar. A Ambipar pleiteou o uso das áreas para executar os planos de contingência dos terminais integrantes do Plano Integrado de Emergência (PIE) da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)”.

A APS ressaltou ainda que a Ambipar mantém contrato com a Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL), fato relevante para a localização das áreas na Alemoa e na Ilha Barnabé, que têm classificação de risco devido à operação de líquidos inflamáveis.

A empresa foi procurada, mas não quis comentar sobre o assunto.

Crise financeira

Dois dias após assinar o contrato com a APS, em 19 de dezembro, o Grupo Ambipar divulgou fato relevante informando o seu Plano de Recuperação Judicial (PRJ) que envolve todas as empresas do grupo. O processo de recuperação judicial corre na 3ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro.

A Ambipar foi fundada em 1995, no Brasil, e é voltada a soluções ambientais. Ao longo de 30 anos, tornou-se uma multinacional, com unidades em 41 países, somando mais de 23 mil funcionários.

Em 2019, a companhia fez uma reestruturação societária criando a Ambipar Environmental, para gestão de resíduos, e a Ambipar Response, atendendo emergências de acidentes químicos e ambientais. Na prática, a Ambipar recolhe, trata e reaproveita o lixo, transformando-o em outros produtos ou energia.

Em 2020, a Ambipar abriu o capital na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). Um ano depois, as ações tinham valorizado em 50%. Em 2021, a empresa lançou a Response na Bolsa de Nova Iorque.

Em 2021, a Ambipar, que já tinha dez empresas, investiu R\$ 1,5 bilhão na compra de mais 22. Entre 2020 e 2022, fez novas aquisições na América do Norte, Europa, Canadá e no Brasil. Ao todo, foram 40 compras que não deram o retorno esperado, resultando em grandes prejuízos.

Companhia teve queda de ações na bolsa

A crise financeira da Ambipar se intensificou no segundo semestre de 2025, como reflexo da emissão de green bonds (títulos verdes) em 2024 e 2025, que somaram cerca de US\$ 1,24 bilhão. As operações incluíam proteção contra a volatilidade do dólar, mas o cenário mudou após a transferência de um desses contratos do Bank of America para o Deutsche Bank.

De acordo com a Ambipar, a estratégia financeira foi acionada sem a aprovação do Conselho de Administração e deixou a empresa ainda mais vulnerável. A queda acentuada dos papéis no mercado internacional piorou a situação.

Para evitar cobrança em massa de credores, a Ambipar obteve medida cautelar na Justiça, em setembro, motivada por uma operação de crédito com o Deutsche Bank e sob o argumento de riscos de cláusulas de vencimento cruzado que poderiam gerar um rombo de R\$ 10 bilhões e levar à insolvência imediata do grupo. No entanto, após a medida, as ações da companhia caíram, em um ano, 95,67%.

No segundo trimestre de 2025, a Ambipar voltou a registrar prejuízo, repetindo o desempenho negativo do primeiro trimestre. Segundo o balanço financeiro, o prejuízo foi de R\$ 134,1 milhões, revertendo o lucro de R\$ 45,5 milhões obtido no mesmo período de 2024.

No plano de recuperação judicial, a Ambipar alega dificuldade na obtenção de créditos, informando que disso depende a restauração financeira do grupo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/01/2026

“NO PORTO DE SANTOS, O VOLUME DE CARGAS APREENDIDAS É ENORME”, AFIRMA BRUNNO BRANDI

A Tribuna entrevista o advogado Brunno Brandi, especialista em leilões

Por Ted Sartori 4 de janeiro de 2026



Brunno Brandi: “O maior cuidado é ler o edital inteiro, porque é ali que estão prazos, restrições, tributos, regras de visitação e condições do lote” (Divulgação)

Há 13 anos, o advogado Brunno Brandi, de 37, tomou uma decisão que mudaria a vida dele para sempre: mergulhar no mundo dos leilões. Desde então foram mais de 250 imóveis arrematados. Atual vice-presidente da Comissão de Leilão da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) Subseção de Santos, o advogado tem como uma espécie de missão descomplicar o tema. E foi justamente isso que ele fez nesta entrevista concedida para A Tribuna, destacando os principais passos e recomendações para quem deseja fazer parte deste interessante universo.

Como funciona um leilão oficial da Receita Federal e por que esses leilões atraem tanto interesse, especialmente no Porto de Santos?

O leilão da Receita Federal é a forma oficial de dar destino às mercadorias apreendidas ou abandonadas em operações. Esses bens são descritos em edital público e vendidos por meio do Sistema de Leilão Eletrônico, acessado pelo e-CAC, sempre pelo site oficial da Receita. No Porto de Santos, o interesse é grande porque o volume de cargas apreendidas é enorme, assim como a variedade, e isso gera oportunidades de compra com preços bem abaixo do mercado tradicional

Quais são os primeiros passos para alguém participar de um leilão?

O primeiro passo é ter uma conta gov.br (nível prata ou ouro), acessar o e-CAC, entrar no sistema de leilão eletrônico e escolher o edital da unidade responsável. Sobre esse ponto, sugerimos que os interessados sempre busquem os lotes próximos às suas regiões, porque a Receita Federal não envia os bens arrematados.

Pessoas físicas e jurídicas seguem o mesmo processo?

O procedimento técnico é parecido para pessoa física e jurídica, mas há diferenças de requisitos e restrições: o sistema só libera para cada tipo de participante os lotes para os quais ele está autorizado. Empresas precisam ter CNPJ ativo e regular para que a proposta seja válida. Para participar, é importante, ainda, que não haja débitos em aberto com a Receita Federal.

Que tipos de mercadorias geralmente aparecem nos leilões do Porto de Santos?

Tem de todos os tipos: eletrônicos, celulares, veículos, motos aquáticas, peças automotivas, roupas, bebida e até maquinários.

Por que esses itens chegam a ser leiloados?

Porque o leilão é uma das formas oficiais de destinação de mercadorias apreendidas ou abandonadas. Ao invés de manter em depósito, com custo e risco de deterioração, a Receita Federal converte o bem em dinheiro e dá encerramento ao ciclo de guarda do bem, conforme o regramento e o edital de cada certame.

Quais produtos costumam ser mais interessantes aos compradores? Por quê?

Depende do perfil. Para pessoa física, o que costuma chamar mais atenção é o que tem alta liquidez e fácil retirada e revenda, quando permitida. São celulares, notebooks, consoles, periféricos e eletrônicos em geral. Já para pessoa jurídica, muitas vezes o melhor custo-benefício está em lotes maiores, como peças, insumos, têxteis, ferramentas e até maquinário, porque a empresa consegue diluir logística, mão de obra de triagem e regularização. O ponto técnico é: produto interessante é o que combina desconto real, viabilidade de retirada e risco controlado. E isso só dá para bater o martelo depois de ler edital e seus anexos, entender restrições, tributos e prazos, e visitar o bem.



Brunno Brandi: “A retirada da mercadoria costuma ter prazo em torno de 30 dias, no recinto indicado, e o não cumprimento desse prazo pode implicar perda” (Divulgação)

Lembra de algum produto curioso que estivesse em algum leilão do qual você participou? Ou alguma história curiosa que tenha acontecido em algum pregão?

Tudo que as pessoas importam e é apreendido, se não for ilícito, é objeto de leilão. Então, bonecas no estilo bebê reborn, guidão de bicicleta e encartes para jogos

de videogame são alguns dos itens diferentes que já foram leiloados pela Receita Federal. Existem também os lotes que parecem imperdíveis, mas exigem estrutura para retirar, separar, armazenar e dar destino comercial. E a história que mais se repete com iniciante é a pegadinha do operacional. A pessoa arremata pelo preço, mas subestima prazo, logística e custo de retirada e descobre que sem planejamento – agendamento, transporte, equipe e documentação – o desconto some rapidamente, além do risco de penalidades se não cumprir as condições.

Um dos atrativos desses leilões é o preço. Em média, qual é a diferença de valor entre comprar uma mercadoria leiloadada e adquiri-la no mercado tradicional?

Não existe um desconto fixo, mas é comum encontrar lotes que, mesmo somando impostos e logística, acabam saindo na faixa de 30% a 60% abaixo do preço de mercado, podendo ser ainda maiores em casos pontuais.

Quais são os principais cuidados que o participante deve ter antes de dar um lance? É possível avaliar previamente o estado da mercadoria?

O maior cuidado é ler o edital inteiro, porque é ali que estão prazos, restrições, tributos, regras de visitação e condições do lote. Em muitos casos a Receita Federal permite visita prévia, mas, ainda assim, os bens são vendidos no estado, sem garantia e sem direito a troca, e as fotos têm caráter meramente ilustrativo.

Dentre os tantos produtos que são leiloados, imóveis são sua especialidade. Levando em conta o preço alto, quais os principais cuidados?

Para os imóveis eu separo em camadas: registral e edital, posse e ocupação e conta financeira. Na registral é importante ter a matrícula atualizada, verificar todos os ônus, gravames, ações, assim como averiguar qual a modalidade do leilão - judicial, extrajudicial, alienação fiduciária etc. - e o seu edital, porque cada uma tem riscos e caminhos de regularização próprios. Na posse, saber se está vazio ou ocupado, qual o custo para a desocupação e, principalmente, calcular o tempo para desocupação, pois esse é um dos fatores que causa impacto no seu investimento. Na conta financeira, além do lance, entram comissão do leiloeiro, custas (judiciais ou extrajudiciais), ITBI, despesas cartorárias, além de condomínio, IPTU e a estimativa do custo para reforma do imóvel. E, em matéria tributária, vale lembrar a diretriz firmada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) em

repetitivo: o arrematante não responde por dívida tributária anterior à alienação, mesmo que o edital tente empurrar isso que muda bastante o mapa de risco.

Existem produtos que não podem ser arrematados por pessoas físicas? O que a legislação permite nesse tipo de compra?

A própria configuração do edital e do sistema restringe alguns lotes apenas a pessoas jurídicas, especialmente quando se trata de grandes volumes para revenda, sucatas industriais, produtos perigosos ou mercadorias sujeitas a controle sanitário mais rígido.

Depois de vencer um leilão, como funciona o pagamento, a retirada da mercadoria e a regularização documental? Há prazos importantes que o arrematante precisa observar?

Depois de vencer o leilão, o sistema gera o Documento de Arrecadação de Receitas Federais (Darf) com o valor da arrematação, que deve ser pago dentro do prazo do edital. A retirada da mercadoria costuma ter prazo em torno de 30 dias, no recinto indicado, e o não cumprimento desses prazos pode implicar perda do lote e outras sanções, motivo pelo qual eu sempre ressalto: quem entra em leilão tem que ser disciplinado com calendário e documentação.

Quais são os erros mais comuns cometidos por quem participa pela primeira vez e como evitá-los?

Os erros que mais vejo são três: não ler o edital com atenção, ignorar o impacto de impostos e logística no custo final e se empolgar na disputa, ultrapassando o teto que faria sentido pagar. Para evitá-los, é muito simples: basta estudar o edital antes de tudo, calcular o preço final já com impostos e frete, definir um limite de lance.

Além de consumidores e pequenos comerciantes, empresas maiores também participam desses leilões. Em que casos essa modalidade pode ser vantajosa para o setor produtivo?

Para empresas, o leilão da Receita Federal funciona como uma fonte de aquisição de bens, seja para formar estoque de mercadorias, seja para adquirir máquinas, equipamentos e insumos com custo muito mais competitivo.

Qual é a sua recomendação principal para alguém que deseja começar a participar dos leilões da Receita Federal no Porto de Santos com segurança e sem surpresas?

Se eu pudesse dar um único conselho, seria: comece estudando, não arrematando. Acompanhe alguns leilões como observador, leia editais, simule lances, escolha poucos lotes de mercadorias que você realmente conhece e respeite o seu próprio limite de preço. Evite golpes, sempre acessando o sistema de leilão pelo site oficial da Receita Federal.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/01/2026

ANTAQ APROVA PLANO DE FISCALIZAÇÃO PARA CONTRATOS DE ARRENDAMENTO; VEJA O QUE MUDA

A partir deste ano, os contratos passarão por uma fiscalização programada com rito próprio

Por *ATribuna.com.br* 3 de janeiro de 2026



A iniciativa foi publicada na semana passada, no Diário Oficial da União (DOU) (Alexsander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou o Plano Anual de Fiscalização (PAF) 2026. A iniciativa foi publicada na semana passada, no Diário Oficial da União (DOU).

A novidade é que, a partir deste ano, os contratos de arrendamento passarão por uma fiscalização

programada com rito próprio - e a ideia é aprofundar o entendimento sobre pontos críticos observados, elevar os padrões dos requisitos de serviço adequado e, também, acompanhar pontos de atenção estratégicos para o desenvolvimento das atividades.

A ação inédita foi apresentada no documento assinado pelo diretor-geral da agência, Frederico Dias. Ao todo, 44 contratos de arrendamento foram selecionados para serem fiscalizados por meio do novo rito - o que representa quase um terço desse tipo de serviço. O restante será dividido entre 2027 e 2028.

Fiscalizações Temáticas

Em 2026, haverá sete fiscalizações temáticas: diagnóstico do desempenho das autoridades portuárias; estrutura de fiscalização das autoridades portuárias; diagnóstico dos convênios de delegação; preço em terminais de contêineres; utilização da tonelagem de porte bruto (TPB) da frota nacional para fins de afretamento de embarcações estrangeiras e inscrição no Registro Especial Brasileiro (REB); embarcações do transporte misto; e atraso e omissão de navios de contêineres na costa brasileira.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/01/2026

HIDROVIAS RECEBEM INVESTIMENTO FEDERAL DE R\$ 500 MILHÕES EM 2025

Montante foi para ampliar navegabilidade e reforçar a segurança

Por A Tribuna.com.br 3 de janeiro de 2026



Recursos beneficiaram hidrovias da região amazônica e de outros eixos estratégicos do País, disse MPor (Vosmar Rosa/MPor)

O Governo Federal afirma ter investido aproximadamente R\$ 500 milhões em hidrovias ao longo de 2025, em ações voltadas à modernização da infraestrutura, à ampliação da navegabilidade e ao reforço da segurança do transporte fluvial em todas as regiões do País.

Coordenadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), as iniciativas incluem obras, dragagens, sinalização náutica, recuperação de estruturas e operação de eclusas.

Os recursos beneficiam hidrovias da região amazônica e de outros eixos estratégicos do País, com investimentos em novas obras e manutenção da infraestrutura nos rios Madeira, Amazonas, Solimões e Tocantins, além do Delta do Parnaíba, dos rios Grajaú, Pindaré, Mearim, no Maranhão, e dos rios Jacuí e Taquari, no Rio Grande do Sul.

Entre as ações voltadas à logística, a Hidrovia do Rio Tocantins recebeu R\$ 11,6 milhões em melhorias no canal de navegação, com foco em facilitar o tráfego de embarcações e o escoamento da produção regional.

Já no Rio Solimões, foram aplicados cerca de R\$ 11 milhões em ações de dragagem, com foco em garantir a navegabilidade básica, assegurando o deslocamento de pessoas e o atendimento às comunidades ribeirinhas, especialmente em períodos de estiagem.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, “as ações permitem que a navegação ocorra de forma contínua, fortalecendo rotas estratégicas para o transporte de mercadorias e ampliando a segurança de quem utiliza as hidrovias”.

No Sul do País, foram R\$ 3,2 milhões em ações de dragagem e sinalização náutica da Lagoa Mirim. Além disso, foram destinados R\$ 12,8 milhões para a recuperação da navegabilidade das hidrovias do Rio Grande do Sul, afetadas pelas enchentes de 2024.

Outras iniciativas incluíram a operação de terminais hidroviários, que receberam R\$ 155 milhões, a operação de eclusas, com R\$ 46,6 milhões, e a recuperação de estruturas públicas, principalmente na Região Hidrográfica Amazônica, que concentrou mais de R\$ 174 milhões em investimentos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/01/2026

DIAGNÓSTICO DA ATP PROPÕE REVISÃO EM SEGURO PORTUÁRIO

Associação que representa terminais privados quer inclusão de risco climático e mais seguradoras no mercado

Por Bárbara Farias 2 de janeiro de 2026



O documento aponta entraves práticos, jurídicos e financeiros que dificultam a contratação, a manutenção e a efetividade das apólices no setor (Carlos Nogueira/Arquivo)

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) propõe a revisão dos seguros portuários obrigatórios a partir de um estudo apresentado pelo setor, em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), denominado “Diagnóstico de Seguros em Terminais Portuários Autorizados”.

O documento aponta entraves práticos, jurídicos e financeiros que dificultam a contratação, a manutenção e a efetividade das apólices no setor, além da ausência de coberturas para eventos climáticos extremos, como enchentes, vendavais, granizo, marés de tempestade, secas e ondas de calor. Com base em questionários e entrevistas, o estudo identificou que os terminais de uso privado (TUPs) enfrentam uma combinação de riscos regulatórios, ambientais, operacionais, econômicos e, especialmente climáticos.

O levantamento identificou os fatores que elevam os custos das apólices. Em entrevista para A Tribuna, o presidente da ATP, Murillo Barbosa, disse que o principal fator para a redução de valores “é a realização de uma matriz de riscos detalhada para que a contratação do seguro não seja abrangente. Além disso, outro fator seria a existência de novas seguradoras no mercado, a fim de ampliar a concorrência, e, conseqüentemente, diminuir o custo. Por fim, temos o Risco-Brasil, que poderia ser reduzido caso houvesse maior segurança jurídica”.

Barbosa afirmou que o alto custo das apólices decorre ainda do descompasso entre o valor do prêmio e das coberturas necessárias para proteger ativos portuários de grande porte e receitas elevadas. Segundo ele, a falta de conhecimento técnico das seguradoras sobre as operações do setor leva à adoção de margens conservadoras, coberturas excessivas e modelagens genéricas baseadas no “Risco Brasil”, agravadas pela escassez de dados confiáveis sobre sinistros.

Ele destacou ainda que o processo de cotação é lento e burocrático, muitas vezes inviabilizando renovações dentro do prazo e criando risco de períodos descobertos. Barbosa acrescentou que o baixo apetite ao risco das seguradoras, somado à pouca concorrência no mercado especializado, especialmente no ramo de responsabilidade civil portuária, mantém preços elevados, condições rígidas e reduz a oferta de produtos mais adequados às necessidades dos terminais.

Próximos passos

Barbosa disse que o diagnóstico em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) foi o primeiro passo para ajustar a questão dos seguros, mas que a ATP mantém “conversa com as



seguradoras, com a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), com o MPor e com a Susep (Superintendência de Seguros Privados) para definir o próximo encaminhamento”.

Diferenças

Adilson Teixeira, diretor comercial da Umma Seguros, explica que há diferenças relevantes entre os seguros voltados a TUPs e aqueles para terminais em portos organizados. “Os TUPs operam sob regime de autorização, com maior autonomia, mas também maior exposição direta a riscos ambientais, patrimoniais e de responsabilidade civil. Já nos portos organizados, parte dos riscos é compartilhada com a autoridade portuária e diluída em contratos de arrendamento”. Para o executivo, a profissionalização da gestão de riscos e seguros será decisiva para a sustentabilidade dos terminais privados. “O setor portuário opera infraestrutura crítica, de alto valor e baixa padronização. Tratar o seguro como estratégia, e não apenas como custo, é fundamental para garantir continuidade operacional e segurança jurídica”.

Antaq: contratação é obrigatória

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tornou obrigatória a contratação de seguros em instalações portuárias a partir de fevereiro de 2024, alterando a norma da Resolução nº 75-Antaq, de 2 de junho de 2022, por meio da Resolução nº 104, de 23 de junho de 2023.

Segundo o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, o TUP que não contratar os seguros obrigatórios fica sujeito a uma multa no valor de R\$ 100 mil.

Propostas

O estudo da ATP apresenta propostas para aproximar as exigências regulatórias da Antaq da realidade do mercado segurador, corrigindo o descompasso entre as coberturas disponíveis e as necessidades dos terminais. A principal sugestão é um modelo escalonado de conformidade, que inclui identificar e quantificar riscos, definir um plano de ação e contratar seguro apenas quando não houver alternativa mais eficiente. A ideia é evitar a contratação automática de apólices inadequadas e estimular inovação entre seguradoras.

Outra recomendação é flexibilizar o cumprimento da obrigação, permitindo mecanismos equivalentes, como captives, resseguro internacional e autoges-tão, desde que comprovem eficácia. O estudo também propõe segmentar riscos e exigir mapas de risco conforme padrões ISO, restringindo a obrigatoriedade aos riscos realmente inaceitáveis. Para aumentar a concorrência, sugere-se uma cláusula de proporcionalidade, condicionando a obrigatoriedade a pelo menos três ofertantes.

O recorte climático mostra desigualdade de acesso a seguros entre terminais, com alguns contando com programas robustos e outros enfrentando escassez e custos altos. Diante disso, o setor vê oportunidade de avançar em padronização de informações e em uma agenda regulató-ria que fomenta competição, soluções paramétricas e parcerias internacionais, reduzindo lacunas de cobertura e fortalecendo a segurança jurídica e a eficiência na gestão de riscos dos TUPs.

Recomendações

Para melhor endereçar soluções reivindicadas pelo setor, a pesquisa apresenta um conjunto de recomendações urgentes como realização de workshops técnicos, revisão da regulação, elaboração de um guia técnico, de um banco de dados de sinistralidade e de um questionário de riscos.

Especialista explica entraves do mercado

A falta de regulação específica, bem como riscos ambientais e climáticos e a falta de dados históricos confiáveis para precificação atuarial são entraves que dificultam uma maior adesão ao mercado de seguros no setor portuário.

“A inexistência de um marco específico aumenta a percepção de insegurança jurídica e exige soluções contratuais mais sofisticadas”, afirmou Adilson Teixeira, diretor comercial da Umma Seguros, empresa que atende Terminais de Uso Privado (TUPs).

Teixeira salientou que atuação da empresa junto aos TUPs ultrapassa a contratação de apólices. “Nosso relacionamento envolve desde a modelagem de programas de seguros patrimoniais e de responsabilidade civil até análises técnicas de risco operacional, ambiental e climático, sempre com foco em mitigação, transferência adequada de risco e aderência regulatória”, explicou.

Apesar desse escopo, o executivo reconhece que muitos terminais ainda resistem a estruturas mais completas de seguro. Entre os fatores, ele apontou a subavaliação histórica dos riscos, especialmente os climáticos e ambientais, além da percepção do custo das apólices de forma isolada.

“Muitas vezes o seguro é analisado sem considerar o custo total do risco, o chamado Total Cost of Risk (TCOR)”, afirmou. A complexidade técnica dos programas e a capacidade cada vez mais seletiva do mercado segurador, sobretudo para ativos costeiros, também pesam.

No entanto, para Teixeira, a tendência é de mudança: “O aumento da exigência regulatória pela Antaq deve acelerar a maturidade do setor”.

O diretor comercial da Umma comentou que a empresa aposta em uma atuação consultiva, oferecendo diagnóstico completo de riscos, estruturação de programas de seguros sob medida, interlocução técnica com seguradoras e resseguradoras, análises de engenharia de riscos, gestão estratégica de sinistros e apoio em compliance regulatório.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/01/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS APROVA ESTUDOS PARA ARRENDAR PORTO DE ITAJAÍ

Leilão é previsto para o 1º semestre de 2026
Da **ATribuna.com.br** 1 de janeiro de 2026



Projeto prevê R\$ 2,8 bilhões em investimentos no porto catarinense (Ascom/Porto de Itajaí)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou a versão final dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) para o arrendamento definitivo do Porto de Itajaí (SC). Os documentos foram encaminhados no último dia 26 à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que fará a elaboração das minutas de edital e

de contrato. A previsão é que o leilão seja realizado no primeiro semestre de 2026.

No despacho enviado à agência reguladora, a Secretária Nacional de Portos solicita a dispensa de uma nova fase de audiência pública. A justificativa técnica é que a modelagem atual já incorpora as contribuições recebidas pela sociedade e pelo mercado na audiência anterior, não havendo necessidade de reiniciar o ciclo de consultas. A meta do MPor é obter o aval do Tribunal de Contas da União (TCU) até abril de 2026.

Segundo o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, essa medida visa otimizar o cronograma sem abrir mão do rigor técnico. “Essa aprovação é uma resposta necessária que o MPor dá à sociedade e ao mercado. Entendemos a importância estratégica do Porto de Itajaí; por isso, não estamos medindo esforços para encurtar caminhos burocráticos”, disse.

O projeto prevê R\$ 2,8 bilhões em investimentos, com uma cláusula estratégica de celeridade: R\$ 920 milhões deverão ser executados já nos primeiros três anos de contrato. Esse aporte inicial tem como foco a modernização de equipamentos e melhorias na infraestrutura para receber e manobrar os navios.

A transformação física do complexo de Santa Catarina deve ser expressiva. A modelagem estipula a construção de um novo terminal de contêineres, com capacidade estática de 37.152 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e uma ampliação de 90% nas áreas de pátio, resolvendo um dos principais gargalos operacionais do porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/01/2026

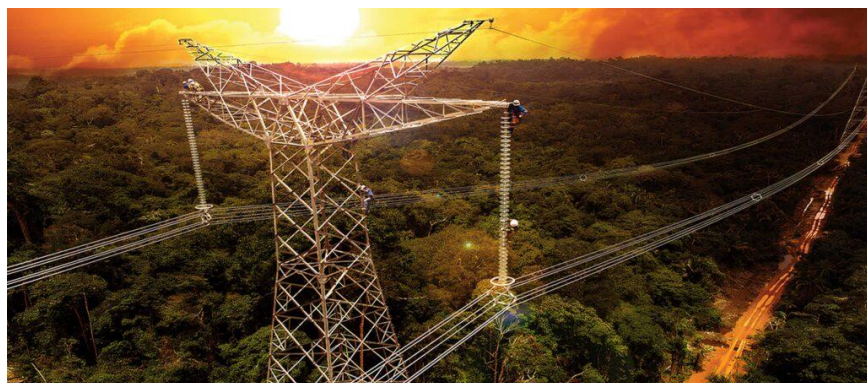


ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

NORDESTE PODE TRIPLICAR CAPACIDADE DE EXPORTAÇÃO DE ENERGIA ATÉ 2030

A capacidade de exportação de energia elétrica do Nordeste deve crescer de 13.5 GW para 21 GW até 2030, segundo o Plano Decenal de Expansão de Energia 2035 (PDE 2035). O setor precisará de investimentos de R\$ 120 bilhões para expansão da transmissão e integração de fontes renováveis

Da Redação ME – redacao@movimentoeconomico.com.br



Capacidade energética no Brasil considera a construção de aproximadamente 5.301 km de novas linhas de transmissão. Foto: SGBH/Divulgação

A capacidade de exportação de energia elétrica do Nordeste deve crescer de 13,5 GW, em setembro de 2025, para 21 GW com as obras planejadas até

2030, chegando a 24 GW em empreendimentos em fase de planejamento com operação a partir de 2033, consolidando a região como exportadora estratégica de energia renovável para outras regiões do país. É o que aponta o Caderno de Transmissão de Energia Elétrica do Plano Decenal de Expansão de Energia 2035 (PDE 2035), divulgado em dezembro pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

O estudo indica que o setor elétrico do Nordeste precisará de investimentos estimados em R\$ 120 bilhões até 2035, considerando a expansão da transmissão para integrar novas fontes de geração renovável e atender ao crescimento de grandes consumidores, incluindo data centers e projetos de produção de hidrogênio por eletrólise. Para isso, serão construídos novos trechos de linhas de transmissão e subestações, além da modernização de equipamentos críticos existentes, garantindo confiabilidade, segurança e maior eficiência operacional no Sistema Interligado Nacional (SIN).

Entre os empreendimentos prioritários, destaca-se o Bipolo Nordeste II, um projeto de corrente contínua interligando as subestações Angicos (RN) e Itaporanga 2 (SP/PR), com investimentos previstos de R\$ 26,5 bilhões, que visa reforçar a segurança operacional do SIN e viabilizar o escoamento de grandes volumes de energia renovável gerada no Nordeste. Além do bipolo, há obras complementares associadas, que incluem reforços de linhas, instalação de transformadores e equipamentos de compensação síncrona para mitigar riscos de curtailment e colapso de tensão.



A expansão da capacidade de transmissão no Brasil considera a construção de aproximadamente 5.301 km de novas linhas de transmissão, com a instalação de 24.314 MVA em transformadores, representando um acréscimo de 3% na extensão das linhas e 5,7% na potência da Rede Básica, reforçando a confiabilidade do fornecimento.

Deste total, R\$ 22,7 bilhões correspondem a empreendimentos indicados pela primeira vez. A previsão de carga máxima do SIN para 2030 é de 129 GW, um aumento de 17% em relação à carga máxima verificada em 2025, com capacidade instalada projetada em 269 GW, incluindo cerca de 60 GW de usinas eólicas e solares centralizadas e 65,3 GW em Micro e Minigeração Distribuída (MMGD).

Investimentos estruturantes e obras por estado nordestino

Para garantir a absorção da energia eólica e solar, o estudo prevê medidas específicas para cada estado do Nordeste, incluindo substituição de transformadores, instalação de novos compensadores síncronos, seccionamentos de linhas e reforço de interligações. No Maranhão, foram licitadas obras do Lote 2 do Leilão de Transmissão nº 004/2025, incluindo a LT 230 kV Caxias II – Teresina II C1, reconstrução da LT 230 kV Caxias II – Coelho Neto C1 e instalação do dispositivo CARR 1 x (-50/+50) Mvar/230 kV na SE Caxias II.

No Piauí, destaca-se a substituição dos transformadores da SE Teresina e a implantação da nova SE 69/13,8 kV, além da entrada em operação, no segundo semestre de 2026, de obras nas SEs São João do Piauí II, Curral Novo do Piauí II e Ribeiro Gonçalves – Colinas, ampliando o escoamento de geração e solucionando contingências no eixo 500 kV Colinas – Ribeiro Gonçalves – São João do Piauí.

Na Bahia, a previsão de crescimento de carga no oeste do estado motivou a instalação do 3º AT 230/138 kV – 200 MVA na SE Rio Formoso II, do 3º AT 500/230 kV – 300 MVA na SE Rio das Éguas e do 4º AT 230/138 kV – 100 MVA da SE Rio Grande II, garantindo atendimento seguro aos novos consumidores. Além disso, uma força-tarefa formada pelo ONS, Neoenergia Coelba, MEZ Energia e Axia Energia Nordeste desenvolveu soluções provisórias para a SE Olindina, permitindo manter a operação até a conclusão do primeiro AT 500/230 kV.

Em Sergipe, devido a atrasos na SE Nossa Senhora da Glória II 230/69 kV – 3 x 150 MVA, a Aneel recomendou a caducidade da concessão da transmissora Serra Negra, com a relicitação prevista para o Lote 4 do Leilão de Transmissão nº 001/2026. Para atendimento seguro, foram previstas substituições temporárias de transformadores na SE Itabaiana até a conclusão da obra.

No Ceará e Rio Grande do Norte, a expansão contempla restrições temporárias de escoamento da geração renovável variável até a conclusão das obras estruturantes, previstas para 2029, e a instalação de compensadores síncronos nas SEs Açú III, Ceará Mirim II, Morada Nova e Quixadá, licitados no Lote 3 do Leilão de Transmissão nº 001/2026, mitigando riscos de curtailment e assegurando estabilidade de tensão.

Na Paraíba, as obras incluem restrição de geração renovável variável e a entrada em operação da LT 500 kV Bom Nome II – Santa Luzia II, prevista até agosto de 2030, garantindo segurança operacional e mitigação de sobrecargas.

Em Pernambuco, a substituição de transformadores em SEs como Mirueira, Jaboatão II e Tacaimbó atende ao crescimento de carga, reforçando a confiabilidade da transmissão e prevenindo transferências inviáveis para subestações vizinhas.

Em Alagoas, o reforço do atendimento de carga é feito com a instalação do 4º TR 230/69 kV – 100 MVA na SE Rio Largo II e manutenção de transformadores na SE Maceió II, assegurando confiabilidade até a entrada em operação de expansões futuras da Região Metropolitana de Maceió.

Curtailment e integração renovável

O estudo evidencia que o curtailment da geração eólica e fotovoltaica, concentrado principalmente no período diurno entre 9h e 16h, continua sendo um desafio estrutural. Cortes de energia podem atingir 40 a 50 GW nos cenários críticos, especialmente em fins de semana e feriados, devido à coincidência de alta produção solar e baixa demanda.

A simples inserção de novas cargas, como 4 GW de grandes consumidores, reduz apenas cerca de 800 MW médios, confirmando que a redução de cortes é limitada. A expansão acelerada da MMGD e da geração fotovoltaica centralizada, superior ao crescimento da demanda diurna, tende a gerar excedente estrutural, exigindo políticas públicas, subsídios e mecanismos de incentivo para racionalizar o uso da energia renovável e garantir eficiência operativa.

Os limites de intercâmbio entre os subsistemas do SIN também terão aumentos estratégicos. A transferência da energia do Nordeste para Sudeste/Centro-Oeste passa de 18,5 GW em janeiro de 2026 para 23 GW em janeiro de 2030, enquanto o limite de recebimento do Sudeste a partir das regiões Norte/Nordeste evoluirá de 11,4 GW para 13,5 GW no mesmo período. A interligação Sul-Sudeste/Centro-Oeste será reforçada com a entrada de novos circuitos de 500 kV e a instalação do Bipolo Graça Aranha de ± 800 kV com capacidade de 5.000 MW, conectando Maranhão e Goiás

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/01/2026

TRANSPosição AVANÇA COM GRANDES BOMBAS CHINESAS E LEILÃO EM 2026

Nova fase da Transposição do Rio São Francisco inclui concessão administrativa, reforço tecnológico e ampliação da capacidade de bombeamento para atender mais estados

Paulo Goethe

De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Estação de bombeamento EBI-I, no município de Cabrobó, marca o início da Transposição do Rio São Francisco no Eixo Norte. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

A combinação entre investimentos públicos, engenharia nacional e grandes equipamentos produzidos na China sustenta o avanço da oferta de água no Nordeste pelo sistema de Transposição do Rio São Francisco, que encerra 2025 com seus 477 quilômetros de estruturas principais operando de forma contínua e atendendo mais de 12 milhões de pessoas em 390 municípios. Nesta fase, o

empreendimento se aproxima de uma mudança institucional relevante: a concessão administrativa, cujo leilão está previsto após março de 2026, marcará a transição do modelo de gestão e ampliará a capacidade de manutenção e operação do sistema.

Pelo contrato em elaboração, a futura concessionária deverá realizar investimentos de R\$ 542 milhões nos primeiros 36 meses, ao mesmo tempo em que assume a responsabilidade pela operação e monitoramento das estações de bombeamento que elevam a água em mais de 200 metros de desnível, permitindo que o recurso alcance áreas situadas acima da cota natural do rio nos dois eixos: Norte (260 km) e Leste (217 km).

O processo de concessão administrativa do Projeto de Integração do Rio São Francisco (PISF) está em fase final de modelagem. A expectativa é de publicação do edital até março de 2026, seguida do leilão. O contrato estabelecerá metas de desempenho para operação e manutenção de nove estações de bombeamento, 27 reservatórios, 13 aquedutos, quatro túneis e das linhas de transmissão associadas.

Com a concessão, o projeto passa da etapa de obras pesadas para um ciclo de operação consolidada, integrando reforços tecnológicos, rotinas de manutenção de longo prazo e maior coordenação com os sistemas estaduais de distribuição.



Delegação do MIDR conhece maior sistema hídrico do mundo em missão técnica à China. Foto: Divulgação/MIDR

Equipamentos chineses para dobrar vazão

No período de 29 de novembro a 5 de dezembro de 2025, uma equipe técnica do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional esteve na China para acompanhar a fabricação de seis novas bombas de grande porte destinadas ao Eixo Norte. Os equipamentos, adquiridos com recursos do Novo PAC, estão sendo produzidos na fábrica da

Ruhrpumpen, em Changzhou, responsável pela construção dos conjuntos eletromecânicos de alta capacidade que permitirão duplicar a vazão do eixo — dos atuais 25 m³/s para quase 50 m³/s — após a instalação escalonada prevista a partir de 2027.

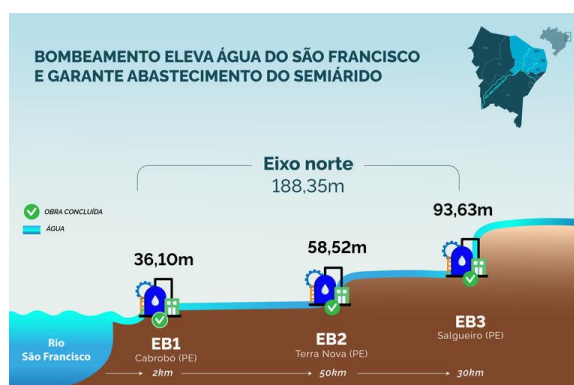
A missão incluiu inspeções de linha de produção, verificação dos parâmetros de desempenho e acompanhamento do cronograma de entrega, que prevê a chegada das bombas em abril de 2027 para a EBI-1, julho para a EBI-2 e outubro para a EBI-3. Além da visita à unidade da Ruhrpumpen, a delegação brasileira conheceu obras de engenharia hídrica de referência internacional, incluindo o Projeto de Desvio de Água Sul-Norte (South-North Water Transfer Project), considerado o maior empreendimento de transposição do mundo.

A visita permitiu a troca de experiências e a observação de tecnologias aplicáveis ao aprimoramento da operação e gestão do PISF, oferecendo subsídios para governança, integração territorial e sustentabilidade operacional do sistema brasileiro.

Superação de desafios estruturais

Criado em 2007 e executado ao longo de diferentes governos, o Projeto de Integração do Rio São Francisco enfrenta desníveis expressivos do relevo nordestino, em especial na região da Serra da Borborema. Para garantir que a água ultrapasse essas barreiras topográficas, o sistema utiliza estações de bombeamento capazes de elevar o volume captado no São Francisco até cotas sucessivamente mais altas.

Em alguns trechos, a elevação acumulada chega a cerca de 200 metros — equivalente à altura de um edifício de 65 andares — antes de o fluxo seguir novamente por gravidade pelos canais, túneis e aquadutos. Essa lógica de operação, estruturada em degraus hidráulicos, sustenta o deslocamento ao longo dos 477 quilômetros do empreendimento e compõe a engenharia que tornou possível levar água a localidades situadas muito acima do nível natural do rio.



Ao atingir cada reservatório intermediário, a água passa a seguir por gravidade por uma rede contínua de canais revestidos, aquedutos e túneis que conectam as diferentes cotas do sistema. Essa integração física — que une trechos escavados, estruturas elevadas e obras subterrâneas — garante a continuidade do fluxo até o próximo ponto de recalque, fechando o ciclo de elevação e descida que caracteriza a operação dos eixos Norte e Leste.

Elevações a partir das estações de bombeamento do Eixo Norte. Arte: MIDR

Eixo Norte: recalques sucessivos e superação de 188 metros de desnível

O Eixo Norte, com 260 quilômetros de extensão entre Pernambuco, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, concentra três Estações de Bombeamento Intermediárias responsáveis por vencer um desnível total de 188 metros ao longo de 82 quilômetros desde a captação no São Francisco. Em Cabrobó (PE), a EBI-1 eleva a água em 36 metros, equivalente a cerca de 12 andares. Em Terra Nova (PE), a EBI-2 acrescenta 58,5 metros, correspondendo a aproximadamente 19 andares.

Em Salgueiro (PE), a EBI-3 promove a maior elevação do eixo, de 93,6 metros, o equivalente a cerca de 30 andares. Essas estruturas foram concluídas entre 2017 e 2022, permitindo que o eixo opere plenamente em 2025 e garantindo abastecimento a regiões localizadas acima da cota natural do rio.



Elevações a partir das estações de bombeamento do Eixo Leste. Arte: MIDR

Eixo Leste: seis estações e o maior esforço hidráulico do sistema

No Eixo Leste, com 170,6 quilômetros de extensão e entregue progressivamente entre 2017 e 2021, o esforço hidráulico é ainda maior. As três primeiras Estações de Bombeamento de Vazão, instaladas em Floresta (PE), elevam a água em 141,47 metros (47 andares). Em Custódia (PE), a EBV-4 acrescenta 59,2 metros. Em Sertânia (PE), a EBV-5 promove elevação de 41,3 metros e a EBV-6, última do eixo, acrescenta mais 63,38 metros.

O conjunto supera um desnível acumulado de 332,43 metros, equivalente a mais de 110 andares, permitindo que o fluxo alcance regiões mais elevadas do agreste e siga integrado às redes estaduais.

Em cada etapa dos eixos, a água é elevada até reservatórios em cotas superiores e, a partir deles, percorre canais, aquedutos e túneis por gravidade até a estação seguinte. Esse sistema de recalque e escoamento controlado — repetido ao longo de 477 quilômetros — estruturou a engenharia que hoje garante segurança hídrica contínua a Pernambuco, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte.



Maquete física da Transposição do Rio São Francisco é formada por dez módulos, distribuí-se por 30 metros quadrados e pesa cerca de 600 quilos. Foto: Yasmin Fonseca/MIDR

Maquete no Palácio do Planalto

Em 18 de dezembro, o governo federal ampliou o acesso público às informações técnicas da obra ao inaugurar, no Palácio do Planalto, uma maquete física de 30 metros quadrados e cerca de 600 quilos, formada por dez módulos. A

estrutura representa, com distorção vertical de 30%, todas as etapas da transposição — da captação em Cabrobó (PE) até os trechos finais no Rio Grande do Norte — incluindo canais, estações de bombeamento, reservatórios, túneis e estruturas complementares.

Além da versão física, foi apresentada a maquete digital tridimensional, com 70 obras detalhadas, dados de vazão, informações técnicas e recursos de imersão que permitem um passeio virtual pelas áreas do sistema.

Durante a visita, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva realizou o trajeto em realidade virtual e afirmou: “Vocês não têm noção de como é bonito isso aqui. É uma coisa fantástica e indescritível. Vocês têm que ver a magnitude disso”.

O presidente sugeriu que a maquete seja levada ao Congresso Nacional para ampliar o conhecimento dos parlamentares sobre o projeto. O presidente da Câmara, deputado Hugo Motta, também participou da experiência e declarou: “É muito importante levar essa maquete para o Congresso para mostrar como essa obra foi redentora para os estados do Nordeste”

*Com informações do MIDR

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 05/01/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

REGIÃO SUDESTE RECEBEU R\$ 6,6 BILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

PARA PROJETOS DE infraestrutura aquaviária

Recursos foram investidos na construção naval, modernização de estaleiros e reparo de embarcações



As iniciativas têm como objetivo melhorar a capacidade logística e operacional dos portos paulistas - Foto: Divulgação

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) destinou cerca de R\$ 6,6 bilhões em recursos para projetos na região Sudeste em 2025. No total, foram 118 obras aprovadas, com potencial de geração de mais de 16,4 mil empregos diretos. Os investimentos abrangem iniciativas de construção naval, modernização e ampliação

de estaleiros, infraestrutura aquaviária, além de docagem e reparo de embarcações de apoio marítimo, portuário e de cabotagem.

O estado do Rio de Janeiro lidera o volume de recursos na região, com R\$ 5,5 bilhões, distribuídos em 91 obras, e previsão de geração de cerca de 9.910 empregos diretos. Entre os destaques está o projeto da Cedro Participações S.A., voltado à construção do Terminal de Uso Privado (TEP), com investimento de R\$ 3,5 bilhões em infraestrutura aquaviária, responsável sozinho por quase 2.850 postos de trabalho.

Dentre os projetos que receberam investimentos na região estão a CBO Serviços Marítimos S.A., com Wilson Sons Offshore S.A., Posidonia Shipping & Trading LTDA, OceanPact Serviços Marítimos S.A. e Marlin Navegação S.A.

Os projetos dessas empresas são voltados principalmente à docagem, reparo e modernização de embarcações de apoio marítimo, essenciais para as operações offshore e para a manutenção da frota nacional. O estado ainda concentra investimentos relevantes em modernização e ampliação de estaleiros, como o projeto da Green Port Logística Portuária LTDA.

Já a cidade de São Paulo concentra R\$ 1,1 bilhão em investimentos do FMM, com 27 obras aprovadas e expectativa de geração de 6.570 empregos diretos. O principal destaque é a Wilson Sons Serviços Marítimos LTDA, responsável por projetos de construção e docagem de embarcações de apoio portuário, que somam mais de R\$ 1 bilhão em recursos priorizados. As iniciativas têm como objetivo melhorar a capacidade logística e operacional dos portos paulistas.

“O Sudeste exerce um papel estratégico no crescimento da indústria naval brasileira. Os investimentos refletem o compromisso do Governo Federal com a geração de empregos, o desenvolvimento regional e o fortalecimento da navegação e da infraestrutura portuária em todo o país”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Os recursos de R\$ 6,6 bilhões para a região Sudeste foram aprovados durante a 59ª Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada em julho do ano passado. Segundo o ministro Silvio Costa Filho, desde 2023 já foram priorizados quase R\$ 70 bilhões em projetos navais pelo FMM, valor três vezes superior ao total aprovado durante os quatro anos da gestão anterior (2019 a 2022), que somou cerca de R\$ 23 bilhões.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 05/01/2026

FLUXO DE PASSAGEIROS PARA A AMÉRICA DO SUL CRESCE 19,6% EM UM ANO E APRESENTA O MELHOR RESULTADO DA HISTÓRIA

De janeiro a novembro de 2025, Brasil movimentou, entre partidas e chegadas, 10,5 milhões de viajantes entre países da América do Sul; preferência pelo Mercosul cresceu o dobro da média europeia e quase o triplo da América do Norte



Movimentação de passageiros para América do Sul superou Europa e América do Norte - Foto: Divulgação/MPor

O ano de 2025 já é, oficialmente, o maior da história para a aviação internacional brasileira. Dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) revelam que a movimentação de passageiros entre o Brasil e o exterior, de janeiro a novembro, somou 25,8 milhões de viajantes. O volume é um recorde histórico para o período nos últimos 25 anos e já supera em 3% toda a

movimentação registrada ao longo dos 12 meses de 2024.

O grande motor desse resultado foi a aproximação com países vizinhos. A América do Sul consolidou-se como o destino número 1 dos brasileiros e a região que mais cresce na movimentação de turistas ao longo do último ano.

No acumulado de janeiro a novembro, a movimentação com os países sul-americanos, considerando voos de origem e destino, atingiu 10,5 milhões de passageiros. O número não apenas representa um crescimento expressivo de 19,6% frente ao mesmo período do ano anterior, como já é 8,7% superior a toda a movimentação de passageiros em 2024 para a região.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o fato de 2025 (janeiro a novembro) já ter superado o ano completo de 2024 comprova o aquecimento da economia e da aviação nacionais. "Chegar a novembro já tendo superado os números de todo o ano de 2024 é um feito extraordinário. Isso mostra que os brasileiros estão viajando mais e que o nosso país se reconectou ao mundo. O destaque para a América do Sul, com um crescimento de quase 20%, é outro destaque a comemorar", afirmou.

"Chegar a novembro já tendo superado os números de todo o ano de 2024 é um feito extraordinário"
Silvio Costa Filho

Liderança sul-americana

Ao escolherem para onde viajar, os brasileiros têm optado massivamente por destino da América do Sul. De janeiro a novembro, 5,2 milhões de passageiros embarcaram do Brasil com destino aos países vizinhos.

O volume supera com folga os outros continentes e mostra uma mudança de perfil no turismo internacional. Enquanto o fluxo de passageiros para a Europa (4 milhões) cresceu 9,6% e para a América do Norte (2,4 milhões) avançou 7%, a procura pela América do Sul saltou 19,3%.

Esse índice – praticamente o dobro do crescimento europeu e quase o triplo da América do Norte – confirma que a integração regional deixou de ser uma promessa para se tornar a realidade mais dinâmica do setor aéreo nacional.

Dois países concentram a maior parte desse intercâmbio. A Argentina lidera o ranking, tendo movimentado 4,3 milhões de passageiros até novembro. Logo atrás, o Chile aparece com 3,1 milhões, consolidando-se como um parceiro estratégico de turismo e negócios. Juntos, os dois países respondem por mais de 70% da movimentação no continente. A lista de destinos em alta segue com Colômbia (873 mil), Peru (820 mil) e Uruguai (663 mil).

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, destaca que estes números refletem a recuperação da nossa malha aérea internacional e a maior integração do país enquanto destino para negócios e turismo. “Ao ampliarmos a conectividade com a América do Sul, temos uma rede maior, que atende a mais localidades com menor tempo e liga o Brasil ao resto do mundo com maior eficiência. Isso beneficia todo o sistema de aviação e incrementa as oportunidades de negócios e turismo. O crescimento de quase 20% na região não acontece por acaso; é resultado de um ambiente regulatório estável e do esforço para atrair novas rotas, permitindo que o passageiro tenha mais opções de horários e destinos do que jamais teve”, disse.

Os números de 2025 consolidam uma curva de crescimento exponencial. Para se ter ideia da força dessa retomada, em 2021 (com os impactos da pandemia), o fluxo de passageiros entre o Brasil e os vizinhos sul-americanos foi de apenas 605.714 viajantes. De lá para cá, a recuperação mostrou um salto para 4 milhões em 2022; para 6,9 milhões em 2023; 8,7 milhões de passageiros em 2024 e agora rompe a barreira histórica dos 10,5 milhões.

Na prática, a movimentação de passageiros em 2025 já é 17 vezes maior do que a registrada naquele período crítico, desenhando um cenário de superação clara para o setor.

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

Data: 02/01/2026

AVIAÇÃO CIVIL NO CENTRO-OESTE SUPERA 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS EM NOVEMBRO E MANTÉM CRESCIMENTO CONTÍNUO EM 2025

Movimentação representa alta de 5,4% em relação ao mesmo mês de 2024; no acumulado no ano o crescimento é de 7,1%



O Aeroporto de Goiânia foi o único aeroporto da região a registrar o melhor mês da série histórica para o mês de novembro, evidenciando o fortalecimento da demanda no estado de Goiás. Foto: Infraero

O setor aéreo tem apresentado resultados positivos em vários seguimentos e regiões do país ao longo dos últimos meses. Na região Centro-Oeste não é diferente. Em novembro de 2025, com 1.042.869 passageiros movimentados, a região apresentou crescimento de 5,4% superior ao observado no mesmo período de 2024, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil

(Anac). O resultado confirma a trajetória positiva da aviação ao longo do ano, com todos os meses de 2025 apresentando desempenho acima dos números registrados em 2024.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o desempenho reforça a importância da aviação regional para o desenvolvimento do país. “Os números mostram que a aviação no Centro-Oeste segue em expansão, com crescimento consistente no último ano. Nosso trabalho é ampliar a conectividade aérea, fortalecer os aeroportos regionais e garantir que o transporte aéreo continue impulsionando o desenvolvimento econômico, a geração de empregos e a integração nacional”, afirmou o ministro.

O Aeroporto Internacional de Brasília concentrou a maior parte da movimentação regional em novembro, com 702.110 passageiros, o equivalente a 67,33% do total. O terminal mantém sua posição como principal hub aéreo do Centro-Oeste e um dos mais relevantes do país em conexões nacionais e internacionais.

Na sequência, o Aeroporto de Goiânia respondeu por 14,46% da movimentação regional, com 150.733 passageiros, e foi o único aeroporto da região a registrar o melhor mês da série histórica para o mês de novembro, evidenciando o fortalecimento da demanda no estado de Goiás.

O Aeroporto de Várzea Grande (Cuiabá) contabilizou 97.810 passageiros, correspondendo a 9,38% do total regional. Já o Aeroporto de Campo Grande movimentou 60.642 passageiros (5,82%), enquanto o Aeroporto de Sinop registrou 18.762 passageiros, o que representa 1,80% da movimentação do Centro-Oeste no mês.

No acumulado de janeiro a novembro de 2025, os aeroportos da região tiveram movimentação de turistas superior a 11.3 milhões, alta de 7,1% na comparação com igual período de 2024. A trajetória contínua, sem oscilações negativas, reflete a ampliação da demanda por transporte aéreo, a demanda maior por passageiros e o fortalecimento das conexões regionais e nacionais.

Os resultados consolidam o papel do Centro-Oeste como um eixo estratégico de mobilidade, atendendo aos deslocamentos a negócios, ao turismo e às atividades ligadas ao agronegócio, setor fundamental para a economia regional e nacional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 02/01/2026



São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro lideram ranking de pedidos; número de requerimentos via Detrans é de pouco mais de 57 mil



Até a quinta-feira (1), foram feitos mais de 1,8 milhão de requerimentos para carteira nacional de habilitação. Foto: Marcio Ferreira/MT

A procura pela Carteira Nacional de Habilitação (CNH) alcança números expressivos em todo o país. Desde o lançamento do novo modelo, quase 2 milhões de brasileiros iniciaram o processo de habilitação por meio do aplicativo CNH do Brasil. Conforme dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), até a quinta-

feira (1), foram feitos mais de 1,8 milhão de requerimentos para carteira nacional de habilitação.

O número supera o modelo tradicional: no mesmo período, foram feitas 57 mil solicitações diretamente nos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans).



1,5 Mi Cursos de Condutores

1,8 Mi Processos Iniciados

114.145 Inscritos no curso de instrutor

No novo modelo, o pedido de abertura de requerimento é o primeiro passo para a obtenção da CNH.

São Paulo lidera o ranking de solicitações, com mais de 320 mil pedidos, seguido por Minas Gerais, com 193.144, e Rio de Janeiro, com 168.468 pedidos.



Modernização e recursos em destaque



O aplicativo CNH do Brasil avançou na modernização dos serviços de trânsito e facilitou o acesso para os novos condutores, permitindo que o usuário possa iniciar seu cadastro, acompanhar as etapas e consultar o andamento da solicitação de forma 100% digital.

Entre os serviços mais acessados pelos usuários está o curso de formação para condutores, que conta com aulas em formato de textos, podcasts e vídeos, incluindo simulados, banco de questões e materiais complementares. Mais de 1,5 milhão de brasileiros já acessaram o curso e mais 600 mil concluíram a formação e obtiveram o certificado de condutor.

Além disso, o curso de formação para instrutores autônomos de trânsito chega a mais de 110 mil inscritos.

Desses, 47.658 pessoas obtiveram o certificado que permite a atuação de forma independente, sem vínculo obrigatório com autoescolas tradicionais.

Saiba como solicitar a **primeira CNH aqui**.

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/12/cnh-do-brasil-como-solicitar-a-primeira-habilitacao-pelo-aplicativo>

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

Data: 05/01/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA SOLUÇÃO PARA A VENEZUELA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente ascensão da vice-presidente Delcy Rodríguez à presidência interina da Venezuela, por determinação do Tribunal Supremo de Justiça após a captura de Nicolás Maduro, coloca a diplomacia de Washington diante de uma encruzilhada de contornos dramáticos e oportunidades pragmáticas. As declarações do presidente Donald Trump, ao advertir que a nova liderança pagará “um preço alto” caso não siga a cartilha da Casa Branca, estabelecem um tom de urgência que, embora carregado da retórica habitual de força, abre uma fresta para o entendimento direto. O secretário de Estado, Marco Rubio, ao sinalizar a disposição de colaborar com as lideranças atuais caso tomem “as decisões certas”, aponta para a realpolitik necessária para estancar a hemorragia institucional e econômica que aflige a nação vizinha.

A manutenção de uma “quarentena” militar e o cerco aos petroleiros sancionados constituem ferramentas de pressão que, se por um lado asfixiam o regime, por outro oferecem a moeda de troca ideal para uma transição ordenada. Washington busca, legitimamente, o fim do narcotráfico, a contenção de gangues transnacionais e uma indústria petrolífera que beneficie o povo e não adversários estratégicos. Contudo, o sucesso desses objetivos depende menos do uso de tropas e mais da capacidade de converter a pressão em um canal de diálogo funcional com o governo interino de Rodríguez.

O reconhecimento de que o interlocutor anterior, Nicolás Maduro, era uma figura com quem não se podia negociar devido ao sistemático descumprimento de acordos, não deve ser transferido automaticamente para a nova liderança. A presidência interina de Rodríguez, embora nascida sob a égide do sistema chavista, possui agora o peso da responsabilidade de evitar o colapso total e a irrelevância internacional.

O interesse nacional dos Estados Unidos, prioridade número um da administração republicana, será mais bem servido se houver uma Venezuela estável e integrada ao mercado global de energia sob regras transparentes. A retomada da produção petrolífera em bases legítimas e o controle das fronteiras contra o crime organizado são metas que exigem um governo local funcional. Se

Washington optar pelo isolamento total ou pela intervenção direta, corre-se o risco de criar um vácuo de poder que apenas aprofundará a crise migratória e a influência de atores externos hostis no hemisfério.

A “quarentena” militar deve servir como o balizador de uma negociação que leve a reformas graduais e ao restabelecimento da ordem democrática. O julgamento por ações, mencionado por Rubio, deve ser pautado por metas claras e prazos factíveis. Delcy Rodríguez tem diante de si a oportunidade de ser a arquiteta de uma saída negociada, preservando a soberania venezuelana enquanto atende às demandas de segurança e estabilidade da região.

Trabalhar em conjunto com o governo interino não significa endosso incondicional por parte de Washington, mas o exercício da diplomacia de resultados. O fim do isolamento da Venezuela e a recuperação de sua economia são fundamentais para que o povo venezuelano tenha um futuro digno. Os Estados Unidos possuem as ferramentas para induzir essa mudança, e o caminho mais curto e menos custoso para ambos os lados é a construção de uma agenda comum que priorize a paz social e a segurança hemisférica.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/01/2026

INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO – ESTRATÉGIA - O XEQUE-MATE DE TRUMP E O CREPÚSCULO DA DIPLOMACIA BRASILEIRA: A GEOPOLÍTICA DO BARRIL A US\$ 55



FELIPE GERMINI

Fundador e diretor-executivo da [Germini Energy](#).

Executivo do setor de energia com mais de 25 anos de experiência.

opinioao@portalbenews.com.br

O Brasil acaba de inaugurar 2026 cruzando o Rubicão da retórica vazia. Enquanto o mundo assistia, atônito, à redefinição brutal da ordem energética na América Latina, o Palácio do Planalto escolheu o papel de advogado de causas perdidas. Ao classificar a captura de Nicolás Maduro e as operações militares em solo venezuelano como uma “linha inaceitável” e uma “afronta gravíssima à soberania”, Brasília não emitiu apenas uma nota oficial; assinou um atestado de cegueira estratégica que nos custará décadas de relevância.

Para quem observa o tabuleiro geopolítico com o cinismo necessário de um insider, o que testemunhamos não foi apenas uma intervenção; foi o xeque-mate de Donald Trump sobre a China. Ao trazer as maiores reservas de petróleo do mundo — 303 bilhões de barris, que representam 18% do total global — de volta à esfera de influência direta de Washington, os EUA não apenas neutralizaram o principal satélite de Pequim e Moscou na região, mas deram um golpe de mestre na OPEP. A nova ordem é clara: o controle do fluxo agora tem dono, e o preço do barril, flertando com os US\$ 55 ou menos, é o novo normal que o Brasil, em sua bolha ideológica, parece se recusar a aceitar.

A anatomia de um narcoestado sob proteção

Não se enganem com o verniz de “multilateralismo” e “Direito Internacional” evocado na nota do presidente Lula. O regime que Brasília insiste em blindar sob o manto da soberania é, na verdade, um narcoestado em metástase. O que o Governo descreve como um “precedente extremamente perigoso” é, para o povo venezuelano, o fim de um sequestro que durou um quarto de século.

Falamos de uma nação que, no início deste século, gozava da melhor qualidade de vida na América Latina e que foi reduzida à pobreza absoluta por um aparato que trocou refinarias por rotas de tráfico. A Venezuela de Maduro não ruiu por falta de recursos; ruiu por um projeto deliberado de poder que transformou o Estado em uma engrenagem de narcoterrorismo, com sua cúpula agora capturada



enfrentando acusações de crimes internacionais. Enquanto o Brasil fala em “violação do Direito Internacional”, ignora a violação diária do direito à vida de milhões de seres humanos que foram obrigados a imigrar para fugir da fome e da opressão.

O bonde perdido da Margem Equatorial

A análise de segunda ordem aqui é econômica e ela dói no bolso do contribuinte brasileiro. Nossa relutância ideológica e burocrática com a Margem Equatorial agora aparece como uma consequência real. Tivemos a janela de oportunidade para sermos a nova fronteira petrolífera global, mas hesitamos enquanto discutíamos purismos paralisantes.

Agora, com Trump anunciando que os EUA estarão “fortemente envolvidos” no setor petrolífero venezuelano, o cenário mudou radicalmente. Por que uma major de petróleo arriscaria bilhões na incerteza exploratória da nossa fronteira norte quando tem, logo ao lado, a certeza geológica venezuelana com viabilidade provada e agora sob tutela e segurança jurídica americana? O capital é agnóstico à ideologia, mas é devoto do retorno. O Brasil perdeu o timing. Enquanto discutíamos narrativas, Trump redesenhou o mapa.

O realismo cruel do futuro

Trump não pediu licença ao Itamaraty para redefinir o destino do continente. Ele entendeu que, em um mundo de energia barata, a eficiência é a única lei que sobrevive. A Venezuela será reconstruída como um hub energético de baixo custo, competindo diretamente com a Petrobras por cada centavo de investimento global. E o Brasil? O Brasil fica com as notas de repúdio, a retórica da soberania e uma Petrobras que corre o risco de ser usada como ferramenta política, repetindo o roteiro de fracasso da PDVSA.

A “linha inaceitável” mencionada pelo presidente parece ser, na verdade, a linha da realidade que ele se recusa a cruzar. O xeque-mate foi dado: os EUA agora ditam o ritmo, a Venezuela volta ao jogo como protagonista energética, e o Brasil, mais uma vez, parece ter escolhido ficar no banco de reservas, abraçado a um fantasma que sangra.

Se a “soberania” é o valor supremo, por que Brasília nunca defendeu a soberania do povo venezuelano contra o narcotráfico institucionalizado?

Com o barril a US\$ 55 e a Venezuela aberta ao capital estrangeiro, ainda faz sentido a Petrobras insistir em fronteiras exploratórias de alto custo e risco político?

Até que ponto a ideologia está cegando o Brasil para a maior transferência de poder geopolítico da nossa década? O mundo não parou para ouvir as queixas do Brasil. O tabuleiro foi virado.

Você acredita que ainda há tempo para o Brasil pivotar sua diplomacia ou estamos condenados ao isolamento estratégico?

NÃO SE ENGANEM COM O VERNIZ DE “MULTILATERALISMO” E “DIREITO INTERNACIONAL” EVOCADO NA NOTA DO PRESIDENTE LULA. O REGIME QUE BRASÍLIA INSISTE EM BLINDAR SOB O MANTO DA SOBERANIA É, NA VERDADE, UM NARCOESTADO EM METÁSTASE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/01/2026

INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO – DIREITO - A LEGITIMIDADE DA PRISÃO DE MADURO EM SOLO VENEZUELANO



RICARDO SAYEG

Advogado com experiência de mais de 30 anos. Jornalista. Professor livre-docente de Direito Econômico da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP)
opinio@portalbenews.com.br

Sem embargo e respeitando as opiniões em contrário nesse assunto profundamente polêmico, no quadro em que se apresenta diante das informações disponíveis, sou do parecer de que foi legítima a prisão de Nicolás Maduro em solo venezuelano pelos Estados Unidos da América.

Com efeito, a discussão acerca da sua legitimidade jurídica resolve-se pela doutrina que denomino de “Teoria da Soberania Não Protegida”, tendo em vista a necessidade e o dever global de cooperação internacional na repressão a crimes transnacionais de elevadíssimo potencial ofensivo, principalmente o narcotráfico em escala planetária e o terrorismo; assim como a tutela internacional de direitos humanos e da democracia.

Uma vez que, nessas especiais circunstâncias, em caráter excepcional, quando não há cooperação internacional ou ela é impossível no caso concreto, se relativiza a soberania do Estado frívolo.

Guardadas as diferenças históricas, trata-se da mesma racionalidade que, em 1945, conferiu legitimidade jurídica à entrada, na Alemanha, país soberano, das Forças Militares Aliadas para destituir o regime nazista e prender Hitler, o qual, pelo suicídio, escapou da prisão e do julgamento pelo Tribunal Penal de Nuremberg.

Em 7 de março de 1945, tropas dos Estados Unidos capturaram intacta a Ponte de Remagen, atravessando o Rio Reno, que constituía a principal barreira natural de defesa alemã, cujo episódio é considerado o ponto de não retorno da presença aliada na Alemanha e, disso, jamais se conheceu crítica em nome da soberania violada.

Nesse contexto, impõe-se, quanto à legitimidade da prisão de Nicolás Maduro em solo venezuelano, uma análise jurídica despida de paixões ideológicas e de reducionismos retóricos, à luz da “Teoria da Soberania Não Protegida”, diante da inequívoca satisfação factual e concreta de seus três requisitos: (i) a existência de ordem de prisão legal, válida e devidamente motivada, compatível com a ordem pública internacional; (ii) a impossibilidade inequívoca de cooperação internacional pelo Estado soberano em cujo território a prisão deveria ser cumprida; e, (iii) a necessidade e proporcionalidade do meio empregado.

O ponto central não reside em preferências políticas, tampouco em disputas geopolíticas, mas na correta compreensão dos limites jurídicos do princípio da soberania à luz do Direito Internacional perante as realidades contemporâneas.

A soberania estatal não mais constitui valor absoluto, intangível ou ilimitado, sendo juridicamente admissível sua excepcional relativização quando uma grave situação concreta assim a justificar, em conformidade com sua natureza funcional, axiologicamente orientada à proteção do povo, da ordem constitucional, dos direitos humanos e da ordem pública internacional.

Absolutamente aceitável que, quando a soberania é frívola e instrumentalizada para assegurar impunidade pessoal quanto a gravíssimos delitos, sobretudo por quem exerce o poder político, ela se desvia de sua função jurídico-constitucional e perde a proteção normativa que, ordinariamente, lhe é conferida, autorizando a aplicação da “Teoria da Soberania Não Protegida”.

Nessas circunstâncias excepcionais, deixa-se de estar diante de soberania protegida de um Estado nacional, abusivamente invocada como escudo contra a jurisdição penal legitimamente constituída

em face de crimes gravíssimos, no caso, cometidos em espectro transnacional, atingindo solo norte-americano.

Em situações excepcionais, o ingresso de agentes de um Estado estrangeiro em território formalmente soberano, para efetivar a captura de indivíduo acusado de crimes gravíssimos que atinge o tal Estado estrangeiro, não configura, por si só, violação ilegítima da soberania.

Ao contrário, representa medida juridicamente necessária e proporcional quando demonstrado que o Estado onde a prisão deveria ser cumprida está estruturalmente impedido, ou deliberadamente se recusa a cooperar com a Justiça, valendo-se o transgressor do aparato estatal para garantir a sua impunidade e a perpetuação da criminalidade.

No caso de Maduro, as imputações formuladas no âmbito do devido processo legal dos Estados Unidos da América são de extrema gravidade. Ele é acusado, naquela jurisdição soberana, de exercer regime ditatorial, de violar sistematicamente os direitos humanos e a democracia e, sobretudo, de integrar organização criminosa e terrorista transnacional dedicada ao narcotráfico em escala planetária, espalhando cocaína em território norte-americano.

As acusações descrevem o uso das instituições estatais, das Forças Armadas e da infraestrutura pública venezuelana como instrumentos logísticos para o tráfico internacional de cocaína, em associação a grupos armados classificados como terroristas e organizações criminosas de elevadíssimo potencial ofensivo.

Assim sendo, a alegação de imunidade soberana da Venezuela, especialmente quando fundada em mandato presidencial conquistado em processo eleitoral amplamente questionado e não reconhecido por diversos Estados estrangeiros, não tem aptidão para neutralizar a incidência do Direito Penal internacional diante de acusações de tamanha gravidade.

Mandatos políticos, ainda que presidenciais e de nações soberanas, sobretudo quando obtidos sob inconstitucionalidades ou suspeita de fraude, não geram imunidade penal, tampouco convertem condutas criminosas tão graves em atos de governo.

A eleição presidencial – e, pior, quando viciada – não purifica o ilícito, nem transmuta crimes gravíssimos e transnacionais em fatos políticos insindicaíveis.

Portanto, a prisão de Maduro em solo venezuelano pelos Estados Unidos da América, aos meus olhos, foi legítima e, por consequência, não afrontou a soberania da Venezuela, muito menos o Direito Internacional.

Ao revés, revelou-se compatível, necessária e proporcional à lógica jurídica que rege a repressão a crimes transnacionais de tamanha gravidade, notadamente quando, como no caso, está demonstrado que o cumprimento da ordem legal de prisão jamais ocorreria pelas vias ordinárias da cooperação internacional.

Em tese, a soberania não pode ser convertida em salvo-conduto para criminosos hediondos, nem em instrumento de perpetuação da impunidade.

As motivações e reações políticas, diplomáticas ou retóricas que acompanham a prisão pertencem a outro plano de análise. São “cenas dos próximos capítulos”, próprias da arena política internacional, mas que não interferem na legitimidade jurídica do ato de prisão em si.

A legitimidade da prisão se afirma precisamente porque o Direito não pode capitular diante da grave deturpação do poder político em favor da criminalidade em escala global de elevadíssimo potencial ofensivo, nem admitir que a soberania seja abominavelmente deformada em blindagem contra a iluminada espada da Justiça.

ABSOLUTAMENTE ACEITÁVEL QUE, QUANDO A SOBERANIA É FRÍVOLA E INSTRUMENTALIZADA PARA ASSEGURAR IMPUNIDADE PESSOAL QUANTO A GRAVÍSSIMOS DELITOS, SOBRETUDO POR QUEM EXERCE O PODER POLÍTICO, ELA SE DESVIA DE SUA FUNÇÃO JURÍDICOCONSTITUCIONAL E PERDE A PROTEÇÃO NORMATIVA QUE, ORDINARIAMENTE, LHE É CONFERIDA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO – PLANEJAMENTO - O TIRO TRUMPISTA QUE AMEAÇA A ESTABILIDADE GLOBAL



THIAGO FERRAREZI

Advogado e engenheiro. Especialista em Ciência Política.

Mestre em Políticas Públicas e Planejamento Urbano.

Doutorando em Inteligência Artificial.

opinioao@portalbenews.com.br

Hoje, algo incomum aconteceu no debate internacional: cinco dos jornais mais influentes do mundo, a partir de tradições editoriais muito distintas, publicaram editoriais convergentes no alerta sobre a captura de Nicolás Maduro pelos Estados Unidos sob o comando de Donald Trump.

As conclusões variam no tom — mas coincidem no risco sistêmico.

O The Washington Post reconhece o sucesso tático da operação, mas adverte que a vitória será vazia se resultar em continuidade autoritária sob outro nome ou em tutela estrangeira disfarçada de transição. Democracia não sobrevive ao imprevisto nem ao cinismo geopolítico.

O Financial Times é mais frio e direto: ao capturar Maduro e declarar que “governará” a Venezuela, Trump assumiu a responsabilidade integral pelo desfecho. A história recente mostra que mudanças de regime sem legitimidade produzem caos, atoleiros militares e efeitos regionais imprevisíveis. Quem derruba, passa a ser dono das consequências.

O The New York Times vai além e classifica a operação como ilegal e perigosa. Sem autorização do Congresso e à margem do Direito Internacional, o ato corrói normas que os próprios EUA ajudaram a construir no pós-1945 — criando precedentes que autoritários ao redor do mundo saberão explorar.

A leitura europeia, publicada hoje, aprofunda o diagnóstico.

O Diario El País alerta para o duplo risco: vender uma

operação militar ilegal como libertação democrática e, simultaneamente, oferecer ao chavismo o álibi perfeito para militarizar o país e justificar repressão ilimitada. A democracia, lembra o jornal, não é exportada por míssil — e muito menos sob tutela estrangeira.

Já o Le Monde é explícito ao falar no retorno do imperialismo predatório: força militar, desprezo pelas regras multilaterais e discurso aberto sobre petróleo. O Direito Internacional — e a própria Constituição americana — surgem como vítimas colaterais.

O ponto central é inequívoco: criticar a operação não é defender Maduro. Todos reconhecem a ilegitimidade, a repressão e o esgotamento do chavismo. O alerta é mais profundo.

Quando a força substitui as regras, quando a democracia vira retórica para justificar poder e recursos, o sistema internacional inteiro se fragiliza. Hoje é a Venezuela. Amanhã, qualquer outro país considerado “quintal”, “ameaça” ou “ativo estratégico”.

A história ensina: não há democracia sem regras, nem regras sem contenção do poder. E quando até as grandes democracias começam a relativizar isso, o problema deixa de ser regional.

Passa a ser global. Para a América Latina — e para o Brasil de Luiz Inácio Lula da Silva — o desafio é claro: defender a legitimidade democrática sem normalizar a exceção, reafirmando soberania, multilateralismo e solução pacífica.

Em tempos de tiros e bravatas, estabilidade se constrói com regras, não com força.

O PONTO CENTRAL É INEQUÍVOCO: CRITICAR A OPERAÇÃO NÃO É DEFENDER MADURO. TODOS RECONHECEM A ILEGITIMIDADE, A REPRESSÃO E O ESGOTAMENTO DO CHAVISMO. O ALERTA É MAIS PROFUNDO. QUANDO A FORÇA SUBSTITUI AS REGRAS, QUANDO A DEMOCRACIA VIRA RETÓRICA PARA JUSTIFICAR PODER E RECURSOS, O SISTEMA INTERNACIONAL INTEIRO SE FRAGILIZA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

INSIGHT ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO - A FARSA DA LIBERTAÇÃO



JOÃO FORTUNATO

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

opinioao@portalbenews.com.br

É inegável que parte significativa da população venezuelana rejeita o governo de Nicolás Maduro. E há razões concretas para isso. No entanto, não cabe a potências estrangeiras decidir quem deve governar a Venezuela, muito menos impor soluções pela força.

Os Estados Unidos voltaram a tratar a Venezuela não como um país soberano, mas como um território disponível à coerção política, econômica e militar. Ao longo dos últimos anos, declarações, sanções, ameaças e operações anunciadas de forma ostensiva revelam uma estratégia que ignora princípios elementares do Direito Internacional e da autodeterminação dos povos.

É inegável que parte significativa da população venezuelana rejeita o governo de Nicolás Maduro. E há razões concretas para isso. No entanto, não cabe a potências estrangeiras decidir quem deve governar a Venezuela, muito menos impor soluções pela força. Esse debate, com todas as suas contradições, pertence exclusivamente ao povo venezuelano. Qualquer ação externa que ultrapasse esse limite representa uma violação da soberania nacional e da legalidade internacional.

Os Estados Unidos nunca esconderam que sua política em relação à Venezuela está menos associada à defesa da democracia e mais ligada a interesses estratégicos e econômicos, em especial no setor energético e mineral. O discurso moralizante, frequentemente utilizado para justificar sanções e pressões, já foi empregado em outros cenários – como Iraque, Líbia e Síria – com resultados desastrosos para as populações locais. A lógica é conhecida: enfraquecer governos considerados hostis e abrir espaço para interesses geopolíticos e corporativos, sobretudo em um contexto de disputa global com a China.

Nesse cenário, a atuação de setores da oposição venezuelana que defendem ou legitimam a intervenção estrangeira ultrapassa o campo da divergência política interna e entra em uma zona perigosa. Oposição não é sinônimo de submissão externa. Defender mudanças políticas por meio da ação de uma potência estrangeira, ainda mais associando isso à exploração de riquezas nacionais, representa uma ruptura grave com o princípio da soberania.

Convém lembrar que o colapso da economia venezuelana não pode ser explicado apenas por erros internos. As sanções econômicas impostas pelos Estados Unidos, o congelamento de ativos no



exterior, restrições financeiras e o isolamento do sistema internacional tiveram impacto direto e profundo sobre a vida cotidiana da população. Assim como ocorre há décadas com Cuba, a estratégia foi asfixiar economicamente o país na esperança de provocar um colapso político, pouco importando o sofrimento imposto à sociedade.

Na América do Sul, as reações a esse tipo de intervenção revelam divisões preocupantes. Enquanto alguns governos adotam uma postura alinhada à política externa norte-americana, o Brasil, sob a presidência de Luiz Inácio Lula da Silva, manteve uma posição coerente com sua tradição diplomática: a defesa do diálogo, da paz e da não intervenção. Essa postura não significa apoio irrestrito ao governo Maduro, mas respeito às regras do sistema internacional e à estabilidade regional.

Causa perplexidade, por outro lado, a postura de lideranças políticas brasileiras que se dizem patriotas, mas celebram sanções, ameaças e intervenções contra países vizinhos. São os mesmos que aplaudem medidas econômicas estrangeiras mesmo quando elas prejudicam diretamente a indústria nacional, o emprego e os trabalhadores brasileiros. O patriotismo, nesses casos, parece terminar onde começa a conveniência ideológica.

A Venezuela não é apenas seu governo. É um povo complexo, plural e resistente, que pode criticar seus dirigentes e, ao mesmo tempo, rejeitar a tutela de potências estrangeiras. Muitos venezuelanos preferem enfrentar suas contradições internamente a ver seu país transformado em mais um laboratório de intervenções fracassadas.

Talvez alguns políticos brasileiros pudessem aprender com essa lição: soberania não é discurso de ocasião, é compromisso com princípios – inclusive quando eles exigem coragem para dizer não aos “países valentões”.

É INEGÁVEL QUE PARTE SIGNIFICATIVA DA POPULAÇÃO VENEZUELANA REJEITA O GOVERNO DE NICOLÁS MADURO. E HÁ RAZÕES CONCRETAS PARA ISSO. NO ENTANTO, NÃO CABE A POTÊNCIAS ESTRANGEIRAS DECIDIR QUEM DEVE GOVERNAR A VENEZUELA, MUITO MENOS IMPOR SOLUÇÕES PELA FORÇA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/01/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - CRISE NA VENEZUELA REPOSICIONA BRASIL COMO PORTO SEGURO PARA INVESTIMENTOS

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

BRASIL, PORTO SEGURO

A captura do presidente da Venezuela, Nicolás Maduro, e a incerteza política no país criaram um novo paradigma para o mercado de energia na América Latina. Para especialistas e autoridades brasileiras, o vácuo de poder na nação sul-americana e a promessa de intervenção direta dos EUA na indústria venezuelana, em um primeiro momento, posicionam o Brasil como o principal porto seguro para investimentos no setor.

EXPECTATIVA DE ALTA NAS AÇÕES

A expectativa de analistas e executivos da Petrobras é de uma alta imediata nas ações (PETR4) nesta segunda-feira, dia 5. Isso porque a instabilidade na PDVSA (estatal petrolífera venezuelana) pode causar uma retração na sua produção de óleo pesado. E os investidores tendem a migrar capital de regiões em conflito para países com estabilidade institucional e respeito a contratos, como o Brasil.

UM PRODUTOR MAIS PREVISÍVEL

Para o diretor-geral da Agência Nacional de Petróleo (ANP), Artur Watt Neto, o Brasil se beneficia pelo contraste com o cenário de risco. Enquanto países como Rússia, Irã e agora Venezuela enfrentam crises profundas ou sanções, o Brasil é visto como um produtor previsível. A postura

histórica de não envolvimento em conflitos diretos torna a indústria petrolífera nacional muito mais atraente para o capital estrangeiro a médio e longo prazo.

JANELA DE OPORTUNIDADE

As declarações de Donald Trump à Fox News sobre um envolvimento “muito forte” na indústria venezuelana sugerem uma mudança radical nesse setor no país. A interpretação de técnicos do Ministério de Minas e Energia é que os EUA devem dismantlar o modelo estatal da PDVSA para abrir espaço para empresas americanas (como Chevron e ExxonMobil). Até que esse novo modelo seja implementado e a infraestrutura venezuelana (sucateada por anos) seja recuperada, o Brasil terá uma janela de oportunidade única para consolidar sua liderança na exportação de petróleo na região, segundo especialistas.

MUDANÇA NO CRONOGRAMA

O Terminal de Passageiros do Porto de Santos (SP), administrado pela Concais, emitiu um alerta na tarde desse domingo, dia 4, informando sobre uma mudança importante no cronograma do navio MSC Sinfonia nesta segunda-feira. Devido a condições climáticas adversas, a embarcação sofrerá um atraso de aproximadamente cinco horas em sua atracação – originalmente, ela estava prevista para as 8 horas, mas, agora, deve ocorrer apenas às 13 horas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

POLÍTICA ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO

WASHINGTON CONDICIONA DIÁLOGO COM CARACAS - A “DECISÕES CERTAS”

Trump e Rubio ameaçam ampliar pressão sobre a Venezuela, mantêm bloqueio a petroleiros e dizem que eleições não estão na agenda imediata

Do Estadão Conteúdo



A vice-presidente venezuelana, Delcy Rodríguez: ao comentar sobre ela, Marco Rubio lembrou “os objetivos” dos EUA e assegurou que Washington irá “ver o que vai acontecer”

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse neste domingo, 4, que a presidente interina da Venezuela, Delcy Rodríguez, pagará “um preço alto” se “não fizer a coisa certa”. “Se não fizer o que é certo, vai pagar um preço muito alto, provavelmente maior do que o de Maduro”, disse Trump à revista The Atlantic em uma breve entrevista por telefone.

Mais cedo, em entrevista à emissora americana CBS News, o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, afirmou que o governo americano irá trabalhar com as atuais lideranças da Venezuela se tomarem “as decisões certas”.

“Vamos julgar tudo pelo que fizerem, e vamos ver o que fazem”, disse Rubio no programa Face the Nation. “Eu sei o seguinte: se não tomarem as decisões certas, os Estados Unidos manterão diversas ferramentas de pressão para garantir a proteção dos nossos interesses”, acrescentou.

Ao ser questionado sobre a vice-presidente venezuelana, Delcy Rodríguez, o chefe da diplomacia americana lembrou “os objetivos” dos Estados Unidos e assegurou que Washington irá “ver o que vai acontecer”.

O Tribunal Supremo da Venezuela determinou que Rodríguez assuma a presidência, após a captura de Maduro.

“Queremos que o narcotráfico cesse. Não queremos ver mais gangues chegando ao nosso território. Queremos que a indústria do petróleo não beneficie piratas e adversários dos Estados Unidos, e sim o povo”, insistiu Rubio.

Para o secretário de Estado dos EUA, não era possível trabalhar com Nicolás Maduro. “Trata-se de alguém que nunca respeitou nenhum dos acordos que firmou” e a quem “oferecemos, em várias ocasiões, a possibilidade de deixar o poder”, prosseguiu.

Tropas americanas

Questionado sobre o envio de tropas americanas em solo venezuelano, o secretário de Estado descreveu isso como uma “obsessão da opinião pública”, mas, ao mesmo tempo, disse que o governo Trump não descarta a opção.

O republicano apontou que o governo americano manteria uma “quarentena” militar em torno da Venezuela para impedir que petroleiros sujeitos a sanções dos EUA entrassem e saíssem do país, para exercer pressão sobre a nova liderança local.

“Essa medida permanece em vigor e representa uma enorme pressão que continuará existindo até que vejamos mudanças, não apenas para promover o interesse nacional dos Estados Unidos, que é a prioridade número um, mas também para levar a um futuro melhor para o povo da Venezuela”, disse ele durante a entrevista.

Petróleo

O secretário de Estado apontou também que é preciso melhorar a capacidade de extração de petróleo da Venezuela.

“É óbvio que eles não têm capacidade para reativar essa indústria”, disse ele. “Eles precisam de investimento de empresas privadas que só investirão sob certas garantias e condições.”

A vice-presidente da Venezuela, Delcy Rodríguez, que se tornou presidente interina no sábado, 3, impressionou o governo Trump por conta de sua gestão das reservas de petróleo da Venezuela, segundo informações do The New York Times. As pessoas envolvidas nas discussões disseram que intermediários convenceram Washington de que ela protegeria e promoveria futuros investimentos energéticos americanos no país.

Após a economia da Venezuela suportar um terrível colapso de 2013 a 2021, Delcy liderou uma reforma favorável ao mercado que havia proporcionado uma aparência de estabilidade econômica antes da campanha militar dos EUA que resultou na captura de Maduro.

Sua privatização de ativos estatais e a política fiscal relativamente conservadora deixaram a Venezuela melhor preparada para resistir ao bloqueio do governo do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de petroleiros sancionados carregando petróleo, o sustento econômico do país.

Prematuro

Durante a entrevista, Rubio também apontou que as discussões sobre a realização de eleições na Venezuela eram “prematuras”, com Washington focado em garantir que a liderança remanescente em Caracas implemente mudanças políticas.

“Tudo isso, eu acho, é prematuro neste momento”, destacou Rubio. “O que nos interessa agora são todos os problemas que tínhamos quando Maduro estava no poder. Ainda temos esses problemas que precisam ser resolvidos. Vamos dar às pessoas a oportunidade de lidar com esses desafios e esses problemas”, disse ele.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/01/2026

POLÍTICA ESPECIAL A QUEDA DE MADURO UE COBRA SOLUÇÃO PACÍFICA E DIÁLOGO PARA A CRISE NA VENEZUELA

Declaração reafirma rejeição à legitimidade de Maduro, destaca papel da ONU e defende cooperação internacional contra crime organizado

Com informações Estadão Conteúdo



No comunicado que emitiu, o bloco europeu enfatiza que, em qualquer circunstância, devem ser respeitados os princípios do direito internacional e da Carta das Nações Unidas

União Europeia divulgou neste domingo, 4, uma declaração na qual pede calma e moderação de todos os atores envolvidos na crise na Venezuela, com o objetivo de evitar a escalada de tensões e buscar uma solução pacífica. O posicionamento foi tornado público pelo alto representante

para Relações Exteriores e Política de Segurança da União Europeia, Kaja Kallas, por meio das redes sociais.

No comunicado, o bloco europeu enfatiza que, em qualquer circunstância, devem ser respeitados os princípios do direito internacional e da Carta das Nações Unidas. A UE destaca ainda que os países que integram o Conselho de Segurança da ONU possuem uma responsabilidade singular na defesa desses princípios, especialmente em contextos de crise política e institucional como o vivido atualmente pela Venezuela.

A declaração reafirma a posição histórica do bloco em relação ao governo venezuelano. Segundo a União Europeia, Nicolás Maduro carece de legitimidade como presidente democraticamente eleito, avaliação que vem sendo reiterada ao longo dos últimos anos. Nesse contexto, a UE volta a defender uma transição pacífica para a democracia no país, conduzida pelos próprios venezuelanos e em pleno respeito à soberania nacional. O texto ressalta que o direito do povo venezuelano de determinar seu próprio futuro político deve ser preservado.

O comunicado informa ainda que a União Europeia tem mantido articulação próxima com os Estados Unidos e com parceiros regionais, com o objetivo de apoiar iniciativas de diálogo entre todas as partes envolvidas na crise. De acordo com o bloco, esse esforço busca favorecer uma solução negociada que seja democrática, inclusiva e pacífica, evitando o agravamento do conflito e novas instabilidades na região.

Além do cenário político, a UE manifesta preocupação com questões de segurança internacional associadas à situação venezuelana. O texto menciona o avanço do crime organizado transnacional e do tráfico de drogas, classificados como ameaças globais. Ao abordar esses temas, o bloco defende que tais desafios sejam enfrentados por meio da cooperação internacional, sempre com observância do direito internacional e respeito à integridade territorial dos Estados.

Garantias e libertação

No campo dos direitos humanos, a União Europeia cobra respeito pleno às garantias fundamentais na Venezuela e exige a libertação incondicional de presos políticos. A declaração aponta que violações de direitos continuam sendo motivo de preocupação para o bloco. O documento informa ainda que autoridades consulares dos países-membros atuam de forma coordenada no país para proteger cidadãos europeus, incluindo aqueles que estariam detidos de forma considerada ilegal pelas autoridades europeias.

A posição divulgada pela União Europeia integra o conjunto de manifestações internacionais sobre a crise venezuelana e detalha os eixos centrais da atuação do bloco: defesa do direito internacional,

apoio a uma transição democrática conduzida internamente, estímulo ao diálogo político, preocupação com segurança global e atenção à situação humanitária e consular no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

POLÍTICA ESPECIAL A QUEDA DE MADURO

CHINA PEDE AOS EUA A LIBERAÇÃO IMEDIATA DE NICOLÁS MADURO E ESPOSA

Do Estadão Conteúdo



Maduro com o presidente chinês Xi Jinping: a China pede aos EUA que garantam a segurança pessoal do chefe de Estado e da primeira dama venezuelanos e que os libertem

A China pediu aos Estados Unidos a libertação imediata dos venezuelanos Nicolás Maduro e sua esposa, Cilia Flores, que foram capturados no sábado, 3, em operação militar comandada pelo presidente Donald Trump.

Segundo a agência de notícias estatal chinesa Xinhua, um porta-voz do Ministério das Relações Exteriores chinês afirmou neste domingo, 4, que o país oriental expressa grande preocupação com o fato de os EUA capturarem Maduro e sua esposa com uso de força e retirá-los do país.

Ele reiterou que a iniciativa norte-americana viola “claramente o direito internacional, as normas básicas das relações internacionais e os propósitos e princípios da Carta da ONU”, em referência à Organização das Nações Unidas.

A China pede aos Estados Unidos que garantam a segurança pessoal de Maduro e de Flores, que os libertem imediatamente, que “parem de derrubar o governo da Venezuela e resolvam as questões por meio do diálogo e negociação”, teria completado o porta-voz, que não foi identificado.

Segundo a secretária-geral do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, Maria Laura da Rocha, haverá uma reunião do Conselho de Segurança da ONU na segunda-feira, 5, para discutir a crise na Venezuela após o ataque promovido pelos Estados Unidos neste fim de semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

POLÍTICA ESPECIAL A QUEDA DE MADURO

CAPTURA DE MADURO REACENDE DISPUTA GEOPOLÍTICA, SEM ABALAR OFERTA GLOBAL DE PETRÓLEO

Analistas apontam que colapso produtivo e restrições estruturais mantêm a Venezuela como ator periférico no mercado internacional de energia

Do Estadão Conteúdo Da Redação



A Capital Economics estima que uma eventual retomada da produção venezuelana a níveis próximos de 3 milhões de barris por dia acrescentaria apenas cerca de 2% à oferta global

A captura de Nicolás Maduro pelas forças americanas, no sábado (3), deslocou o centro do debate internacional da política venezuelana para um terreno mais amplo: os efeitos reais da crise sobre a economia global, o mercado de energia e o equilíbrio geopolítico entre Estados Unidos e China. Embora a

Venezuela concentre as maiores reservas comprovadas de petróleo do mundo, especialistas avaliam

que a capacidade do país de alterar, no curto prazo, os fluxos globais de energia é limitada, sobretudo em razão da degradação de sua infraestrutura e das incertezas políticas abertas após a ofensiva militar.

EMBORA A VENEZUELA CONCENTRE AS MAIORES RESERVAS COMPROVADAS DE PETRÓLEO DO MUNDO, ESPECIALISTAS AVALIAM QUE A CAPACIDADE DO PAÍS DE ALTERAR, NO CURTO PRAZO, OS FLUXOS GLOBAIS DE ENERGIA É LIMITADA, SOBRETUDO EM RAZÃO DA DEGRADAÇÃO DE SUA INFRAESTRUTURA E DAS INCERTEZAS POLÍTICAS ABERTAS APÓS A OFENSIVA MILITAR

Segundo a Energy Information Administration (EIA), a Venezuela detém cerca de 303 bilhões de barris de petróleo, volume superior ao da Arábia Saudita e do Irã. Trata-se, porém, majoritariamente de petróleo extrapesado, cuja extração exige tecnologia avançada, investimentos elevados e cadeias logísticas complexas. Nas últimas décadas, sanções internacionais, subinvestimento e crises internas reduziram drasticamente a capacidade produtiva do país.

Dados da Statistical Review of World Energy indicam que a produção venezuelana despencou de um pico de 3,7 milhões de barris por dia, nos anos 1970, para cerca de 665 mil barris diários em 2021. Em 2024, houve uma recuperação parcial, com produção próxima de 1 milhão de barris por dia — menos de 1% da produção global.

Esse descompasso entre reservas e produção é central para entender por que o choque político em Caracas não se traduziu, até agora, em turbulência relevante nos mercados internacionais de petróleo. Para a consultoria Capital Economics, o peso econômico da Venezuela no cenário global encolheu de forma estrutural ao longo dos últimos 50 anos.

Em relatório divulgado neste domingo, o economista-chefe da Capital Economics, Neil Shearing, afirma que a Venezuela responde atualmente por apenas 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB) global e ocupa a 18ª posição entre os maiores produtores de petróleo do mundo. Na década de 1970, o país representava cerca de 1% do PIB mundial e era responsável por aproximadamente 8% da oferta global de petróleo.

“A importância econômica global da Venezuela diminuiu significativamente nos últimos 50 anos”, avalia Shearing. Segundo ele, esse processo reflete décadas de má gestão econômica, que culminaram em hiperinflação, colapso da produção e emigração em massa ao longo da década de 2010.

Mesmo em um cenário de reconstrução acelerada do setor petrolífero, a Capital Economics estima que uma eventual retomada da produção venezuelana a níveis próximos de 3 milhões de barris por dia acrescentaria apenas cerca de 2% à oferta global. “Isso ocorreria em um contexto em que o crescimento da produção mundial já tende a pressionar os preços para baixo”, afirma o economista, que projeta o barril em torno de US\$ 50 em 2026.

Nesse contexto, o discurso do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre a reconstrução da infraestrutura venezuelana aparece mais como uma sinalização política de longo prazo do que como um vetor imediato de impacto econômico. Ao afirmar que pretende abrir o setor petrolífero do país à atuação de grandes companhias americanas, Trump reconheceu que a indústria local exigiria investimentos bilionários para recuperar campos, refinarias, oleodutos e terminais portuários severamente degradados. Especialistas do setor energético destacam, no entanto, que mesmo com capital, tecnologia e acesso a mercados, a recomposição da capacidade produtiva venezuelana levaria anos e dependeria de estabilidade institucional e segurança jurídica.

Reflexos mais políticos

A análise ajuda a explicar por que os reflexos imediatos da crise venezuelana têm sido mais políticos do que econômicos. O impacto potencial reside menos no volume de petróleo disponível e mais no redesenho de alianças estratégicas. Antes do endurecimento das sanções, os Estados Unidos eram

o principal destino do petróleo venezuelano. Com as restrições, Caracas passou a direcionar exportações à China, em acordos que envolveram petróleo em troca de empréstimos.

Segundo a agência de notícias Reuters, parte desses compromissos vinha sendo honrada por meio do envio de petróleo bruto transportado em grandes navios compartilhados entre a PDVSA e empresas chinesas. O bloqueio anunciado por Washington a embarcações que entrassem ou saíssem da Venezuela interrompeu esse fluxo e adicionou um novo elemento de tensão à disputa energética entre as duas potências.

Para a Capital Economics, o desfecho político em Caracas é determinante para os próximos movimentos. “Os alinhamentos geopolíticos da Venezuela permanecem incertos após a captura de Maduro”, afirma Shearing. Um eventual reposicionamento mais próximo dos Estados Unidos poderia significar mais um produtor de commodities se afastando da China, a exemplo do que ocorreu recentemente com a Arábia Saudita.

Ainda assim, a consultoria ressalta que limitações de escala, geografia e infraestrutura reduzem a capacidade da Venezuela de substituir fornecedores estratégicos dos EUA, como o Canadá. “Não acreditamos que os eventos do fim de semana alterem materialmente os mercados globais de petróleo ou, por extensão, as perspectivas econômicas globais”, conclui o economista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/01/2026

POLÍTICA ESPECIAL - A QUEDA DE MADURO

CRISE NA VENEZUELA TRAZ INCERTEZA DIRETA AO COMÉRCIO E AO AGRONEGÓCIO DO BRASIL

Instabilidade política interrompe exportações, eleva riscos de inadimplência e afeta custos ligados a fertilizantes, energia e logística de fronteira

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Porto de La Guaira: entre 2021 e 2022, exportações para o mercado venezuelano superaram US\$ 1 bilhão por ano, com destaque para óleo de soja, açúcar, milho e arroz

A ofensiva militar dos Estados Unidos contra a Venezuela e a captura de Nicolás Maduro inauguraram um período de incerteza política e institucional com efeitos diretos para o Brasil. Embora o impacto econômico global da crise seja

considerado limitado por analistas internacionais, os desdobramentos regionais afetam o comércio bilateral, a logística de fronteira e setores sensíveis da economia brasileira, especialmente o agronegócio.

EMBORA A VENEZUELA TENHA PERDIDO RELEVÂNCIA COMO DESTINO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS AO LONGO DA ÚLTIMA DÉCADA, O PAÍS VINHA RETOMANDO GRADUALMENTE AS COMPRAS DE PRODUTOS DO BRASIL

Embora a Venezuela tenha perdido relevância como destino das exportações brasileiras ao longo da última década, o país vinha retomando gradualmente as compras de produtos do Brasil. Entre 2021 e 2022, as exportações brasileiras para o mercado venezuelano superaram US\$ 1 bilhão por ano, com destaque para óleo de soja, açúcar, milho e arroz.

Esse movimento foi interrompido com a escalada do conflito. A instabilidade política, a paralisação de embarques e as incertezas sobre contratos reacenderam um risco recorrente para exportadores



brasileiros: a inadimplência. Empresas passaram a suspender novos negócios, exigir pagamentos antecipados e reavaliar sua exposição ao mercado venezuelano.

Apesar de representar cerca de 0,6% das exportações agropecuárias brasileiras em 2024, a Venezuela era vista como um mercado regional relevante para produtos básicos, contribuindo para a diversificação das vendas externas. A perda desse destino tem impacto pontual, mas sensível, sobretudo para empresas que operam com margens mais estreitas.

No agronegócio, os efeitos se distribuem de forma desigual. No segmento de grãos e açúcar, a Venezuela vinha ampliando as compras de milho e arroz, além de absorver volumes relevantes de açúcar brasileiro. A interrupção dessas exportações obriga produtores e tradings a redirecionar cargas para outros mercados, o que pode pressionar preços e elevar custos logísticos no curto prazo.

No setor de carnes, o impacto é mais restrito. A Venezuela teve papel relevante no passado — em 2014, importou mais de 360 mil toneladas de carnes brasileiras —, mas essa demanda despencou nos anos seguintes. Em 2024, as exportações ficaram em cerca de 5,2 mil toneladas. Ainda assim, frigoríficos que atendiam nichos específicos, especialmente de carne de frango de menor valor agregado, perdem um mercado imediato.

O ponto mais sensível envolve fertilizantes e energia. Aproximadamente 45% das exportações venezuelanas ao Brasil são compostas por fertilizantes e derivados de petróleo. Qualquer interrupção nesse fluxo pressiona os custos de produção agrícola, em um país fortemente dependente de insumos importados. Além disso, eventuais choques no mercado internacional de petróleo tendem a afetar diretamente os preços de combustíveis, com reflexos sobre transporte, mecanização e logística no campo.

Além dos impactos diretos sobre comércio e custos, o cenário aumenta a percepção de risco nas operações com países politicamente instáveis. Instituições financeiras e seguradoras de crédito tendem a endurecer critérios para operações envolvendo a Venezuela, o que encarece financiamentos e reduz o apetite por novos contratos, especialmente no comércio de commodities agrícolas.

Há também implicações para o abastecimento regional. Estados do Norte do Brasil, como Roraima e Amazonas, mantêm relações comerciais e logísticas mais intensas com a Venezuela. Qualquer prolongamento da instabilidade pode afetar cadeias de suprimento locais, com reflexos sobre preços, estoques e distribuição de alimentos e insumos.

Fronteira e diplomacia

Os reflexos logísticos foram rápidos. O fechamento da fronteira venezuelana, especialmente na região de Pacaraima (RR), interrompeu o transporte rodoviário de cargas e pessoas, afetando exportadores, comerciantes e produtores. Empresas relatam incerteza quanto ao desembarço de cargas já enviadas e dificuldades para reprogramar embarques.

Há também impactos indiretos. Em Roraima, a possibilidade de um novo fluxo migratório pressiona infraestrutura, serviços públicos e segurança, exigindo atenção adicional do governo brasileiro.

No campo diplomático, o Brasil passou a atuar em um cenário delicado. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva condenou a ação militar e reforçou a defesa da soberania regional e da solução pacífica de conflitos. Ao mesmo tempo, o país busca preservar canais de diálogo e sua influência regional em fóruns multilaterais.

Do ponto de vista econômico, o quadro permanece aberto. Uma eventual transição política na Venezuela pode redefinir parcerias comerciais e o papel de empresas brasileiras em processos futuros de reconstrução e abastecimento. No curto prazo, porém, o efeito dominante é a incerteza — elemento que pesa de forma direta sobre decisões de comércio, crédito e investimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - AMÉRICA DO SUL IMPULSIONA RECORDE DA AVIAÇÃO INTERNACIONAL BRASILEIRA EM 2025

Fluxo regional alcança 10,5 milhões de passageiros entre janeiro e novembro, ajudando o Brasil a superar, ainda antes do fim do ano, o total registrado em 2024

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



A Argentina lidera o ranking sul-americano, com 4,3 milhões de passageiros movimentados até novembro. Em seguida aparecem Chile, com 3,1 milhões, e Colômbia, com 873 mil

A aviação internacional brasileira alcançou, em 2025, o maior volume de passageiros de sua série histórica recente, com a América do Sul assumindo papel central nesse avanço. Dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) indicam que, entre janeiro e novembro, 25,8 milhões de passageiros embarcaram ou desembarcaram em voos entre o Brasil e o exterior. O

número representa o maior patamar registrado para esse intervalo em pelo menos 25 anos e já supera em 3% toda a movimentação observada ao longo dos 12 meses de 2024.

O DESEMPENHO FOI FORTEMENTE INFLUENCIADO PELO AUMENTO DO FLUXO COM PAÍSES SUL-AMERICANOS, QUE SE CONSOLIDARAM COMO O PRINCIPAL DESTINO INTERNACIONAL DOS BRASILEIROS E COMO A REGIÃO DE MAIOR CRESCIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO AO LONGO DO ANO

O desempenho foi fortemente influenciado pelo aumento do fluxo com países sul-americanos, que se consolidaram como o principal destino internacional dos brasileiros e como a região de maior crescimento do transporte aéreo ao longo do ano. No acumulado de janeiro a novembro, a movimentação de passageiros em voos com origem ou destino na América do Sul somou 10,5 milhões, resultado que corresponde a uma alta de 19,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. O volume também já é 8,7% superior a toda a movimentação registrada em 2024 nas rotas com a região.

A expansão das viagens para países vizinhos se refletiu diretamente nas escolhas dos passageiros brasileiros. Entre janeiro e novembro, 5,2 milhões de pessoas embarcaram no Brasil com destino à América do Sul, número que supera com ampla margem o fluxo registrado para outros continentes no mesmo período. Os dados mostram uma mudança no perfil do turismo internacional brasileiro, com crescimento mais intenso nas rotas regionais.

Enquanto as viagens para a Europa totalizaram 4 milhões de passageiros, com crescimento de 9,6%, e as rotas com a América do Norte alcançaram 2,4 milhões, avanço de 7%, a procura pela América do Sul registrou expansão de 19,3%. A taxa é praticamente o dobro da observada nas ligações com a Europa e quase três vezes superior à verificada nas rotas com a América do Norte, indicando um fortalecimento consistente da integração regional no setor aéreo.

Na avaliação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o fato de o movimento registrado em 2025 já ter superado o resultado de todo o ano anterior sinaliza um cenário de aquecimento da aviação e da economia. “Chegar a novembro já tendo superado os números de todo o ano de 2024 é um feito extraordinário. Isso mostra que os brasileiros estão viajando mais e que o nosso país se reconectou ao mundo. O destaque para a América do Sul, com um crescimento de quase 20%, é outro destaque a comemorar”, afirmou.

A concentração do fluxo regional está fortemente associada a alguns destinos específicos. A Argentina lidera o ranking sul-americano, com 4,3 milhões de passageiros movimentados até novembro. Em seguida aparece o Chile, com 3,1 milhões, consolidando-se como um dos principais parceiros do Brasil tanto no turismo quanto nos negócios. Juntos, os dois países respondem por mais de 70% de toda a movimentação de passageiros entre o Brasil e a América do Sul.

Outros mercados também apresentaram volumes relevantes ao longo do ano. A Colômbia registrou 873 mil passageiros, o Peru somou 820 mil e o Uruguai alcançou 663 mil, indicando uma diversificação gradual das rotas regionais, ainda que o fluxo permaneça concentrado nos dois principais destinos.

Recuperação

Para o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, os resultados refletem a recuperação da malha aérea internacional e o aumento da conectividade do país. “Ao ampliarmos a conectividade com a América do Sul, temos uma rede maior, que atende a mais localidades com menor tempo e liga o Brasil ao resto do mundo com maior eficiência. Isso beneficia todo o sistema de aviação e incrementa as oportunidades de negócios e turismo”, afirmou. Segundo ele, o crescimento próximo de 20% na região está associado a um ambiente regulatório estável e ao esforço para atrair novas rotas, o que ampliou a oferta de horários e destinos disponíveis aos passageiros.

A evolução dos números ao longo dos últimos anos evidencia a dimensão da retomada do setor. Em 2021, ainda sob forte impacto da pandemia, o fluxo de passageiros entre o Brasil e os países sul-americanos foi de 605.714 viajantes. Em 2022, o volume saltou para 4 milhões, avançou para 6,9 milhões em 2023, chegou a 8,7 milhões em 2024 e, em 2025, rompeu a marca histórica de 10,5 milhões.

Na comparação com o período mais crítico da crise sanitária, a movimentação atual é cerca de 17 vezes maior, consolidando um cenário de recuperação sustentada da aviação internacional brasileira, com a América do Sul no centro desse processo de crescimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS GOVERNO PLANEJA SALAS DE ACOLHIMENTO PARA PASSAGEIROS COM TEA EM TODAS AS CAPITALIS

Iniciativa prevê a instalação dos espaços até o fim de 2026 e amplia modelo já adotado em 22 aeroportos do país

Por **JUNIOR BATISTA** - redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante a cerimônia de inauguração da primeira sala multissensorial, no Aeroporto do Recife, realizada em abril deste ano

O Governo Federal pretende instalar uma sala de acolhimento para passageiros com Transtorno do Espectro Autista (TEA) em cada capital brasileira até o fim de 2026. A iniciativa busca tornar a experiência aeroportuária mais acessível e humanizada para pessoas neurodivergentes. Atualmente, 22 salas já estão em funcionamento em aeroportos públicos e

privados do país.

Os espaços contam com infraestrutura específica para o acolhimento de passageiros com TEA, incluindo ambientes multissensoriais e equipes multidisciplinares preparadas para reduzir estímulos e auxiliar famílias durante o embarque e o desembarque. A primeira sala do tipo foi inaugurada em

abril deste ano, no Aeroporto do Recife (PE). Em Fortaleza (CE), por exemplo, a estrutura possui 63 m², funciona 24 horas por dia e tem capacidade para receber até dez pessoas simultaneamente.

Segundo a diretora de Planejamento e Fomento da Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério de Portos e Aeroportos, Júlia Lopes, a política tem se expandido para além das capitais. “A gente está recebendo uma previsão de muito mais que estão somente nas capitais. Algumas concessionárias que administram mais aeroportos entenderam a necessidade e a relevância de ter esse espaço para passageiros neurodivergentes e estão instalando não só nas capitais, mas também em outros aeroportos de suas redes, inclusive aeroportos menores e regionais”, afirmou.

Nos terminais de menor porte, onde não há espaço para uma sala exclusiva, o governo e as concessionárias têm adotado alternativas. “Ainda que não haja uma infraestrutura separada, eles estão fazendo o que chamam de espaço de acomodação. Hoje, já temos 12 salas de acomodação instaladas em aeroportos menores”, explicou Júlia.

O objetivo das salas é oferecer um ambiente mais acolhedor para pessoas com TEA, considerando que a movimentação intensa, o barulho e a iluminação dos aeroportos podem ser fatores de estresse. “São salas com iluminação especial e equipamentos para equilibrar os estímulos desses passageiros. Nos aeroportos menores, também existem espaços multissensoriais. É um compromisso construído em conjunto com os operadores aeroportuários, que fizeram questão de participar do projeto”, destacou a diretora.

De acordo com o ministério, a instalação das salas e a aquisição dos equipamentos são custeadas pelas concessionárias. A avaliação do governo é de que o impacto tem sido positivo, especialmente para famílias que antes evitavam viajar de avião. “As salas mudaram a experiência das famílias, que tinham receio de viajar por todo o percurso do voo. Muitos relatos mostram que, com a sala, ficou mais tranquilo levar a criança, saber que existe um espaço antes e depois do embarque”, relatou Júlia Lopes.



As salas visam oferecer um ambiente mais acolhedor para pessoas com TEA, já que a movimentação, o barulho e a iluminação dos aeroportos podem ser fatores de estresse

O avanço do projeto foi possível graças ao modelo de parceria com a iniciativa privada. Para a diretora da SAC, a inclusão já faz parte da cultura de muitos operadores. “Essa preocupação com passageiros com deficiência ou

neurodivergentes já está no DNA de vários operadores aeroportuários. A parceria entre o governo federal, os governos estaduais e os operadores é o caminho para tornar essa política perene e incentivar que outros aeroportos também ofereçam esse serviço de excelência para todos os passageiros”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO - SUL RECEBE R\$ 218,8 MILHÕES DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE PARA PROJETOS NAVAIS

Financiamentos aprovados em dezembro contemplam modernização de estaleiros e embarcações em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Em Santa Catarina, estão previstos investimentos para modernizar estaleiros, construir embarcações, o transporte de passageiros, para o apoio portuário e o apoio marítimo

A região Sul do país terá acesso a R\$ 218,8 milhões em financiamentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), aprovados na última reunião de 2025 do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Os recursos serão direcionados a projetos de ampliação da frota, modernização de estaleiros e fortalecimento de empresas do setor naval, com foco nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do

Sul.

A aprovação ocorreu na 61ª reunião do CDFMM, realizada em 17 de dezembro, sob coordenação do Ministério de Portos e Aeroportos. Os projetos analisados fazem parte da carteira de financiamentos do fundo, que tem como objetivo apoiar a indústria naval brasileira, incluindo construção, reparo e modernização de embarcações e instalações industriais.

Em Santa Catarina, os recursos contemplam um conjunto diversificado de iniciativas. Estão previstos investimentos para modernização industrial de estaleiros, além da construção de embarcações destinadas à navegação interior, ao transporte de passageiros, ao apoio portuário e ao apoio marítimo. Segundo o detalhamento apresentado, os projetos envolvem empresas e estaleiros já instalados no estado, com foco na ampliação da capacidade produtiva e no fortalecimento das atividades de docagem, reparo e construção naval.

No Rio Grande do Sul, o financiamento aprovado está concentrado na modernização de uma embarcação voltada à navegação interior. A proposta tem como objetivo atualizar a frota utilizada no transporte hidroviário, com ganhos esperados em eficiência operacional, segurança e confiabilidade das operações em vias interiores.

Durante a divulgação das decisões, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o Fundo da Marinha Mercante voltou a ocupar um papel central no apoio ao setor naval. Segundo ele, os projetos aprovados na região Sul têm impacto direto sobre a geração de empregos, a incorporação de inovação e o aumento da competitividade da indústria naval brasileira. O ministro também destacou que os investimentos estão associados a uma estratégia de desenvolvimento regional, com efeitos sobre renda, oportunidades de trabalho e logística.

A reunião de dezembro encerrou um ano considerado expressivo para o Fundo da Marinha Mercante. Apenas nessa última rodada de deliberações, foram aprovados cerca de R\$ 5 bilhões em projetos em diferentes regiões do país. No acumulado de 2025, o volume total de financiamentos autorizados pelo FMM chegou a R\$ 32,1 bilhões, segundo dados apresentados pelo ministério.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

TRANSPORTES – OPINIÃO – PLANEJAMENTO BAHIA, 2025 – UM ANO PRORROGADO



WALDECK ORNÊLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

No início de 2025, elenquei em artigo um conjunto de projetos e obras viárias de que depende a Bahia para retomar o seu processo de desenvolvimento. Olhando para a frente – convicto de que o déficit de infraestrutura se constitui no grande ponto de estrangulamento da economia baiana nesse primeiro quartel do século XXI – sugeri uma agenda de expectativas e propus o seu

acompanhamento, o que fiz, sistematicamente, durante todo o ano findo. Em julho escrevi um novo artigo, em que fazia, ainda otimista, um balanço de meio de ano. É chegada a hora de fazer o balanço final das ocorrências.

A Fiol I e II – de Ilhéus a Barreiras – tem 71% de suas obras executadas, mas ainda enfrenta enormes desafios, com a Bamin sentada sobre as concessões da Fiol I e do Porto Sul, que precisam ser retomadas imediatamente, uma vez que a Infra promete para daqui a dois anos a conclusão das obras da Fiol II – trecho Caetité-Barreiras – o qual não poderá operar se a Fiol I e o Porto Sul não estiverem prontos. A Bamin é a pedra no meio do caminho.

Em meados do ano chegou-se a falar no interesse do governo da Bahia em um empréstimo junto ao banco dos Brics, para execução do Porto Sul. Fato é que a concessão da Fico-Fiol está programada para maio, e o leilão poderá não ter sucesso se o imbróglio da Fiol I/Porto Sul não estiver resolvido.

A renovação da concessão da FCA, que abrange toda a antiga malha ferroviária estadual, parece caminhar para um desfecho que, finalmente, incluiria a agora chamada Ferrovia Minas-Bahia – trecho Corinto (MG)-Campo Formoso – cujas condições para reabilitação são ainda desconhecidas. Não atende plenamente aos interesses da Bahia, mas pelo menos preserva algo fundamental. Essa concessão vence em agosto deste ano e, logo mais, se continuar demorando, a antecipação não fará mais sentido.

A BR-324/116, o mais importante eixo rodoviário no território estadual – de relevância nacional – foi, a duras penas, retomado da inoperante Via Bahia. Constituindo-se no principal – para a logística, o único – acesso rodoviário a Salvador, a situação de descalabro e desatualização em que se encontra o trecho de 108km entre Salvador e Feira de Santana constitui o mais evidente retrato da precária situação em que se encontra a infraestrutura de transportes. A licitação para nova concessão – agora com o nome de Rota 2 de Julho – ocorrerá somente em novembro de 2026, conforme a programação de concessões rodoviárias divulgada pelo Ministério dos Transportes.

Possuidora da segunda maior malha rodoviária do país, a Bahia carece de atenção especial em relação a várias de suas rodovias estruturantes. Tem-se muitas rodovias ruins e poucos leilões em estudo. É o caso da BR-101, antiga Rio-Bahia litorânea, antes turística, agora também importante eixo do transporte de cargas, que extravasou da saturada BR-116.

A BR-242, que traz os grãos do Oeste baiano para o Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port) e leva os turistas de Salvador para a Chapada Diamantina, apresenta condições limitadas e inadequadas para atender ao crescente volume de tráfego gerado pelos dois fluxos.

Outras rodovias federais na Bahia requerem também atenção e cuidado. É o caso da BR-110, entre Alagoinhas e Paulo Afonso, assim como das BR 020/135, no Oeste baiano, BR-030 – da divisa de Goiás até Camamu, BR-235 – da divisa de Sergipe até Juazeiro, BR-324, depois de Feira de Santana, até a divisa com o Piauí, BR-415 – de Ilhéus a Vitória da Conquista. Registre-se que a BR-116 Norte – que liga Feira de Santana a Salgueiro (PE) – terá seu edital de concessão publicado em março, com a denominação de Rota dos Sertões.

A Hidrovia do São Francisco – o histórico “rio da unidade nacional” – encontra-se desativada. Não está incluída entre as prioridades do Ministério dos Portos e Aeroportos e sequer sua delegação à Codeba foi concluída. Não obstante contar, agora, com a possibilidade de duas articulações ferroviárias: em Juazeiro, desativada pela FCA, e em Bom Jesus da Lapa, com a implantação da Fiol. Considere-se ainda, em sua área de influência, o Terminal Portuário de Ibotirama (de verdade em Muquém do São Francisco, na margem esquerda), o robusto projeto de irrigação do Baixio de Irecê, recém concedido à iniciativa privada, e a importante província mineral de Campo Alegre de Lourdes e arredores.

O BTS-Port, pujante complexo portuário da Baía de Todos os Santos, constitui exemplo a ser seguido. Nos últimos anos, o Tecon-Salvador, o TUP Cotegipe, o Temadre e, mais recentemente, os

terminais de graneis sólidos do Porto de Aratu-Candeias, todos a cargo do setor privado, receberam investimentos que os alinharam com a demanda presente.

Nesta frente, a criação da Rota Bahia-Ásia, operada com navios Pós Panamax, deu início à exportação do algodão – de que a Bahia é o segundo maior produtor nacional – que antes escoava praticamente todo pelo porto de Santos. A assunção do controle do Tecon-Salvador pela MSC abre a perspectiva de novas rotas internacionais, além do incremento da cabotagem. Ainda se encontra por ser definido o porto a ser utilizado pela plataforma automobilística da BYD. Nesse contexto, a Codeba – gestora dos portos públicos – vê-se envolvida por um processo chamado de concessão parcial, mal desenhado e pouco promissor.

2025 não se configurou como o ano de ouro que preconizei. A Bahia continua esperando. Como se vê, a Agenda de Expectativas de 2025 foi prorrogada para 2026.

POSSUIDORA DA SEGUNDA MAIOR MALHA RODOVIÁRIA DO PAÍS, A BAHIA CARECE DE ATENÇÃO ESPECIAL EM RELAÇÃO A VÁRIAS DE SUAS RODOVIAS ESTRUTURANTES. TEM-SE MUITAS RODOVIAS RUINS E POCOS LEILÕES EM ESTUDO

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.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/01/2026

ENERGIA PROJETO NA CÂMARA QUESTIONA MODELO DAS BANDEIRAS TARIFÁRIAS DE ENERGIA

Texto aprovado na Comissão de Defesa do Consumidor propõe isenção de cobrança extra para Estados que produzem mais energia renovável do que consomem

Do **PATRÍCIA FAHLBUSCH** redacao.jornal@redebenews.com.br



O projeto proíbe a cobrança de valores adicionais das bandeiras tarifárias em unidades consumidoras dos estados que produzem mais energia renovável do que consomem

A Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Lei nº 3.759/2023, que propõe mudanças na forma de cobrança das bandeiras tarifárias de

energia elétrica. A iniciativa avança após um período recente de alternância entre bandeiras mais caras e a retomada da bandeira verde em janeiro, cenário que voltou a colocar em debate o modelo de repasse dos custos de geração aos consumidores.

O projeto proíbe a cobrança de valores adicionais das bandeiras tarifárias em unidades consumidoras localizadas em estados que produzem mais energia renovável do que consomem, mesmo nos momentos em que há acionamento de usinas termelétricas em outras regiões do país. A proposta é de autoria do deputado Dorinaldo Malafaia (PDT-AP) e recebeu parecer favorável do relator, deputado Lucas Abrahao (Rede-AP), na Comissão de Defesa do Consumidor. Se aprovada no colegiado, a matéria segue para análise da Comissão de Minas e Energia.

Nos últimos meses de 2025, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) promoveu ajustes sucessivos nas bandeiras tarifárias. Em novembro, vigorou a bandeira vermelha patamar 1, com



custo adicional de R\$ 4,46 a cada 100 kWh consumidos. Em dezembro, a bandeira foi rebaixada para a amarela, reduzindo o acréscimo para R\$ 1,88 a cada 100 kWh. Já em janeiro, a Aneel definiu a adoção da bandeira verde, sem cobrança extra na conta de luz, em função das condições favoráveis de geração de energia.

No parecer apresentado à comissão, Lucas Abrahao sustenta que o modelo atual gera uma “injustiça tarifária”, ao aplicar o mesmo custo adicional a Estados com realidades energéticas distintas.

“A ativação das bandeiras ocorre quando há baixa afluência hídrica, queda nos níveis de reservatórios e aumento da utilização de energia proveniente de fontes térmicas. No entanto, Estados superavitários não acionam térmicas locais, antes exportam energia limpa para o Sistema Interligado Nacional, reduzindo, portanto, a necessidade de térmicas. Ainda assim, pagam as mesmas bandeiras tarifárias. Conforme a Aneel, entre 40% e 45% do custo das bandeiras vem de despacho térmico nas regiões Sudeste e Centro-Oeste, e apenas entre 3% e 5% decorre de fatores do Norte e do Nordeste brasileiros”, afirmou o parlamentar.

O histórico recente reforça o debate. Após um período prolongado de bandeira verde entre 2022 e 2024, o país voltou a registrar oscilações no sistema de bandeiras. Em setembro de 2024, foi acionada a bandeira vermelha patamar 1. Em 2025, a bandeira vermelha patamar 1 vigorou nos meses de junho e julho, enquanto agosto registrou a aplicação da bandeira vermelha patamar 2, o nível mais elevado de cobrança.

No entendimento do relator, a eventual isenção das bandeiras para Estados superavitários em energia renovável deve estar associada à construção de políticas tarifárias específicas.

“Entendemos ser oportuno registrar que a vedação da cobrança de bandeiras tarifárias nas unidades da federação superavitárias em energia elétrica de fontes renováveis deve vir acompanhada da possibilidade de formulação de políticas de descontos tarifários específicas para esses Estados. Trata-se de medida que evita que regiões que produzem mais energia renovável do que consomem continuem sujeitas aos mesmos acréscimos tarifários de Estados cuja matriz é mais onerosa”, afirmou Lucas Abrahao.

Sistema de bandeiras

Criado em 2015, o sistema de bandeiras tarifárias tem como objetivo sinalizar ao consumidor o custo real da geração de energia elétrica, considerando fatores como a disponibilidade de recursos hídricos, o acionamento de usinas termelétricas e a participação das fontes renováveis na matriz elétrica. Segundo a Aneel, o mecanismo permite que os custos adicionais sejam repassados de forma imediata, evitando acúmulo de encargos futuros nas tarifas.

A assessora institucional da diretoria da Aneel, Bianca Andrade Tinoco, explica que o custo médio da energia varia conforme as condições de geração e de operação do Sistema Interligado Nacional.

“O preço da energia elétrica cobrado pelas usinas depende de vários fatores, como o pagamento pelos equipamentos utilizados e o custo de combustível, no caso das termelétricas. Quando as hidrelétricas têm bastante água em seus reservatórios, o custo médio das usinas despachadas pelo

Operador Nacional do Sistema Elétrico para atender à demanda fica mais baixo. Em períodos de escassez hídrica, é necessário mobilizar outras fontes, o que eleva o custo da geração”, afirmou.

As bandeiras tarifárias são classificadas nas cores verde, amarela e vermelha, esta última dividida em dois patamares. A bandeira verde indica condições favoráveis de geração e não implica acréscimo na tarifa. A amarela sinaliza condições menos favoráveis, com custo adicional de R\$ 1,88 a cada 100 kWh consumidos. A bandeira vermelha patamar 1 representa um acréscimo de R\$ 4,46 a cada 100 kWh, enquanto a vermelha patamar 2 eleva esse valor para R\$ 7,87 a cada 100 kWh.

Para uma residência com consumo médio de 150 kWh por mês, a cobrança adicional pode variar de cerca de R\$ 2,80, na bandeira amarela, a aproximadamente R\$ 12 no patamar vermelho 1 e R\$ 17 no patamar vermelho 2.

Segundo Bianca Andrade, a Aneel define mensalmente a bandeira tarifária aplicável, geralmente na última semana do mês anterior, com o objetivo de orientar os consumidores sobre as condições de geração e o custo da energia elétrica no período seguinte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

PETRÓLEO E GÁS - OPEP+ MANTÉM PAUSA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DE 2026

Membros do grupo reafirmam compromisso com estabilidade do mercado diante de fundamentos saudáveis e baixos estoques globais

Do Estadão Conteúdo



Segundo o texto, a ação é um compromisso com a estabilidade do mercado diante de uma perspectiva econômica global estável e fundamentos saudáveis do mercado de petróleo

A Organização de Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) anunciou que os oito países participantes reafirmaram a decisão feita em novembro de 2025 de pausar os incrementos de produção do petróleo em janeiro, fevereiro e março de 2026 devido à sazonalidade, em comunicado

divulgado neste domingo, após reunião mensal para revisar as condições e perspectivas do mercado global.

Segundo o texto, a ação é um compromisso com a estabilidade do mercado diante de uma perspectiva econômica global estável e fundamentos saudáveis do mercado de petróleo, refletidos em baixos estoques.

“Os países continuarão a monitorar e avaliar de perto as condições do mercado e reafirmaram a importância de adotar uma abordagem cautelosa e manter total flexibilidade para continuar a pausar ou reverter os ajustes voluntários de produção adicionais, incluindo os ajustes voluntários previamente implementados de 2,2 milhões de barris por dia anunciados em novembro de 2023”, menciona a nota.

Ainda de acordo com o comunicado, os países da Opep+ (Arábia Saudita, Rússia, Iraque, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Cazaquistão, Argélia e Omã) reiteraram o compromisso coletivo de alcançar plena conformidade com a Declaração de Cooperação. Eles também confirmaram a intenção de compensar totalmente qualquer volume superproduzido desde janeiro de 2024.

A decisão de pausar os incrementos de produção ocorre em um momento em que a demanda global por petróleo ainda apresenta volatilidade devido a fatores como a recuperação econômica de algumas regiões, a transição energética e a sazonalidade do consumo, com maior demanda esperada durante o inverno no hemisfério norte. Ao manter a produção estável nos primeiros meses de 2026, a Opep+ busca evitar oscilações bruscas nos preços internacionais do petróleo, garantindo previsibilidade para os mercados e para os contratos futuros.

Além disso, analistas destacam que essa estratégia permite aos membros da Opep+ ajustar a oferta de acordo com indicadores econômicos e geopolíticos, protegendo suas receitas e evitando excesso de oferta que poderia pressionar os preços para baixo. A flexibilidade mencionada no comunicado é

um mecanismo importante para lidar com incertezas, como possíveis mudanças na produção de países fora do grupo ou variações inesperadas na demanda global, reforçando a capacidade do cartel de manter a estabilidade do mercado de petróleo no curto e médio prazo.

Os países da Opep+ continuarão a realizar reuniões mensais para revisar as condições do mercado, conformidade e compensação e se encontrarão em 1º de fevereiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

AGRONEGÓCIO - AGRO NACIONAL FORTALECE PRESENÇA GLOBAL COM RECORDE DE NOVOS MERCADOS

Entre janeiro e novembro, Brasil amplia acesso a 82 países, com destaque para carne bovina, algodão, frango kosher e México como principais parceiros

Do Estadão Conteúdo



De acordo com dados do Ministério da Agricultura e Pecuária, ao todo, US\$ 3,4 bilhões de faturamento foram adicionados à balança comercial a partir das aberturas de mercado

O Brasil alcançou no ano de 2025 novos mercados para produtos agropecuários em 58 destinos, que se somam aos 300 obtidos na sua gestão no Ministério da Agricultura, reunindo 82 países. O recorde consolida as aberturas feitas ao longo dos últimos três anos, com média de 14 processos concluídos por mês. Ao todo, US\$ 3,4 bilhões de faturamento foram adicionados à

balança comercial brasileira a partir destas aberturas, estima a pasta. Juntos, estes novos mercados têm potencial de incrementar US\$ 37,5 bilhões por ano às exportações brasileiras em cinco anos, à medida que o fluxo comercial for intensificado.

Proteínas animais lideram o ranking de novos mercados com 112 processos, seguido por material genético animal com 79 e alimentação para animais com 61. O México foi o campeão com 24 autorizações para produtos do agronegócio brasileiro, conforme dados da plataforma Aberturas de Mercado da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura.

O ritmo de abertura de novos mercados é considerado robusto pelo mercado. Cada mercado aberto significa a possibilidade de exportar um novo produto por país, para o qual o acesso até então não era permitido seja por barreiras comerciais ou sanitárias. As aberturas de mercado não significam comércio imediato, mas sim o entendimento dos governos quanto ao protocolo sanitário para determinada exportação. Após o aval em si, ainda há processos necessários como habilitação de empresas exportadoras, registros e a negociação comercial efetiva, o que geralmente leva de seis meses a um ano para início do fluxo comercial.

Abrir novos mercados para produtos agrícolas é fundamental também para a economia brasileira, dada a importância do setor para a balança comercial. De janeiro a novembro deste ano, as exportações brasileiras do agronegócio atingiram o recorde de US\$ 155,25 bilhões, um crescimento de 1,7% em relação a igual período do ano anterior, de acordo com dados da Agricultura. Com isso, o agronegócio foi responsável por 48,8% da pauta exportadora total brasileira no ano.

As aberturas acumuladas até aqui respondem a dois direcionamentos em especial: a necessidade do Brasil de diversificar a pauta exportadora e a demanda de outros países de recorrer ao Brasil para garantir a segurança alimentar e combater a inflação de alimentos, segundo o secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Luis Rua. “Talvez o Brasil seja uma



das poucas regiões no mundo com capacidade de apoiar a segurança alimentar, energética e climática”, comentou Rua, em entrevista recente ao Broadcast Agro.

Setor privado

Para o setor privado, entre os destaques no período estão as autorizações para venda de carne bovina para o México, após 20 anos de negociações, da exportação do algodão brasileiro para o Egito, de sorgo para a China e de carne de frango kosher para Israel, sendo o único país liberado a comercializar frango dentro dos preceitos religiosos judaicos.

Rua destaca que outros 220 mercados foram ampliados no período, por exemplo, com habilitação de maior número de empresas exportadoras, adoção do sistema de pré-listing ou maior número de Estados e regiões que podem acessar determinado mercado. Essas ampliações renderam mais outros US\$ 7 bilhões à balança comercial do agronegócio, segundo Rua. “Colhemos agora os resultados das primeiras aberturas e ampliações realizadas no início de 2023. É um processo de maturação até o alcance do potencial de cada mercado”, pontuou o secretário.

A busca pela diversificação foi perseguida após o tarifaço de 50% imposto pelos Estados Unidos sobre produtos importados brasileiros a partir de agosto deste ano. A estratégia passou pela busca ativa de mercados a partir dos adidos agrícolas, sobretudo para os setores mais expostos ao mercado americano e para mercados com similaridades de especificidades demandadas pelos Estados Unidos. O diagnóstico envolveu ainda mercados que o Brasil já exporta, mas com potencial de incremento, caso do café brasileiro na China e na Austrália. “As vendas de produtos agropecuários para os Estados Unidos, que era um grande temor, caíram 4% no acumulado do ano e mesmo assim a balança do setor continua positiva”, observou.

Carne bovina

Para o setor de carne bovina, que teve 29 novos mercados abertos no período, sendo 19 concluídas neste ano, as ampliações das possibilidades de exportação contribuíram para minimizar os impactos da sobretaxa dos Estados Unidos sobre as exportações de carne bovina, avalia a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec). Entre os novos destinos, destacam-se Vietnã, Indonésia e México — este último que passou ocupar o posto de segundo maior comprador da carne brasileira em meio à escalada tarifária dos EUA.

“A diversificação de mercados é essencial para um setor tão produtivo e tão competitivo como é o setor da carne bovina brasileira. Com mais mercados abertos, mais possibilidades, menos dependência de apenas um mercado para a produção brasileira e uma nova perspectiva ao setor. Agora é o momento de consolidação das vendas a estes novos destinos”, destacou o presidente da Abiec, Roberto Perosa, em entrevista recente ao Broadcast nas Redes.

Em relação a novos mercados, seguem como prioridades dos exportadores a abertura de mercado do Japão, Coreia do Sul e Turquia para a proteína nacional. O Japão é o mais adiantado, enquanto as negociações com os outros dois países ainda dependem de questões técnicas a serem superadas. “A nossa grande expectativa é pela abertura do mercado japonês, que é um mercado altamente rentável, basicamente suprido pelo mercado americano e pelo mercado australiano, que hoje não têm a capacidade de suprir o mercado japonês na sua integralidade. Estamos ansiosos para que essa negociação se finalize talvez no início do ano que vem, mesmo que seja em fases por estados ou que englobe todo o país”, apontou Perosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026

FINANÇAS OPINIÃO – ESTRATÉGIA ANO NOVO, EMPREGO NOVO?

“Embora ninguém possa voltar atrás e fazer um novo começo, qualquer um pode começar agora e fazer um novo fim.”

Chico Xavier



O “Ano Novo”, o Reveillon (do francês, réveillon – ficar acordado até mais tarde) como o conhecemos, celebrado no último dia do décimo segundo mês, é uma “invenção” do Papa Gregório XIII, que, em 1582, corrigiu o antigo Calendário Juliano, que estava em vigor há 1.600 anos.

A razão era nobre. Ele tornava cada ano 11 minutos mais longo. Com o passar do tempo, ia dar problema.

O início de cada ano também já foi contabilizado em março, por exemplo. Aliás, dezembro assim se chama porque era o décimo mês (do Latim decem, dez). Mudou-se o primeiro mês para janeiro, mas dezembro, por algum mistério, continuou a ser o último.

Cá entre nós, o ano solar, astronômico, tem 365 dias, 48 minutos e 46 segundos. Ponto. Poderia começar no dia em que quiséssemos. Mesmo a quantidade de anos, 2026, pode ser questionada. Chineses, judeus, islâmicos têm uma contagem completamente diferente da nossa, ocidental. E está tudo bem.

O que importa de verdade é que há uma mística em volta do 31/12 de cada ano. Esperanças e desejos renascem de forma impressionante.

Um carro novo, a casa própria, perder peso, amar e ser amado. É a lista.

Um desejo bastante comum é conquistar um emprego novo. Ou mudar de posição, ser promovido na empresa onde já está.

Absolutamente legítimo. Quem não quer crescer profissionalmente?

Se esse é um dos pontos da sua lista, recomendo que comece a trabalhar já nesse projeto, ao contrário de muitos de nossos irmãos brasileiros que acham que o País só começa a funcionar depois do Carnaval.

Janeiro é o mês em que as grandes empresas iniciam a execução daquilo que planejaram no último trimestre do ano anterior. Para o que interessa à sua lista de desejos, traduzo: as vagas são abertas em janeiro para que as contratações ocorram entre fevereiro e março e não haja perda de produtividade, logo no primeiro trimestre do ano.

Os candidatos realmente atentos ao mercado sabem que, em janeiro, as probabilidades de êxito são maiores, pois os concorrentes que estão esperando o Carnaval chegar, estão com o foco em outras atividades. Em janeiro pode haver menos candidatos, mas os recrutadores estão a todo vapor.

Janeiro também é ótimo para praticar um dos maiores “abridores de portas” para quem busca uma nova posição no mercado: o networking. Todos estão relativamente mais relaxados, por isso muitas oportunidades de encontros sociais acontecem. Há mais tempo para recrutadores e candidatos olharem o que está acontecendo no LinkedIn, a maior vitrine profissional do Brasil e do Mundo.

O próximo passo é organizar bem “os pensamentos” antes de revisar o currículo e a página no LinkedIn. Explico: é o momento adequado para rever o que se deseja realmente em termos de carreira. Candidatar-se a tudo o que aparece pela frente é um erro grosseiro, que vai custar caro. Foco. Quero continuar a ser contratado como C.L.T. ou está na hora de “ser P.J.”? Já que vamos mudar, tem que ser para melhor e no rumo certo.

Outro ponto importante é a disciplina. O candidato que cria (e segue) horários para buscar vagas e fazer contatos adequados, tem mais chances. Procurar trabalho dá trabalho.

No final das contas, o que importa não é quantos currículos você manda. É quantas respostas você recebe.

Aproveite para preparar-se para entrevistas. Boa performance em entrevistas é fruto de treino.

Uma das últimas preocupações nesse capítulo: não apele para o discurso de necessidade. “Me contrate porque eu preciso trabalhar”. Será muito raro alguém resolver admiti-lo apenas por sua condição pessoal e momentânea.

Interessante que se o objetivo for uma promoção na empresa em que você já atua, os cuidados não mudam muito em relação ao que descrevemos acima, com algumas nuances a mais, apenas. Preparar-se para ser considerado para uma posição de maior responsabilidade dentro de uma organização torna você exatamente o que descrevemos: um candidato.

As nuances? Lá vão.

É fundamental entender o que significa estar no cargo que almeja e preparar-se para ocupá-lo, desenvolvendo as competências técnicas e comportamentais necessárias.

É importante também que você alinhe suas expectativas com a sua liderança imediata, antes de tratar sobre esse assunto com quem quer que seja. Caso contrário, ele/ela poderá sentir-se traído e você ganhará um inimigo, ao invés de um aliado. Diga sem rodeios: Eu quero crescer e preciso de sua ajuda.

Promoções também requerem networking. Construa alianças, mostrando os resultados que você é capaz de gerar. Só conversa, não funciona.

Tenha à mão um Plano B, para o caso dessa estratégia não dar certo. Você pode achar que é o momento de ser promovido, mas a empresa pode achar o contrário.

Para concluir, o pulo (ou pulos) do gato para candidatos externos ou internos: jamais perca a confiança com as negativas, que certamente virão ao longo do caminho. Relaxe e siga para o próximo processo.

E ... nunca, jamais, trate sua carreira com ações de improviso. Pense-a como se fosse um produto por que os “clientes” deveriam comprá-lo?

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

JANEIRO É O MÊS EM QUE AS GRANDES EMPRESAS INICIAM A EXECUÇÃO DAQUILO QUE PLANEJARAM NO ÚLTIMO TRIMESTRE DO ANO ANTERIOR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/01/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

COMO A DESTITUIÇÃO DE MADURO POR TRUMP PODE AFETAR ATIVOS NO BRASIL, SEGUNDO O UBS

Por Rennan Setti

Enquanto México e Colômbia são os mercados mais expostos à volatilidade após a captura de Nicolás Maduro pelo governo americano, o UBS vê “implicações imediatas limitadas para os ativos locais nos principais mercados da região (Brasil, México, Chile, Colômbia, Peru e Argentina)”.

O Brasil, particularmente, parece ter um trunfo no que diz respeito a Donald Trump.



Maduro é transferido para tribunal em NY. — Foto: Reprodução

“O Brasil é uma economia de grande porte, com a China como principal parceira comercial, e cuja relação com os Estados Unidos pode ser considerada como tendo melhorado nos últimos meses (os EUA removeram tarifas sobre a carne bovina e o café brasileiros em novembro e, em dezembro, suspenderam sanções com base na Lei Magnitsky)”, disseram os analistas do UBS em

relatório distribuído hoje a clientes.

Segundo os economistas do UBS, “México e Colômbia são os dois mercados em que essa reavaliação tem maior probabilidade de se materializar e onde acreditamos que a volatilidade pode aumentar, diante de uma postura mais exigente dos investidores em relação ao câmbio, maior exposição e riscos idiossincráticos”. Cartéis de drogas — pretexto usado por Trump para atacar a Venezuela — atuam nos dois países.

“Para o restante da região, as implicações parecem mais limitadas, por ora. (...) No entanto, os desdobramentos do fim de semana podem levar investidores a reprecificar determinados cenários de risco de cauda que haviam saído do radar e a examinar com mais atenção vulnerabilidades específicas de cada país”, ponderaram.

O UBS também avaliou que, para Chile e Peru, “salvo uma mudança relevante nos fluxos de migrantes venezuelanos a partir desses países, as implicações macroeconômicas e de mercado também parecem limitadas, por enquanto”.

“No entanto, os riscos podem aumentar caso os acontecimentos do fim de semana desencadeiem preocupações geopolíticas mais amplas, que prejudiquem as expectativas de crescimento global e, por consequência, os preços das commodities. Embora a Argentina também pareça vulnerável nesse aspecto, as ações dos EUA no fim de semana podem reforçar a confiança no apoio de Washington ao país, algo que foi decisivo para a vitória do presidente Javier Milei nas eleições legislativas de meio de mandato de 2025 (estamos comprados no título argentino com vencimento em 2035)”, concluiu.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/01/2026

MASTER: DECISÃO DE MINISTRO DO TCU ABRE BRECHA PARA ANULAR LIQUIDAÇÃO

Por Johanns Eller



Posse do ministro Jhonatan de Jesus no TCU, em março de 2023 — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados

Ao confirmar nesta segunda-feira a inspeção do Tribunal de Contas da União (TCU) no Banco Central para aprofundar a apuração sobre a liquidação do Master pelo órgão, o ministro Jhonathan de Jesus, relator do caso na Corte, deixou uma porta aberta para anular a decisão do BC, o que na prática devolveria o banco a Daniel Vorcaro — embora o Master muito provavelmente não tivesse condições de voltar a



funcionar normalmente.

Em seu despacho de cinco páginas, o magistrado e relator do caso no TCU primeiro diz não ser adequado “antecipar juízo conclusivo” sobre se o Banco Central atendeu os critérios necessários para liquidar a instituição, mas na sequência ameaça desfazer o processo em “momento oportuno”.

“Diante do risco de prática de atos potencialmente irreversíveis, não se descarta que venha a ser apreciada, em momento oportuno, providência cautelar dirigida ao Banco Central do Brasil, de natureza assecuratória e com contornos estritamente finalísticos e proporcionais, voltada à preservação do valor da massa liquidanda e da utilidade do controle externo, desde que amparada em elementos objetivos, com motivação expressa e ponderação específica quanto ao perigo na demora reverso”, destacou Jhonatan.

A queda do Banco Master entrou na mira do TCU no fim de dezembro, quando o relator determinou que o BC explicasse, sob pena de sanções administrativas, os critérios técnicos e a cronologia das decisões que levaram à liquidação do banco.

Jhonatan chegou a falar em “precipitação na adoção de uma medida extrema” por parte do Banco Central, o que levantou temores de interferência na autonomia da instituição.

Nos bastidores do TCU, há uma apreensão de que o ministro decida neste sentido ainda durante o recesso, que se estenderá até o início de fevereiro.

Como publicamos no blog na última sexta-feira, integrantes da Corte de contas têm se mobilizado durante as férias para reagir a uma eventual liminar do colega de plenário para reverter a liquidação do Master. Aliados do dono do banco, Daniel Vercaro, têm dito nos bastidores que apostam na consolidação da medida ainda neste mês, como publicou o colunista Lauro Jardim.

Jhonathan não conta com o apoio da maioria dos nove ministros para desfazer a liquidação do Master. Mas uma liminar durante o recesso provocaria uma reviravolta que, na prática, restabeleceria o funcionamento da instituição financeira até o retorno das atividades do plenário, em fevereiro de 2026, com consequências imprevisíveis.

Daí a ideia de fazer uma reunião extraordinária para deliberar sobre uma liminar, conforme antecipou Lauro Jardim. Nesse caso, deliberar e derrubar, segundo ficou acordado entre parte dos ministros. Alguns deles, ouvidos sob reserva pela equipe do blog em “constrangimento” em relação às diligências determinadas pelo colega.

Apesar disso, magistrados avaliam que, diante da repercussão do caso, o relator pode optar pela cautela diante da possibilidade de ter uma liminar derrubada pelo plenário. Um dos principais fatores que pesariam contra Jhonatan nesse cenário é que, em caso de derrota, o regimento do TCU prevê que a relatoria do processo seja distribuída para outro ministro.

Fraude bilionária

O Master foi liquidado em novembro passado depois que o Banco Central e a Polícia Federal (PF) desvendaram uma fraude de R\$ 12,2 bilhões na aquisição de papéis sem lastro do Master pelo Banco BRB, que tentou comprar a instituição em meio a um intenso lobby político e teve o pleito rejeitado pelo BC em setembro passado.

O Banco Central foi instado por Jhonatan de Jesus a esclarecer se outras alternativas menos gravosas previstas em lei, processos de reorganização societária, foram consideradas e as razões pelas quais não foram adotadas, e a informar ao TCU se houve divergências nas áreas técnicas do regulador.

No último dia 29, às vésperas do réveillon, o BC entregou ao tribunal documentos sobre o processo de liquidação. O material foi analisado pela ala técnica do órgão, que solicitou ao relator a

necessidade de uma inspeção no órgão regulador em função de informações sigilosas que só poderiam ser acessadas em um ambiente controlado.

Indicado para o TCU em 2023 na cota da Câmara dos Deputados, o ministro foi deputado federal de Roraima pelo Republicanos e é filho do senador Mecias de Jesus (RR), também filiado ao partido. Sua nomeação foi apadrinhada pelo então presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), que incluiu a vaga aberta pela aposentadoria da ministra Ana Arraes no rol de propostas de sua campanha pela recondução no comando da Câmara naquele ano.

A exemplo do processo do Master no Supremo Tribunal Federal (STF), o caso corre em sigilo no Tribunal por determinação de Jhonatan. O ministro, inclusive, determinou que o ministro Dias Toffoli, relator do caso no STF, seja notificado sobre sua decisão pela existência de um processo de “temática conexa” naquele Tribunal.

O caso Master inicialmente tramitou na Justiça Federal de Brasília, mas “subiu” para o Supremo em um despacho monocrático de Toffoli.

O ministro acatou uma tese defendida pelos advogados do banco de Vercaro de que a menção ao deputado federal João Carlos Bacelar (PL-BA) nas investigações da PF tornava o Supremo o foro competente para o caso em função do foro privilegiado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

BANCO MASTER: MINISTRO DO TCU DETERMINA INSPEÇÃO COM 'MÁXIMA URGÊNCIA' NO BANCO CENTRAL

Por Miriam Leitão



O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Jhonatan de Jesus — Foto: MyKe Sena/Câmara dos Deputados

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Jhonatan de Jesus determinou “com a máxima urgência” uma inspeção no Banco Central. O BC já tinha se colocado a disposição para que a equipe do tribunal fosse in loco verificar os documentos relacionados ao processo de liquidação do Master. O ministro fez o seu despacho com base numa representação do Ministério Público do Tribunal que

alega a existência de indícios de falhas na supervisão que o Banco Central exerce sobre o mercado financeiro no caso do Banco Master.

Inspeção do TCU em atuação do BC no caso Master preocupa especialistas: 'Não tem precedentes'
Entenda: EUA têm petróleo suficiente, Trump quer controlar o mercado internacional do produto
Ataque dos EUA à Venezuela: Nova ameaça de Trump leva à mudança de tom de Delcy Rodríguez

O MP do TCU diz que a nota técnica que o Banco Central enviou “se limitou, em essência, à exposição sintética de cronologia e fundamentos” da decisão de liquidar o banco. E que não anexou documentos.

Curioso é que o despacho admite que não é função do TCU substituir o Banco Central na supervisão bancária, nem “impor determinada solução regulatória”. Mesmo assim, o TCU insiste em ir além de suas atribuições.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

MINISTRO DO TCU CONFIRMA INSPEÇÃO NO BC E ALERTA QUE PODE SUSPENDER VENDA DE PATRIMÔNIO DO BANCO MASTER

Objetivo da ação é verificar provas documentais de processo que levou a liquidação extrajudicial da instituição financeira

Por Sarah Teófilo — Brasília



Fachada do Banco Master em São Paulo — Foto: Rovená Rosa/Agência Brasil

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Jhonatan de Jesus determinou, nesta segunda-feira, uma inspeção no Banco Central (BC) para analisar documentos que tratam da liquidação do Banco Master, de Daniel Vercaro. O órgão de controle está de recesso, o ministro ressaltou que ação deverá ser feita "com a máxima urgência" e indicou a possibilidade de reverter parte dos efeitos da liquidação da instituição.

Relator do caso Master no TCU, o ministro destacou que não é adequado uma medida cautelar (uma decisão provisória) antes da inspeção, mas alertou que isso não elimina a possibilidade de uma ação como essa para manter os ativos (o patrimônio) do banco liquidado em novembro.

"Diante do risco de prática de atos potencialmente irreversíveis, não se descarta que venha a ser apreciada, em momento oportuno, providência cautelar dirigida ao Banco Central do Brasil", afirmou o Jhonatan, que encaminhou a sua decisão para o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli.

Segundo o ministro do TCU, uma medida pode ser tomada "voltada à preservação do valor da massa liquidanda e da utilidade do controle externo, desde que amparada em elementos objetivos, com motivação expressa e ponderação específica quanto ao perigo na demora reverso".

Na prática, isso impediria o Banco Central de vender ativos do Master, o que é praxe nos processos de liquidação. A venda de papéis de uma instituição liquidada é parte das etapas do BC e serve, por exemplo, para pagar investidores afetados.

Por conta da liquidação, o Fundo Garantidor de Créditos (FGC) irá cobrir até R\$ 250 mil investidos em títulos garantidos pelo seguro mantido pelas instituições financeiras. Porém, a venda dos ativos cobre os prejuízos acima desse valor, papéis não cobertos e o ressarcimento próprio FGC.

Uma eventual medida cautelar de Jhonatan de Jesus teria que ser analisada pelo plenário do TCU. Neste momento, integrantes da Corte avaliam que ele não tem maioria para manter uma decisão como essa, que tende a ser revertida quando levada ao plenário.

A PF investiga indícios de fraude em transações financeiras que somam R\$ 12,2 bilhões entre Master e BRB, banco estatal de Brasília que só não comprou o Master por que o negócio foi vetado pelo BC.

Provas documentais

A realização da inspeção já havia sido antecipada pelo presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo Filho. O objetivo, de acordo com ele, é verificar as provas documentais relacionadas aos fatos apresentados pela autoridade monetária em nota técnica anterior, em resposta aos questionamentos sobre a liquidação do Master.

Na decisão desta segunda-feira, Jhonatan de Jesus pontuou que o Banco Central sustentou que a liquidação não foi ato isolado ou precipitado, "mas desfecho de processo de supervisão, reputando-



se inevitável diante de crise de liquidez, descumprimentos normativos relevantes e achados de irregularidades em operações".

A unidade técnica do TCU que analisou o caso registrou que para a adequada apreciação da regularidade do processo decisório, precisaria acessar diretamente documentos e registros internos do BC. Por isso, os técnicos pediram a realização de inspeção inclusive para reconstrução do processo de decisão da liquidação e "aferição de motivação, coerência e proporcionalidade", como ressaltou o ministro.

Jhonatan de Jesus ponderou que não compete ao TCU substituir o BC, mas que a inspeção é necessária avaliar a regularidade do processo.

Segundo ele, o "controle externo, no caso, incide sobre a regularidade do processo decisório, com verificação, à luz das normas aplicáveis, da observância dos princípios da legalidade, motivação, proporcionalidade, razoabilidade, coerência interna e da consideração documentada de alternativas previstas no arcabouço normativo pertinente, especialmente quando a decisão possui potencial de repercussão sistêmica e de impacto relevante sobre credores e instrumentos de proteção do sistema".

Em nota, o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), disse que "não paira qualquer dúvida sobre a competência do TCU para fiscalizar o Banco Central". "A fiscalização inclui a verificação da legalidade, legitimidade e economicidade dos atos de gestão pública, sem prejuízo da autonomia técnica e decisória do Banco Central".

O caso está nas mãos do ministro Jhonatan de Jesus, que foi deputado eleito por Roraima para quatro mandatos consecutivos. Ele é, aos 42 anos, o mais jovem ministro do TCU. Na carreira, tem como aliados políticos o próprio pai, o senador Mecias de Jesus (Republicanos-RR); o presidente nacional do Republicanos, Marcos Pereira (SP); e o ex-presidente da Câmara Arthur Lira (PP-AL). Procurado, o ministro não se manifestou.

O ministro do TCU foi indicado ao cargo pelo Republicanos, e seu nome foi aprovado pelo plenário da Casa. As vagas do TCU são distribuídas entre indicações do Senado, da Câmara e da Presidência da República — três para cada.

Apoio do setor financeiro

Nesta segunda-feira, entidades que representam 757 instituições financeiras — entre elas bancos, meios de pagamento, cooperativas de crédito e empresas do mercado de capitais — divulgaram uma carta reafirmando plena confiança nas decisões técnicas do BC, tanto no âmbito de regulação quanto de fiscalização.

Entre os bancos, a decisão do TCU de inspecionar os documentos de um banco liquidado é avaliada como inédita, colocando em dúvida a capacidade do Banco Central de tomar essa decisão.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/01/2026

SETOR FINANCEIRO AMPLIA APOIO AO BANCO CENTRAL E DIVULGA CARTA DEFENDENDO DECISÕES TÉCNICAS DO ÓRGÃO

Manifestação conjunta de associações, que representam 757 instituições, acontece após TCU determinar inspeção em documento do Banco Master, liquidado em novembro

Por João Sorima Neto — São Paulo

Em nova manifestação de apoio à independência do Banco Central, entidades que representam 757 instituições financeiras, entre elas bancos, meios de pagamento, cooperativas de crédito e empresas do mercado de capitais, estão divulgando nesta segunda uma carta reafirmando plena confiança nas decisões técnicas do órgão, tanto no âmbito de regulação quanto de fiscalização.



Prédio do Banco Central em Brasília — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

A decisão de divulgar um documento conjunto, com diversos representantes do setor financeiro, acontece após o Tribunal de Contas da União (TCU) determinar a inspeção em documentos do Banco Master em poder do BC, num movimento considerado inédito pelo mercado financeiro. A autoridade monetária decretou a liquidação do Master em novembro do ano passado alegando riscos excessivos, como dificuldades recorrentes

de caixa, captação de recursos a custos elevados, exposição a ativos de baixa liquidez e indícios de irregularidades contábeis e operacionais.

O Banco Central encaminhou relatórios e a órgãos como TCU e Ministério Público Federal (MPF), detalhando suspeitas de irregularidades, possíveis crimes contra o sistema financeiro, incluindo um suposto esquema de fraude envolvendo a venda de carteiras de crédito falsas do Banco Master para o Banco Regional de Brasília (BRB), que pode chegar a R\$ 12 bilhões. O BRB queria comprar o Master, mas o negócio não foi aprovado pelo BC.

"As entidades setoriais da indústria financeira e bancária, de meios de pagamento, bem como do mercado capitais, que representam, em seu conjunto, um universo de 757 instituições financeiras, além de 689 cooperativas de crédito e 15 associações vinculadas à Confederação Nacional das Instituições Financeiras (Fin) reiteram sua posição pública de que depositam plena confiança nas decisões técnicas do Banco Central, nos seus âmbitos de atuação regulatória e de fiscalização", diz o texto.

Para essas entidades, é imprescindível preservar a independência institucional e a autoridade técnica das decisões do Banco Central, de forma a manter um dos pilares fundamentais de qualquer sistema financeiro sólido, resiliente e íntegro, afirma a carta.

Supervisão independente

No texto, as entidades afirmam que o Banco Central brasileiro exerce esse papel, que inclui uma "supervisão bancária atenta e independente, voltada para a solvência e integridade, de forma exclusivamente técnica, prudente e vigilante".

Diversas entidades do sistema financeiro já tinham manifestado insatisfação com a decisão do TCU e saíram em defesa do Banco Central. No último dia 27 de dezembro, a Associação Nacional das Instituições de Crédito (Acrefi), Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Zetta, que representa fintechs e empresas de meios de pagamentos, além da Associação Brasileira de Bancos (ABBC), publicaram documento se manifestando em defesa do Banco Central.

A Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) também defendeu, no final do ano passado, a autonomia e a independência do Banco Central em nota. Já no início deste ano, a Confederação Nacional das Instituições Financeiras (Fin) manifestou apoio ao BC.

Na carta divulgada nesta segunda estão representadas fintechs, bancos tradicionais, bancos digitais, financeiras, maquininhas e cooperativas de crédito. Além de Fin, ABBC, Acrefi, Febraban e Zetta e Anbima, assinam também a nota a Associação Brasileira de Bancos Internacionais (ABBI), Associação Brasileira de Instituições Financeiras de Desenvolvimento (ABDE), Associação Brasileira de Empresas de Cartões de Crédito e Serviços (Abecs) e Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB).

Decisão do TCU é inédita



Entre os bancos, a decisão do TCU de inspecionar os documentos de um banco liquidado é avaliada como inédita. Nos bastidores, a avaliação é que uma reversão da liquidação seria uma ação desastrosa, já que o Master tem um passivo de R\$ 50 bilhões. Mesmo assim, executivos não descartam que atrás de uma canetada, a liquidação do Master possa ser anulada.

Um executivo de um grande banco, que prefere não se identificar, diz que a ação do TCU sinaliza que o órgão coloca em xeque a independência do BC para tomar decisões importantes, como a liquidação de uma instituição financeira com graves problemas, como era o caso do Master.

Ele afirma que especialmente entre investidores estrangeiros, a avaliação do comportamento do TCU pode ser negativa. Já entre os integrantes do sistema financeiro brasileiro, como bancos, fintechs, cooperativas de crédito, gestoras, não existe dúvida quanto à atuação independente do BC, tanto que notas públicas de apoio à autoridade monetária têm sido divulgadas desde a decisão do TCU.

Para o ex-diretor do BC, Luiz Fernando Figueiredo, o fato de o TCU pedir documentos não é problemático. Ele diz que quando atuava no BC como diretor de política monetária, entre 1999 e 2003, era comum explicar ao TCU as decisões que estavam sendo tomadas pelo Banco Central. Isso acontecia especialmente quando havia situações novas sendo decididas, diz ele.

— O TCU se envolver nesse caso de liquidação é uma coisa nova. Nunca tinha acontecido. Há até uma discussão se legalmente o TCU teria ou não poderes para essa inspeção. Mas a possibilidade de reverter a liquidação do banco é quase uma coisa ridícula, quando se tem um furo de R\$ 50 bilhões — diz Figueiredo, citando o passivo do Master devido a dívidas com investidores e problemas com carteiras de crédito, o que levou à sua liquidação. — Como conseguir R\$ 50 bilhões para o banco poder voltar a operar? — questiona Figueiredo.

Para ele, não existe a menor hipótese de reversão da liquidação. E, se acontecer essa 'canetada', não vai durar cinco minutos, avalia Figueiredo.

— Vão continuar faltando R\$ 50 bilhões.

Outro executivo de banco, que prefere se manter no anonimato, avalia que se fosse praxe o TCU fazer um 'pente fino' em operações do BC isso teria ocorrido outras vezes no passado. O executivo diz que dada a complexidade dos modelos usados pelos profissionais do BC para avaliar a situação do Master e decretar sua liquidação, os técnicos do TCU não têm competência para entender as metodologias que o BC utiliza. Essa inspeção, diz, só teria motivo por alguma razão política, até agora desconhecidas.

Ele lembra que o BC brasileiro é extremamente respeitado no exterior e, em encontros internacionais de bancos centrais, a autoridade monetária brasileira é chamada para dividir sua experiência adquirida especialmente nos anos 90, quando houve uma 'quebradeira' de diferentes bancos no país. Não é trivial, para quem não está no dia-a-dia da operação, avaliar o que é o Índice de Basileia e cruzar com os ativos de uma instituição financeira, como o Master, explica o executivo.

Portanto, diz, uma reversão da liquidação é impossível por critérios técnicos. Isso só aconteceria mediante uma 'canetada', passando por cima do BC. Mesmo assim, o Fundo Garantidor de Crédito teria que ressarcir os investidores lesados, enquanto ativos bons do Master poderiam ser oferecidos no mercado, inclusive ao BRB.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

PLANO DE TRUMP PARA PETRÓLEO DA VENEZUELA É UMA APOSTA DE US\$ 100 BILHÕES; ENTENDA

Reconstruir a combalida indústria petrolífera venezuelana, após anos de baixos investimentos, furtos, incêndios e corrupção, exigiria ao menos R\$ 10 bi anuais pela próxima década prevê analista

Por Bloomberg — Houston



A refinaria de El Palito, em Puerto Cabello, na Venezuela: estruturas do país estão danificadas. Plataformas foram saqueadas e muitas operam sob constantes vazamentos — Foto: Bloomberg

Colocar em prática o plano do presidente americano Donald Trump para uma retomada da combalida indústria petrolífera venezuelana, liderada pelos Estados Unidos, pode ser um processo longo, de vários anos, e desafiador, com custo superior a US\$ 100 bilhões.

Anos de corrupção, subinvestimento, incêndios e furtos deixaram a infraestrutura de produção de petróleo do país em ruínas. Reconstruí-la o suficiente para elevar a produção da Venezuela de volta aos níveis máximos da década de 1970 exigiria que empresas, que poderiam incluir a Chevron, a Exxon Mobil e a ConocoPhillips, investissem cerca de US\$ 10 bilhões por ano na próxima década, disse Francisco Monaldi, diretor de política energética para a América Latina no Instituto Baker de Políticas Públicas da Universidade Rice.

Produção de petróleo na Venezuela

Volume atual é 70% menor do que no fim dos anos 1990
(em milhões de barris por dia)



*Último dado disponível

Fonte: Departamento de Energia dos EUA, via Bloomberg

— Uma recuperação mais rápida exigiria ainda mais investimentos — afirmou Monaldi.

A Venezuela detém as maiores reservas de petróleo do mundo. Mas a produção despencou durante os 12 anos de mandato do presidente Nicolás Maduro, que foi capturado na madrugada de sábado por tropas dos EUA. O país produz atualmente cerca de um milhão de barris por dia, em comparação com quase quatro milhões de barris em 1974.

— Foto: Arte O GLOBO

O secretário de Estado americano, Marco Rubio, em entrevista à ABC no domingo, disse que espera que as companhias petrolíferas dos EUA estejam ansiosas pela oportunidade de explorar o petróleo pesado da Venezuela, fundamental para as refinarias na costa do Golfo americano.

— Não conversei com empresas petrolíferas dos EUA nos últimos dias, mas estamos bastante certos

de que haverá um interesse enorme — disse Rubio. — Acredito que haverá demanda e interesse tremendos por parte da indústria privada, se houver espaço para fazer isso.

No entanto, antes de colocarem os pés na Venezuela, as empresas vão querer ter certeza de que o país é estável, de acordo com Lino Carrillo, ex-gestor da estatal petrolífera venezuelana Petróleos de Venezuela (PDVSA), que deixou o país há mais de duas décadas.

— Para que quaisquer empresas petrolíferas realmente levem a sério investir na Venezuela, seria necessário que houvesse um novo Congresso ou Assembleia Nacional— disse Carrillo em entrevista. — Não é o que está acontecendo agora. Definitivamente, não.

Entretanto, o trabalho necessário para reparar a infraestrutura do país é imenso. Nos portos petrolíferos da Venezuela, o equipamento está em tão mau estado que demora até cinco dias para

carregar completamente os superpetroleiros que entregam o produto bruto para a China. Há sete anos, demorava apenas um dia.

Na Bacia do Orinoco, uma vasta extensão do interior da Venezuela que se estima conter quase meio trilhão de barris de petróleo recuperável, plataformas foram abandonadas e vazamentos seguem sem controle. Plataformas de perfuração foram saqueadas à luz do dia e vendidas em partes no mercado negro.



Um petroleiro ancorado na refinaria de El Palito, em Puerto Cabello, Venezuela — Foto: Bloomberg

A extensa rede de oleodutos subterrâneos do país é notoriamente cheia de vazamentos e, por vezes, foi saqueada pela companhia petrolífera estatal e vendida como sucata. Incêndios e explosões destruíram equipamentos.

E o enorme complexo de refino de petróleo de Paraguaná, na costa noroeste de Caracas, opera apenas de forma intermitente e em baixos níveis devido a avarias. Algumas de suas quatro unidades de melhoramento de petróleo, instalações outrora de última geração que pré-tratavam o petróleo bruto do país, semelhante a piche, transformando-o em insumo adequado para refinarias, foram desativadas.

O que restou da produção venezuelana depende fortemente da Chevron, a única grande petrolífera dos EUA que ainda opera no país. A empresa, sediada em Houston, responde por cerca de 25% da produção nacional, operando sob licenças especiais que lhe permitem permanecer lá, apesar das sanções dos EUA.

As outras duas empresas americanas mais bem posicionadas para ajudar na reconstrução da Venezuela, dado seu porte e experiência, são a Exxon e a ConocoPhillips, disseram analistas. Ambas já atuaram no país, mas saíram depois que seus ativos foram nacionalizados pelo antecessor de Maduro, o falecido presidente Hugo Chávez, em meados dos anos 2000.

A Exxon e a ConocoPhillips não responderam a pedidos de comentários. A Exxon já havia declarado que consideraria investir na Venezuela, mas apenas sob as condições adequadas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

QUANDO O PETRÓLEO VENEZUELANO VAI VOLTAR PARA O MERCADO GLOBAL? ANALISTAS TRAÇAM CENÁRIOS

Após derrubada de Maduro pelos EUA, foco se volta para a rapidez com que o país, que detém as maiores reservas comprovadas de petróleo bruto do mundo, conseguirá elevar sua produção

Por Bloomberg — Nova York



Uma bomba de extração de petróleo no Lago Maracaibo, em Cabimas, estado de Zulia, Venezuela — Foto: Bloomberg

Após a surpreendente captura do presidente venezuelano Nicolás Maduro pelos Estados Unidos no fim de semana, o foco agora se volta para a rapidez com que o país, que detém as maiores reservas comprovadas de petróleo bruto do mundo, conseguirá elevar sua produção.



A Venezuela poderia aumentar a produção para 2,5 milhões de barris por dia ao longo da próxima década, acima do nível atual de 0,8 milhão, segundo analistas do JPMorgan Chase & Co. No curto prazo, não está claro quanto petróleo a Venezuela conseguirá exportar devido à transição política e se os fluxos para a China continuarão.

E, embora o presidente Donald Trump tenha dito que empresas americanas gastarão bilhões de dólares para reconstruir a infraestrutura energética do país no longo prazo, há grandes dúvidas sobre se as grandes petroleiras vão querer investir em um ambiente extremamente incerto.

Veja o que os analistas estão dizendo sobre a Venezuela:

JPMorgan Chase & Co.

“Uma mudança de regime na Venezuela representaria imediatamente um dos maiores riscos de alta para a perspectiva de oferta global de petróleo em 2026–2027 e além”, escreveram as analistas Natasha Kaneva e Lyuba Savinova em um relatório.

Segundo elas, o país poderia elevar a produção para 1,3 milhão a 1,4 milhão de barris por dia em até dois anos com uma transição política e potencialmente alcançar 2,5 milhões ao longo da próxima década, acima dos cerca de 0,8 milhão atuais.

No entanto, a própria transição poderia desencadear um choque curto e intenso, com a produção caindo temporariamente em até 50% devido a interrupções nas instalações da Petróleos de Venezuela SA, a estatal petrolífera do país.

As reservas combinadas de petróleo da Venezuela, da Guiana e dos Estados Unidos poderiam dar aos EUA cerca de 30% das reservas globais de petróleo, se consolidadas sob sua influência, e essa mudança poderia conferir aos EUA maior poder de influência sobre os mercados de petróleo, potencialmente mantendo os preços dentro de faixas historicamente mais baixas, acrescentaram.

RBC Capital Markets

“Haverá, sem dúvida, um segmento do mercado que adotará a narrativa de ‘Missão Cumprida’ e projetará um caminho fácil de retorno a três milhões de barris por dia de produção”, disseram analistas, incluindo Helima Croft, em uma nota, acrescentando que um alívio total das sanções poderia liberar várias centenas de milhares de barris por dia nos próximos 12 meses, assumindo uma transição de poder ordenada.

No entanto, “a situação no momento da redação permanece muito fluida, e continuamos a alertar os observadores do mercado de que o país ainda terá um longo caminho pela frente”, disseram.

Capital Economics

“Em teoria, a Venezuela poderia voltar a ser um grande produtor: ainda afirma deter as maiores reservas comprovadas de petróleo do mundo”, disse o economista-chefe Neil Shearing em uma nota. “Mas teoria e realidade divergem de forma acentuada. Se nada mais, os alinhamentos geopolíticos na Venezuela permanecem incertos após a captura de Maduro”, afirmou.

Mesmo que a produção volte a níveis observados há uma década, em torno de três milhões de barris por dia, isso acrescentaria apenas cerca de 2% à oferta global de petróleo, disse Shearing.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/01/2026

EUA TÊM PETRÓLEO SUFICIENTE, TRUMP QUER CONTROLAR O MERCADO INTERNACIONAL DO PRODUTO

Por Míriam Leitão



Donald Trump fala em coletiva de imprensa após ações militares dos EUA na Venezuela. — Foto: Jim WATSON / AFP

Os Estados Unidos não precisam do petróleo venezuelano para consumo interno. O país é hoje o maior produtor de petróleo do mundo e já superou há muito a condição de dependência energética. O objetivo americano é outro: controlar o comércio mundial de petróleo e reduzir a importância estratégica do Oriente Médio. O petróleo da Venezuela é muito específico, extremamente pesado, o que exige refinarias adaptadas para processá-lo e

transformá-lo em derivados. O grande cliente da Venezuela é a China.

A ambição de Donald Trump é o controle do mercado global de petróleo, não o abastecimento doméstico.

Nesta segunda-feira, o petróleo amanheceu em queda, enquanto as ações das petroleiras americanas dispararam. A produção venezuelana atualmente é relativamente baixa, em torno de um milhão de barris por dia — já foi de 3 milhões. O Brasil é muito maior. É o sétimo maior produtor do mundo, produz cerca de 4 milhões de barris por dia. Petróleo já é o maior produto de exportação brasileiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

PETROLÍFERAS CHINESAS E RUSSAS SÃO HOJE AS MAIORES DETENTORAS DE PETRÓLEO DA VENEZUELA, VEJA LISTA

Contratos em vigor atualmente garantem 2,8 bilhões de barris à Sinopec e 2,3 bilhões de barris à Roszarubezhneft. Mas estatal venezuelana PDVSA detém de longe os maiores volumes

Por Bloomberg — Caracas



Direitos de empresas estrangeiras sobre o petróleo venezuelano ficam em dúvida após intervenção dos EUA — Foto: Bloomberg

O futuro de bilhões de barris de petróleo venezuelano aos quais empresas estrangeiras têm direito, segundo os acordos atuais, foi colocado em dúvida após a captura do presidente Nicolás Maduro pelos Estados Unidos no fim de semana.

Empresas estatais chinesas e russas detêm algumas das maiores reivindicações sobre o petróleo do país latino-americano, afirmaram analistas do Morgan Stanley, incluindo Martijn Rats, em um relatório. Ainda assim, esses ativos significativos são amplamente superados pelos mais de 200 bilhões de barris detidos pela Petróleos de Venezuela SA (PDVSA).

Direito de empresas estrangeiras sobre o petróleo venezuelano

- Sinopec Group (China) — 2,8 bilhões de barris
- Roszarubezhneft (Rússia) — 2,3 bilhões
- CNPC (China) — 1,6 bilhão
- Chevron (EUA) — 900 milhões
- PetroVietnam (Vietnã) — 600 milhões
- Eni (Itália) — 500 milhões
- CT Energy Holding (Venezuela) — 300 milhões
- Repsol (Espanha) — 200 milhões
- Suelopetrol (Venezuela) — 100 milhões

“A questão crucial é o que acontecerá com a produção da Venezuela daqui para frente. Isso ainda é difícil de prever”, afirmaram os analistas. “No médio prazo, porém, os riscos para a produção são claramente positivos, ao menos do ponto de vista dos recursos e da capacidade técnica.”

A China Petroleum & Chemical, conhecida como Sinopec, tem direito a cerca de 2,8 bilhões de barris de petróleo na Venezuela, seguida pela Roszarubezhneft e pela China National Petroleum (CNPC), informou o Morgan Stanley, citando dados da consultoria Wood Mackenzie. A Roszarubezhneft comprou os ativos da Rosneft PJSC no país latino-americano em 2020.

Segundo informações em seus sites, as empresas indianas ONGC Videsh e Indian Oil possuem direitos menores sobre os recursos petrolíferos venezuelanos.

Também houve várias empresas chinesas de menor porte que firmaram acordos de partilha de produção com a PDVSA, como Anhui Guangda Mining Investment, Anhui Erhuan Petroleum Group e China Concord Resources, de acordo com Michal Meidan, chefe de pesquisas sobre energia da China no Oxford Institute for Energy Studies.

É provável que “o governo chinês e as empresas aguardem para ver como os acontecimentos se desenrolam”, disse ela, acrescentando:

— Eles podem perder fluxos e ativos no curto prazo, mas é bem possível que encontrem o caminho de volta à Venezuela ao longo do tempo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

VORCARO E O PETRÓLEO DA VENEZUELA

Por Lauro Jardim



O CEO do Banco Master, Daniel Vorcaro, preso na última segunda-feira (17) pela PF — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A captura de Nicolás Maduro e as incertezas quem rondam a Venezuela preocupam Daniel Vorcaro.

Por meio de um intrincado modelo de negócios, o ex-banqueiro tornou-se há dois anos sócio de poços de exploração de petróleo na Venezuela, onde já foram investidos US\$ 150 milhões.

Ao menos era isso o que Vorcaro falou muitas vezes a variados interlocutores desde 2024.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/01/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - FUTURO DO CHAVISMO DEPENDE DA CAPACIDADE DA ELITE BUROCRATA-MILITAR DA VENEZUELA DIZER SIM AOS EUA

A deposição de Maduro, seguida da ascensão de sua vice – eleita tão fraudulentamente quanto o ditador capturado — mostra que existe caminho para um acordo entre Trump e os antiamericanos de plantão

Por Carlos Andreazza

Quase como ato primeiro da administração coercitiva-remota que pretendem para a Venezuela, Donald Trump e Marco Rubio apressaram-se em desqualificar — descartar mesmo — as lideranças representativas da oposição na Venezuela. A memória da eleição presidencial ilegítima de 2024, que dá concretude à fragilidade da soberania venezuelana e compôs os fundamentos para a ação militar americana, torna-se agora – extirpado Nicolás Maduro – complexo deletério para “os interesses nacionais dos EUA”.

A entronização de Maria Corina Machado e turma daria muito trabalho. E a intervenção foi concebida – talvez sob otimismo excessivo – para efeito pontual, prático e imediato. Maduro não negociava.



Não era confiável. Não aceitava a presença-influência de Washington. Removido esse empecilho dançante, haveria – sem traumas estruturais – com quem conversar e pactuar entre graduados de seu governo. Essas tratativas serão – terão sido – mais fluentes sob o compromisso de não repatriamento de Edmundo González etc.

O que se costura – discursos teatrais nacionalistas à parte – é uma espécie de chavismo prático, “chavismo com os americanos”, depois de décadas de antiamericanismo. Foto: JUAN

BARRETO

Não há, nesse balé ousado, que desconsidera os precedentes plantados, a mais mínima preocupação com a democracia venezuelana, donde com um horizonte de eleições livres no país e a reconstituição de sua soberania plena. Trata-se de constatação óbvia, se, à deposição fácil-fácil de Maduro, seguiu-se a ascensão de sua vice – eleita tão fraudulentamente quanto o ditador capturado. A rapidez desse trânsito-trâmite sugere algum acordo.

A vice do ditador, colaboradora histórica daquela autocracia, de repente investida como ponte para uma estabilidade bem específica. A comunicação ianque aos que governarão doravante é explícita. O chavismo terá uma chance de permanecer, uma oportunidade de sustentar seu esquema de poder local, desde que a elite burocrata-militar que assaltou o estado compreenda a regra de acesso a essa nova etapa de existência.

O arranjo pretendido-projetado por Trump a partir da intervenção na Venezuela contemplará a manutenção do regime ditatorial-corrupto chavista, se a presidente-interina Delcy Rodríguez fizer “o que é certo”. Isso pressupõe que ela – a encarnar um chavismo “racional”, “sofisticado” – esteja informada sobre o que seja “o certo”. Fazer o certo, sem qualquer mistério, será deixar sob controle dos EUA o movimento do petróleo venezuelano, menos para abastecimento do país e mais para sustar a constituição de uma base operacional chinesa na América do Sul.

O que se costura – discursos teatrais nacionalistas à parte – seria uma espécie de chavismo prático, “chavismo com os americanos”, depois de décadas de antiamericanismo. Não haveria a libertação do

povo oprimido e miserável; antes uma gestão temporária e virtual que, via coerção, estabeleceria o domínio dos EUA sobre a circulação do petróleo venezuelano e esvaziaria a China na região – condição essencial, imposta a todos os postulantes, para que a Venezuela possa, no futuro incerto, escolher um novo governo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/01/2026

COM FLÁVIO BOLSONARO NO PÁREO PELO PLANALTO, TARCÍSIO APOSTA NA REELEIÇÃO EM SP PARA EVITAR ATAQUES

Estratégia inclui o enfrentamento à Enel e um recuo no protagonismo em debates nacionais; movimento busca afastar qualquer leitura de concorrência com Flávio e evitar ataques dos filhos do capitão reformado

Por Geovani Bucci (Broadcast)

Com a consolidação do projeto presidencial da família do ex- presidente Jair Bolsonaro na pré-candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), decidiu intensificar o foco em pautas estaduais e reduzir a exposição em temas de alcance nacional. A estratégia inclui o enfrentamento à Enel Distribuição São Paulo e um recuo no protagonismo em debates como o projeto de lei da dosimetria, aprovado pelo Congresso e que aguarda sanção presidencial.

Segundo interlocutores ligados a Tarcísio ouvidos pelo Estadão/Broadcast, o movimento busca afastar qualquer leitura de concorrência com Flávio e evitar ataques dos filhos do capitão reformado. O chamado “fogo amigo”, aliás, sempre figurou entre os principais fatores de cautela de Tarcísio em relação a uma eventual disputa pelo Planalto. O chefe do Executivo paulista nunca contou com apoio unânime do clã Bolsonaro, em especial do ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro.



Tarcísio de Freitas, governador de São Paulo, vai manter o foco na reeleição Foto: Divulgação/Pablo Jacob

O desconforto foi reforçado em episódio recente envolvendo Eduardo e o pastor Silas Malafaia. Após o líder religioso afirmar preferir Tarcísio como candidato da direita à Presidência, com a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) como vice, o ex-parlamentar reagiu nas redes sociais.

Na plataforma X, publicou uma sequência de imagens do governador cumprimentando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em movimento interpretado como tentativa de constranger o aliado e reforçar críticas à sua postura institucional. Eduardo inclusive já chegou a dizer que Tarcísio “não é de direita”.

A rusga entre os dois é anterior ao aquecimento do debate presidencial de 2026, mas se intensificou após a atuação de Eduardo nos Estados Unidos em defesa de sanções do presidente americano, Donald Trump, contra o Brasil. À época, Tarcísio chegou a afirmar ao seu entorno que o ex-deputado se tornou o “maior cabo eleitoral de Lula” e que estaria “fazendo gol contra” de forma recorrente.

Diferentemente da relação com o chamado filho “03” de Bolsonaro, o vínculo com Flávio, o “01”, é descrito por aliados como mais cordial, ainda que marcado por ponderação natural.

Em aceno ao chefe do Executivo paulista, o senador tem adotado um discurso de contenção de danos e defesa da manutenção de pontes com Tarcísio. O parlamentar tem afirmado que Tarcísio é uma peça “fundamental” para a estratégia nacional da direita em 2026, ressaltando a centralidade do Estado – maior colégio eleitoral e maior PIB do País – para o sucesso do projeto presidencial.



Embora reconheça divergências, Flávio tem defendido que diferenças sejam temporariamente deixadas de lado em nome de um objetivo comum, argumentando que não é razoável tratar Tarcísio como adversário interno. A leitura de aliados é de que o senador busca preservar a força do governador no plano local, mesmo sem alinhamento integral, como forma de manter aberto um palanque estratégico para a disputa nacional.

Na avaliação de aliados, esse movimento de recuo também é ancorado em dados eleitorais que reforçam a centralidade do bolsonarismo no campo da direita. A última pesquisa Quaest sobre o tema mostra Flávio à frente de outros presidenciáveis do espectro conservador no primeiro turno de 2026, ainda que atrás de Lula. O petista lidera com 41%, Flávio mantém 23% e Tarcísio surge distante, com 10%.

O diagnóstico interno é de que o capital eleitoral permanece concentrado no bolsonarismo, o que ajuda a explicar a decisão do governador de evitar embates e reduzir protagonismo nacional. Flávio, por sua vez, tem buscado se apresentar como herdeiro desse eleitorado, ao defender uma agenda liberal centrada na redução de impostos e com foco na segurança pública, pauta do momento. Há um esforço em mostrar-se um “Bolsonaro moderado”, como diz, para acalmar o mercado financeiro.

Tarcísio, inclusive, listou publicamente uma série de argumentos para afastar a hipótese de uma candidatura presidencial. Embora reconheça ser natural que um governador de São Paulo seja citado como presidenciável, dado o peso eleitoral do Estado, ele tem relativizado esse protagonismo ao lembrar que a história política brasileira oferece poucos exemplos de sucesso nessa trajetória. O chefe do Executivo paulista também tem afirmado estar confortável com esse diagnóstico e satisfeito com a função que exerce atualmente, reforçando o discurso de permanência no Estado.

Mesmo mantendo o discurso de confronto ao PT como pano de fundo, Tarcísio planeja concentrar sua agenda em pautas locais, com destaque para a revitalização do centro da capital paulista. O governador tem incluído nesse pacote a reurbanização da Favela do Moinho – tema de atrito direto com o governo Lula –, a implantação do novo Centro Administrativo e a defesa do fim da Cracolândia na sua gestão, além da defesa da privatização da Companhia de Saneamento Básico (Sabesp) e do embate com a Enel.

Em balanço da gestão em dezembro, Tarcísio voltou a afirmar que a remoção das famílias do Moinho é parte de um esforço de urbanização necessário, classificando como injustificada a resistência ao projeto e argumentando que os moradores vivem sem dignidade, sob domínio do crime organizado. No saneamento, rebateu críticas sobre aumento de tarifas, atribuindo o reajuste à reposição inflacionária e destacando a ampliação da tarifa social, financiada, segundo ele, sem prejuízo ao parceiro privado.

Já no caso da Enel, endureceu o tom ao defender a retirada da concessionária do Estado, acusando a empresa de incapacidade operacional e de apostar em uma renovação automática do contrato, o que classificou como um “deboche” com São Paulo. Ele atribuiu parte dos problemas ao Ministério de Minas e Energia, e chegou a se referir ao monitoramento do governo federal da concessão como “fracassado”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/01/2026

BANCO MASTER: INSPEÇÃO NO BANCO CENTRAL É ATÍPICA E AMPLIA INSEGURANÇA JURÍDICA, DIZEM AUDITORES

Associação Nacional dos Auditores do Banco Central questiona desdobramentos após ministro do TCU determinar inspeção in loco na instituição

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — A inspeção determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no Banco Central após a liquidação do Banco Master é atípica e amplia a insegurança jurídica no sistema financeiro nacional, de acordo com auditores do BC.

A Associação Nacional dos Auditores do Banco Central do Brasil (ANBCB) emitiu uma nota questionando os desdobramentos do processo após o ministro do TCU Jhonatan de Jesus determinar “com a máxima urgência” uma inspeção in loco no Banco Central para averiguar a decisão sobre a liquidação extrajudicial do Master.



A inspeção determinada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no Banco Central após a liquidação do Banco Master é atípica e amplia a insegurança jurídica no sistema financeiro nacional, de acordo com auditores do BC. Foto: Rafael de Matos Carvalho/Adobe Stock

“Os desdobramentos do chamado caso Banco Master expuseram uma inflexão institucional preocupante ao deslocar o Banco Central do Brasil, autoridade monetária e reguladora do sistema financeiro nacional, para uma posição ambígua, próxima à de objeto de

suspeição”, diz a nota.

“Ao tratar o regulador como foco indireto de questionamentos e apurações, cria-se um precedente que fragiliza os fundamentos da supervisão bancária, compromete a previsibilidade regulatória e afeta a confiança na estabilidade do sistema financeiro”, afirma a associação de auditores.

Como o Estadão mostrou, a atuação do ministro do TCU provocou questionamentos sobre os limites da Corte de Contas no processo. Especialistas e técnicos do TCU dizem que o tribunal não poderia interferir na liquidação determinada pelo Banco Central e muito menos agir para tentar reverter a decisão da autoridade monetária.

Os auditores do Banco Central também acreditam que o TCU extrapolou suas competências, pois a Corte de Contas estaria “adentrando em matéria de mérito regulatório e de aspecto correicional, atípica de tratamento por órgãos dessa natureza”.

A nota segue: “Ainda, em âmbito judicial, causou preocupação a tentativa de avaliar a partir da opinião de um regulado recém liquidado ‘como o Banco Central agiu’, em detrimento da análise objetiva dos fatos relacionados à instituição supervisionada.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/01/2026

MINISTRO DO TCU ALERTA QUE PODE IMPEDIR BC DE VENDER BENS DE VORCARO NA LIQUIDAÇÃO DO MASTER

Presidente da corte, Vital do Rêgo, por sua vez, afirmou que ‘não paira qualquer dúvida’ sobre competência do tribunal para investigar o trabalho do Banco Central

Por Roseann Kennedy e Alvaro Gribel

BRASÍLIA - O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Jhonatan de Jesus, emitiu novo despacho nesta segunda-feira, 5, alertando que pode determinar que o Banco Central seja impedido de vender bens do Banco Master na liquidação do banco. No mesmo documento ao qual o Estadão teve acesso, o ministro também detalhou como terá que ser feita a inspeção no Banco Central relativo ao processo de análise de supervisão do banco privado.

“Diante do risco de prática de atos potencialmente irreversíveis, não se descarta que venha a ser apreciada, em momento oportuno, providência cautelar dirigida ao Banco Central do Brasil, de natureza assecuratória e com contornos estritamente finalísticos e proporcionais, voltada à preservação do valor da massa liquidanda e da utilidade do controle externo, desde que amparada em elementos objetivos, com motivação expressa e ponderação específica quanto ao perigo na demora reverso”, diz Jesus.



Sede do Banco Master, em São Paulo. Banco Foi liquidado pelo Banco Central no dia 17 de novembro
Foto: Werther Santana/Estadão

Também nesta segunda, o presidente da Corte, ministro Vital do Rêgo, afirmou por meio de nota que “não paira dúvida” sobre a competência do TCU para fiscalizar o trabalho do Banco Central.

“Vital do Rêgo reafirma que não paira qualquer dúvida sobre a competência do TCU para fiscalizar o Banco

Central, que decorre diretamente da Constituição Federal. Nos arts. 70 e 71 da Constituição, o TCU é investido do controle externo da administração pública federal direta e indireta, abrangendo a fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial dos órgãos e entidades, inclusive autarquias como o Banco Central. A fiscalização inclui a verificação da legalidade, legitimidade e economicidade dos atos de gestão pública, sem prejuízo da autonomia técnica e decisória do Banco Central”, diz o presidente.

Técnicos do TCU farão uma inspeção “in loco” no Banco Central para verificar documentos, registros internos e banco de dados referente ao caso. O ministro determinou ponto a ponto o que precisará ser avaliado pelos técnicos do tribunal.

1. o exame do histórico da supervisão prudencial do conglomerado, com acesso ao processo eletrônico interno PE nº 285696 e aos autos correlatos que documentem o acompanhamento, os marcos de reclassificação de risco, as exigências e as respostas, bem como eventuais medidas restritivas e seu monitoramento;
2. a verificação das razões e critérios adotados quanto à instauração (ou não) de processo administrativo sancionador e outras providências de enforcement, especialmente quando houver comunicação de indícios a órgãos de persecução;
3. a obtenção e análise do teor e registros formais da reunião/videoconferência de 17/11/2025 (convocação, pauta, participantes, ata/memória, documentos apresentados e exigências posteriores);
4. a reconstrução e o exame do processo instaurado em 18/11/2025 relativo a requerimentos datados de 17/11/2025, com identificação do fluxo, das exigências, das instâncias técnicas e jurídicas envolvidas e dos fundamentos determinantes;
5. a motivação técnica e a aderência procedimental de decisões relacionadas a transferência de controle e reorganizações societárias (inclusive quanto a requisitos de instrução e governança deliberativa), à luz da regulamentação aplicável; e
6. os fundamentos para adoção (ou não) de medidas intermediárias previstas no arcabouço legal, quando cabíveis, antes da decretação do regime extremo.
7. o exame do histórico da supervisão prudencial do conglomerado, com acesso ao processo eletrônico interno PE nº 285696 e aos autos correlatos que documentem o acompanhamento, os marcos de reclassificação de risco, as exigências e as respostas, bem como eventuais medidas restritivas e seu monitoramento;

8. a verificação das razões e critérios adotados quanto à instauração (ou não) de processo administrativo sancionador e outras providências de enforcement, especialmente quando houver comunicação de indícios a órgãos de persecução;
9. a obtenção e análise do teor e registros formais da reunião/videoconferência de 17/11/2025 (convocação, pauta, participantes, ata/memória, documentos apresentados e exigências posteriores);
10. a reconstrução e o exame do processo instaurado em 18/11/2025 relativo a requerimentos datados de 17/11/2025, com identificação do fluxo, das exigências, das instâncias técnicas e jurídicas envolvidas e dos fundamentos determinantes;
11. a motivação técnica e a aderência procedimental de decisões relacionadas a transferência de controle e reorganizações societárias (inclusive quanto a requisitos de instrução e governança deliberativa), à luz da regulamentação aplicável; e
12. os fundamentos para adoção (ou não) de medidas intermediárias previstas no arcabouço legal, quando cabíveis, antes da decretação do regime extremo.

Segundo o ministro, os técnicos do TCU deverão verificar a “motivação, coerência e proporcionalidade, examinar a consideração de alternativas menos gravosas e aferir, com rastreabilidade documental, o tratamento conferido a tratativas relevantes de mercado, inclusive aquelas apresentadas em janela imediatamente anterior à decretação do regime, sem prejuízo de outros pontos que a equipe entenda pertinentes no planejamento, com as cautelas de praxe”.

Queixas à nota técnica do Banco Central

Jesus também se queixou, em seu despacho, de que a nota técnica enviada pelo Banco Central na semana passada não trouxe documentos e se limitou a cronologia e fundamentos da decisão.

“Os pontos centrais afirmados na Nota Técnica – embora relevantes como narrativa institucional – não foram acompanhados de prova documental nos autos”, disse o ministro.

O ministro também questiona o Banco Central, que afirmou na mesma nota técnica que não houve divergências entre os diretores do Banco Central, Ailton de Aquino Santos, diretor da área de Fiscalização, e Renato Dias Gomes, da Diretoria de Organização do Sistema Financeiro e de Resolução.

Jesus afirma que houve matérias em jornais sobre a divisão interna entre as diretorias, como mostrou o Estadão, e que isso precisa ser verificado agora.

“Essa aparente tensão recomenda que a inspeção reconstrua o iter decisório com documentação originária, permitindo aferir: (i) se houve, de fato, posições técnicas alternativas ou ressalvas relevantes; (ii) como foram processadas e superadas; e (iii) se a motivação final enfrentou, de modo suficiente, elementos contrários e alternativas menos gravosas”, diz.

Banco Central sob cerco

Após o depoimento colhido pelo Supremo Tribunal Federal (STF) com o diretor Ailton de Aquino, na semana passada, a decisão do TCU aumenta o cerco sobre o Banco Central. No Banco, as decisões do TCU são consideradas inéditas e heterodoxas, com o papel do órgão de supervisão bancária sendo colocado em xeque em pleno processo de análise.

Os temores são de que as instruções dadas por Jesus, agora com respaldo do presidente da corte, Vital do Rêgo, abram brechas para que o banqueiro Daniel Vercaro consiga reverter a liquidação ou ser indenizado pelo caso, na Justiça.

A nota técnica do Banco Central, como mostrou o Estadão, fez referência a três possíveis crimes que poderiam ter sido cometido pelo Master.

Além da venda de carteira falsa ao Banco de Brasília (BRB), que motivou o pedido de prisão de Vorcara, o BC também fez uma comunicação ao Ministério Público Federal no dia 17 de novembro, sobre fraudes em fundos que chegariam a R\$ 11,5 bilhões.

Uma semana, depois, no dia 25, já após a liquidação do banco, outra comunicação foi feita, por “indícios de condutas relacionadas à gestão fraudulenta de instituição financeira, à realização de operação simulada ou sem lastro e ao emprego de artifícios destinados a criar aparência de legalidade para operações desprovidas de substância econômica”, segundo o Banco Central.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/01/2026

ANÁLISE - REVITALIZAR A INDÚSTRIA DE PETRÓLEO DA VENEZUELA NÃO SERÁ FÁCIL NEM BARATO

Avaliação é que as empresas petrolíferas serão cautelosas antes de investir bilhões nesse mercado
Por Rebecca F. Elliott (The New York Times)

O presidente Donald Trump pintou no fim de semana um quadro de como as empresas petrolíferas americanas mergulhariam na Venezuela após a destituição de Nicolás Maduro e “gastariam bilhões de dólares, consertariam a infraestrutura gravemente danificada” e “começariam a gerar receita para o país”.

As metas petrolíferas de Trump, porém, enfrentam desafios formidáveis.

Algumas produtoras ocidentais com operações ou acordos em vigor na Venezuela poderiam se expandir com relativa rapidez se as condições políticas fossem favoráveis. Mas uma revitalização mais substancial da decadente indústria de petróleo e gás do país provavelmente levaria anos e dezenas de bilhões de dólares em investimentos.



Refinaria de El Palito, em Puerto Cabello, na Venezuela
Foto: Matias Delacroix/AP

O prêmio potencial é enorme - a Venezuela possui as maiores reservas de petróleo do mundo -, mas os riscos também são grandes, e empresas de energia americanas, como a Exxon Mobil e a ConocoPhillips, já tiveram experiências ruins na Venezuela. Os preços do petróleo também estão baixos, tendo caído mais de 20% no ano passado, o que torna mais difícil para as empresas justificar novos gastos.

Por enquanto, duas das grandes questões que as empresas petrolíferas enfrentam são como o governo da Venezuela se reconstruirá após a captura de Maduro e se os Estados Unidos suspenderão as sanções que impuseram para enfraquecer a economia do país.

“Poucas empresas vão se apressar em entrar em um ambiente onde não há estabilidade”, disse Ali Moshiri, que supervisionou as operações da Chevron na Venezuela até 2017 e agora dirige uma empresa petrolífera privada com interesses no país.

A Chevron, maior produtora privada de petróleo da Venezuela, e operadoras menores poderiam ajudar a aumentar a produção de petróleo do país para até 1,5 milhão de barris por dia em 18 meses, disse Moshiri. Isso custaria até US\$ 7 bilhões, considerando um nível atual estimado em cerca de 1 milhão de barris por dia, disse ele.



Ainda assim, isso deixaria a Venezuela produzindo pouco mais de 1% do petróleo que o mundo usa e menos da metade do que bombeava no final da década de 1990.

Uma expansão adicional provavelmente levaria anos. Isso porque grande parte da infraestrutura petrolífera da Venezuela está em mau estado e, mesmo que os produtores manifestem interesse em retornar, levaria tempo para negociar contratos e restabelecer uma presença no país.

“Muito depende da política e de quem está no comando”, disse Daniel Yergin, historiador especializado em energia, vencedor do Prêmio Pulitzer e vice-presidente da empresa de pesquisa S&P Global.

Alguns analistas traçaram paralelos com o Iraque, onde levou anos para a produção de petróleo se recuperar após a invasão dos Estados Unidos em 2003.

Por enquanto, a indústria petrolífera da Venezuela continua sob sanções dos EUA, prejudicada por uma campanha agressiva contra muitos dos petroleiros usados para exportar o petróleo do país. Essas restrições permanecerão enquanto os Estados Unidos pressionarem o governo venezuelano a fazer mudanças políticas, disse o secretário de Estado Marco Rubio no domingo, 4.

“É uma influência tremenda que continuará em vigor até que vejamos mudanças, não apenas para promover os interesses nacionais dos Estados Unidos, que são a prioridade, mas também para levar a um futuro melhor para o povo da Venezuela”, disse Rubio no programa “Face the Nation”, da CBS News.

Apenas a Chevron tem conseguido exportar petróleo regularmente nas últimas semanas desde que os Estados Unidos apreenderam um navio, chamado Skipper, em 10 de dezembro, de acordo com o TankerTrackers.com, que monitora o transporte marítimo global.

A empresa possui uma licença exclusiva do governo Trump que lhe permitiu continuar operando na Venezuela e enviando petróleo para refinarias na costa do Golfo dos Estados Unidos. Por esse motivo, é amplamente vista como a empresa mais bem posicionada para aumentar a produção, caso as condições no país se estabilizem.

Entre as empresas de energia que mantiveram presença na Venezuela estão a italiana Eni e a espanhola Repsol, que produzem gás natural na costa da Venezuela, embora as sanções dos EUA signifiquem que elas não podem exportar desde o ano passado. O Departamento do Tesouro dos EUA também emitiu uma licença no ano passado que teria permitido à Shell, com sede em Londres, reiniciar os trabalhos em um campo de gás offshore venezuelano, embora a Venezuela tenha posteriormente interrompido as negociações.

Outras, como a Exxon Mobil e a ConocoPhillips, deixaram a Venezuela depois que o antecessor de Maduro, Hugo Chávez, nacionalizou parcialmente a indústria petrolífera do país por volta de 2007. Essas empresas passaram anos tentando, sem sucesso, fazer com que a Venezuela lhes pagasse bilhões pelos ativos que o governo confiscou.

Mais recentemente, autoridades venezuelanas tentaram amenizar as relações com algumas empresas petrolíferas ocidentais. O governo de Maduro estava negociando um acordo de comércio de petróleo com a ConocoPhillips ainda no ano passado, informou o The New York Times.

Após a apreensão de Maduro no sábado, a ConocoPhillips disse que “seria prematuro especular sobre quaisquer atividades comerciais ou investimentos futuros” e não abordou especificamente as negociações. A Chevron disse que continua a operar na Venezuela “em total conformidade com todas as leis e regulamentos relevantes”.

Segundo Moshiri, como primeiro passo para incentivar mais investimentos estrangeiros, o governo Trump precisaria suspender as sanções contra a Venezuela. “A única solução milagrosa para reverter a situação da economia hoje é o investimento em petróleo”, disse.

Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/01/2026

FORNECEDORA CHINESA DA SABESP INSTALARÁ FÁBRICA DE R\$ 200 MILHÕES EM MANAUS

Decisão está ligada a um contrato bilionário de substituição de medidores eletrônicos

Por Elisa Calmon (Broadcast)



Troca de medidores incentivou vinda de fornecedora chinesa Foto: Governo SP

A chinesa Kaifa, fornecedora de tecnologias de medição, vai desembarcar no Brasil para atender o contrato bilionário da Sabesp voltado à instalação de 4,4 milhões de hidrômetros inteligentes. A empresa prevê investir cerca de R\$ 200 milhões na implantação de uma fábrica em Manaus (AM).

O movimento está ligado à parceria de R\$ 3,8 bilhões, anunciada em agosto, pela Sabesp com a Vivo para a implementação dos equipamentos de medição inteligente de água nas cidades de São Paulo e São José dos Campos. À época, a companhia de saneamento não havia informado quem seria a fornecedora dos hidrômetros. A Vivo ficará responsável pela conectividade e operação do sistema.

A expectativa é que a planta da empresa chinesa no Amazonas gere cerca de 300 empregos diretos e indiretos. Além de atender o contrato com a Sabesp, os equipamentos produzidos em Manaus também deverão ser ofertados a outros países da América Latina. Com atuação relevante na China e na Europa, a Kaifa é um dos principais players globais do segmento de medição, com fornecimento para concessionárias de água e energia em diversos mercados.

O contrato da Sabesp com a Vivo prevê a substituição de medidores convencionais por equipamentos totalmente conectados, com tecnologia IoT (internet das coisas). Os novos hidrômetros permitirão o acompanhamento diário do consumo, emissão de alertas sobre vazamentos internos, detecção de tentativas de fraude e leitura remota, eliminando a necessidade de acesso do leitorista ao imóvel.

Na ocasião do anúncio do contrato, o CFO da Sabesp, Daniel Szlak, afirmou à Broadcast que a tecnologia tende a trazer ganhos de eficiência e impacto positivo na receita. Segundo ele, o principal benefício, contudo, está no estímulo ao consumo consciente, com maior facilidade para identificar vazamentos e reduzir perdas na rede.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/01/2026

VALERO ENERGY SERIA PRINCIPAL BENEFICIADA COM AUMENTO DA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NA VENEZUELA

Segundo o chefe da Tudor, Pickering & Holt, contudo, é incerto se as empresas americanas estariam dispostas a entrar na Venezuela, dadas as incertezas políticas e o potencial para ações adicionais dos EUA

Por Dow Jones — Nova York



Plataforma da BP no Golfo do México, renomeado por ordem de Donald Trump como Golfo da América — Foto: Divulgação

Um potencial aumento na produção de petróleo pesado da Venezuela poderia beneficiar várias refinarias da Costa do Golfo dos Estados Unidos, particularmente aquelas pertencentes à Valero Energy, disse a Tudor, Pickering & Holt.

Depois que as forças militares dos EUA capturaram, no sábado (3), o presidente venezuelano, Nicolás Maduro, o presidente americano, Donald Trump, disse, no domingo, que as empresas dos Estados Unidos vão revitalizar a produção de petróleo da Venezuela. O governo, no entanto, ainda não forneceu detalhes sobre quando e como isso aconteceria.

Mas uma recuperação na produção de petróleo da Venezuela e nas exportações para os EUA poderia ajudar a ampliar o desconto dos petróleos pesados em relação às referências West Texas Intermediate (WTI) e Brent, disse Matthew Blair, chefe de pesquisa de ações de químicos, refinarias e combustíveis renováveis da TPH.

Blair disse que o petróleo Maya, um óleo pesado mexicano off-shore produzido no Golfo do México que compete com os barris venezuelanos, foi cotado durante grande parte de 2025 com um desconto médio de US\$ 9 por barril em relação ao Brent, em comparação com um desconto médio de US\$ 16 por barril de 2013 a 2016. E esse desconto provavelmente aumentaria se a produção da Venezuela subisse.

“Qualquer aumento na produção de petróleo venezuelano e a correspondente melhoria na disponibilidade adicional de petróleo pesado para as refinarias dos EUA poderia fornecer um impulso às margens”, acrescentou Blair.

Ele disse que a Valero Energy é “facilmente a maior beneficiária potencial” de quaisquer possíveis aumentos na produção de petróleo da Venezuela, acrescentando que a empresa há muito tempo é uma das principais importadoras de petróleo venezuelano.

Dados recentes do governo dos EUA mostraram que a Valero importou cerca de 70 mil barris por dia de petróleo bruto da Venezuela em 2025.

As importações marítimas de petróleo pesado, incluindo mexicano e venezuelano, representam cerca de 21% da matéria-prima usada pelas refinarias da Valero, de acordo com a TPH. Nenhuma outra refinaria dos Estados Unidos processa mais de 10% de petróleo pesado não canadense, acrescentou Blair.

A Valero opera 15 refinarias nos EUA, Canadá e Reino Unido, mas a maioria de suas instalações está na costa do Golfo do Texas e da Louisiana.

Ainda assim, Blair disse que é incerto se as empresas americanas estariam dispostas a entrar na Venezuela, dadas as incertezas sobre quem está no comando do governo do país e o potencial para ações adicionais por parte dos EUA.

Para a Venezuela explorar suas vastas reservas de petróleo, os operadores dos EUA precisariam de uma rede elétrica muito melhorada, infraestrutura adicional e uma força de trabalho capaz, acrescentou ele.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/01/2026

QUEM SÃO OS GANHADORES E PERDEDORES DO SETOR PETROLÍFERO COM A MUDANÇA DE REGIME NA VENEZUELA

Petróleo venezuelano é pesado e rico em enxofre — exatamente o tipo de petróleo em relação ao qual muitas refinarias da Costa do Golfo foram construídas para processar

Por Dow Jones — Nova York



Extração de petróleo na Venezuela — Foto: Bloomberg

As refinarias da Costa do Golfo seriam as beneficiárias mais imediatas de uma Venezuela alinhada aos EUA, após a captura do presidente Nicolás Maduro pelas forças armadas americanas em uma operação no fim de semana. O presidente Donald Trump afirmou que os EUA estarão muito envolvidos no setor petrolífero venezuelano, inclusive na recuperação de sua infraestrutura petrolífera “gravemente danificada”.

O petróleo venezuelano é pesado e rico em enxofre — exatamente o tipo de petróleo em relação ao qual muitas refinarias da Costa do Golfo foram construídas para processar. As sanções contra a Venezuela e a Rússia forçaram as refinarias a substituir barris pesados por alternativas mais caras ou menos otimizadas, e mesmo fluxos modestos e confiáveis de petróleo venezuelano melhorariam sua flexibilidade de matéria-prima e sua rentabilidade.

Aproximadamente 4,2 milhões de barris de petróleo venezuelano foram enviados para refinarias dos EUA em outubro, segundo dados de importação da EIA. A Valero recebeu cerca de 1,6 milhão de barris; a Paulsboro Refining (PBF Energy) recebeu 1,2 milhão de barris; a Chevron, 1 milhão de barris; e a Phillips 66, aproximadamente 500 mil.

O petróleo venezuelano compete mais diretamente com o petróleo das areias betuminosas canadenses em termos de qualidade, adequação às refinarias e mercado final. Ambos são petróleos pesados e com alto teor de enxofre, comprados principalmente por refinarias complexas dos EUA com capacidade de coqueificação.

Exportações venezuelanas modestas e sustentadas reintroduziriam a concorrência em um segmento de mercado onde o Canadá desfruta de uma posição excepcionalmente favorável.

O Canadá atualmente exporta cerca de 3,3 milhões de barris de petróleo por dia para os EUA. Mas a renovação da concorrência ao longo do tempo poderia limitar o potencial de valorização dos diferenciais do petróleo pesado, corroer o prêmio de escassez e criar um risco para produtores canadenses listados nos EUA, como Suncor, Cenovus Energy, Canadian Natural Resources e Imperial Oil.

Já os produtores de xisto dos EUA estão amplamente protegidos porque sua produção é predominantemente de petróleo leve, que não substitui o petróleo pesado venezuelano. Sua economia depende da produtividade da perfuração, dos custos e dos preços do petróleo — não da concorrência do petróleo pesado.

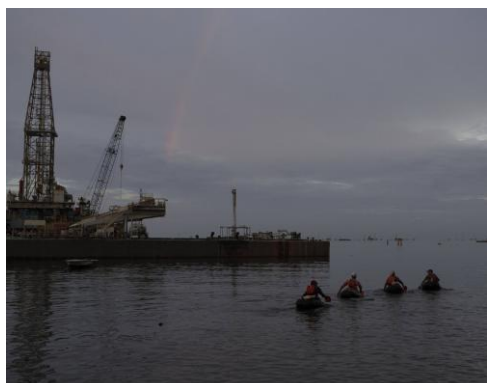
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/01/2026

CHEVRON, EXXONMOBIL E OUTRAS PETROLÍFERAS AMERICANAS DISPARAM APÓS AÇÃO NA VENEZUELA

Embora os preços do petróleo estivessem estáveis na segunda-feira, os ganhos das ações podem ser devidos à oportunidade potencial à frente

Por Dow Jones — Nova York



Os preços do petróleo ficaram praticamente inalterados na manhã de segunda-feira, depois que o cartel de produtores da Opep optou por manter a produção estável — Foto: Ariana Cubillos/AP

As ações de petrolíferas americanas dispararam nesta segunda-feira (5), mesmo com os preços do petróleo bruto praticamente inalterados após a operação surpresa dos Estados Unidos para capturar o presidente venezuelano, Nicolás Maduro.

Essas empresas são, de longe, as maiores altas no S&P 500 nas negociações de pré-mercado em Nova York, com a Chevron, a última grande petroleira dos EUA ainda operando na Venezuela, subindo cerca de 8% antes da abertura.

Enquanto isso, as empresas de serviços petrolíferos SLB (ex-Schlumberger) e Halliburton subiam mais de 9%, enquanto a refinadora norte-americana Valero Energy saltava 8% e a ConocoPhillips subia 7%. A ExxonMobil avançava cerca de 4%.

Embora os preços do petróleo estivessem estáveis na segunda-feira, os ganhos das ações podem ser devidos à oportunidade potencial à frente. O presidente dos EUA, Donald Trump, disse em uma coletiva de imprensa no sábado (3) que as empresas de petróleo dos EUA gastarão bilhões consertando a infraestrutura de petróleo “quebrada” da Venezuela, “tirando uma quantidade tremenda de riqueza do solo”.

“Estaremos interessados em ver como será o desempenho das ações de empresas como a Chevron (ainda trabalhando na Venezuela), além da Exxon Mobil e ConocoPhillips, cujos ativos de petróleo foram expropriados em 2007 e que presumivelmente agora teriam uma chance no projeto de reconstrução”, disse o chefe global de mercados do ING, Chris Turner.

“A presença existente da Chevron pode significar que ela está melhor posicionada para se beneficiar de mais oportunidades”, disse o analista da TD Cowen Menno Hulshof.

Os preços do petróleo ficaram praticamente inalterados na manhã de segunda-feira, depois que o cartel de produtores da Opep optou por manter a produção estável. Os futuros do petróleo Brent e do West Texas Intermediate (WTI) estavam ambos cerca de 0,1% mais altos.

“[O petróleo da Venezuela] é apenas 1% da oferta global, então não é uma grande surpresa que tenhamos visto pouco ou nenhum impacto, e os preços estão de fato mais baixos esta manhã depois que a Opep+ concordou no fim de semana em manter a produção estável”, disse Neil Wilson, analista da Saxo Markets. “O mercado está provavelmente mais focado no excesso de oferta remanescente de 2025 do que nos riscos geopolíticos de curto prazo.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/01/2026

O FUTURO DO TRANSPORTE DE CARGAS: SEIS MUDANÇAS QUE VÃO TRANSFORMAR O SETOR

Levantamento global da Deloitte indica tendências para a logística em busca de eficiência e identifica, no Brasil, um esforço de adaptação às mudanças impostas pela reforma tributária

Por Deloitte



A reforma tributária deve impactar no setor, uma vez que o imposto passará a ser recolhido no destino da mercadoria — Foto: Getty Images

O transporte de cargas vive um momento de mudança global. Tensões geopolíticas, oscilações econômicas e avanço de novas tecnologias e modelos de negócios transformam rapidamente o setor. É o que aponta a nova edição do estudo O futuro do frete da Deloitte. Baseado em uma análise de mercado e nos insights do futurista-chefe da Deloitte, Eamonn Kelly, o levantamento detalha as grandes diferenças de cenário

em relação a 2022, quando a edição anterior havia sido publicada.

As principais mudanças identificadas pelo levantamento, e que apontam para o cenário futuro do setor em termos mundiais, são:

1. Encurtamento de distâncias: as empresas buscam posicionar suas operações produtivas cada vez mais próximas dos mercados consumidores, o que contribui para a melhoria do nível de serviço e para a redução dos riscos operacionais.
2. Tecnologia e dados: cresce a integração entre empresas de transportes e de tecnologia.
3. Transformação da dinâmica competitiva: a entrada de novos concorrentes, inclusive nativos digitais, e a redefinição de estratégias de negócio impulsionam mudanças constantes no ambiente competitivo.
4. Reestruturações empresariais: fusões, aquisições e desinvestimentos geram sinergias, fortalecem posições de mercado, ampliam capacidades e elevam a eficiência operacional das organizações. Evolução das frotas: a adoção de novos combustíveis, sistemas avançados de telemetria e tecnologias autônomas estabelece novas regras e dependências para o setor.
5. Parcerias público-privadas: facilitam o direcionamento de recursos governamentais para viabilizar grandes projetos de infraestrutura de transporte, junto à agilidade e capacidade de execução do setor privado.

A tecnologia também é um componente estratégico: o levantamento aponta que a tendência é de avanço de tecnologias como IA, machine learning, visão computacional e simulação em larga escala. “Transportadoras têm investido ou adquirido startups de dados para otimizar rotas e reduzir custos na cadeia estendida, enquanto algumas dessas empresas evoluem para atuar como brokers digitais de carga, conectando embarcadores e transportadores com inteligência artificial e big data para aumentar eficiência e transparência”, afirma Giuliano Babbini, sócio de soluções de Supply Chain & Network Operations da Deloitte Brasil.

Impactos tributários

No Brasil, às tendências globais apontadas pelo estudo somam-se mudanças previstas para o setor, incluindo os impactos da reforma tributária – que redefine benefícios fiscais e impõe adaptações tecnológicas para atender às novas regras.

Especificamente no País, o setor ainda precisa lidar com as mudanças na legislação brasileira, que influenciam várias das tendências de futuro e mexem na própria prática da atividade. “Com a reforma, a lógica será alterada: o imposto passará a ser recolhido no destino da mercadoria, e não

mais em sua origem. Isso traz impactos profundos para a cadeia logística”, explica Luiz Rezende, sócio-líder de Consultoria Tributária da Deloitte Brasil.

Hoje uma indústria pode manter sua produção em um estado que oferece incentivos fiscais, mesmo que o principal mercado consumidor esteja em outro. Com a nova regra, essa empresa não apenas terá o custo do frete, mas também perderá o benefício tributário, reduzindo a competitividade. O mesmo raciocínio vale para os centros de distribuição.

“Devido aos incentivos fiscais oferecidos em determinadas regiões do Brasil, grande parte da indústria de consumo, incluindo os setores automotivo, de alimentos e bebidas e eletroeletrônico, por exemplo, concentra suas operações em áreas estratégicas do país. Essa escolha geográfica impacta diretamente as margens de lucro das empresas, pois os benefícios tributários decorrentes da localização representam uma parcela significativa dos resultados financeiros dessas organizações”, detalha Paulo de Tarso, sócio-líder para a indústria de Consumer da Deloitte Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/01/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INDÚSTRIA NAVAL SUL-COREANA ACUMULA ENCOMENDAS PARA TRÊS ANOS E MEIO

Por Nelson Moreira Indústria naval 05/01/2026 - 17:16



O jornal sul-coreano Chosun Ilbo informou que os diques para construção naval dos estaleiros da HD Hyundai Heavy Industries nas áreas da Baía de Mipo e da Baía de Jeonha estiveram totalmente ocupados até o fim de 2025. Segundo a publicação, em 25 de janeiro, 10 diques estavam lotados de grandes navios mercantes em construção, e os cais para os processos finais de montagem após o lançamento também estavam ocupados. De acordo com um representante do estaleiro, cerca de 30 navios estão atualmente em construção e outros 40 estão no cais, em acabamento e testes de mar, inclusive, por causa de limitações de

espaço, em atracação dupla, com dois navios amarrados lado a lado.

A expectativa é de que em 2026 a indústria naval sul-coreana mantenha a estratégia de encomendas seletivas a “preços justos”, respaldada por projetos para três anos e meio. De acordo com fontes do setor, as vagas de entrega estão totalmente reservadas até 2028, e a competição entre os armadores por vagas para 2029 está se intensificando, elevando os preços.

É prevista mais rentabilidade para o setor, porque as encomendas feitas desde 2023, quando os preços começaram a subir, vão se refletir nos resultados de 2026. Além disso, segundo Han Seunghan, analista da SK Securities, o custo de produção está diminuindo em função da queda dos preços das chapas de aço. “Espera-se crescimento robusto dos lucros, quando encomendas de mais valor e a melhoria da produtividade se alinharem às entregas”, explicou.

De acordo com o relatório Perspectivas Econômicas e Industriais para 2026, do Instituto Coreano de Economia Industrial e Comércio (Kiet), o setor de construção naval da Coreia do Sul deverá registrar aumento no volume de exportações para 10,46 milhões de toneladas brutas compensadas (CGT) este ano, 7,9% a mais que em 2025.

Mas a previsão é de queda de 4% na receita das exportações, para 30,326 bilhões de dólares devido a mudanças nos tipos de embarcações. Lee Eun-chang, pesquisador do Kiet, explicou que a receita das vendas externas de 2025 foi inflado por plataformas offshore de alto preço, mas as entregas de navios comerciais, como os de transporte de gás natural liquefeito (GNL), aumentarão e mais embarcações serão exportadas.

As expectativas são mais altas para navios de transporte de GNL. Jung Yeon-seung, pesquisador da NH Investment & Securities, argumenta que, embora 2025 tenha apresentado menor volume de encomendas desse tipo de embarcação do que o esperado, a atividade se recuperou no quarto trimestre, com o envio contínuo de cartas de intenção (LOIs) para reservas de vagas.

A NH Investment & Securities prevê que as novas encomendas dos estaleiros sul-coreanos em 2026 atingirão aproximadamente 38,8 bilhões de dólares, com aumento de 10% em relação ao ano anterior. De acordo com Jung Yeon-seung, as encomendas de 2026 se concentrarão em petroleiros e transportadores de GNL. "Os preços dos petroleiros estão subindo devido às altas taxas de frete, e os dos gaseiros estão ganhando poder de negociação à medida que as encomendas aumentam", assegurou.

As corretoras preveem que, nos próximos seis a 12 meses, os preços de construção de novos navios para GNL ultrapassarão 260 milhões de dólares, com aumento de 5% em relação ao fim do ano passado. Segundo Jung Yeon-seung, dos 77 navios desse tipo que devem ser encomendados globalmente em 2026, 72 sejam a estaleiros coreanos. "Com 70 vagas de entrega em 2029 já parcialmente preenchidas e 20 já ocupadas, a competição pelas restantes provavelmente elevará os preços", disse ele.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

EVERGREEN MARINE INVESTIRÁ EM 11 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES DE 24.000 TEU

Por Nelson Moreira Indústria naval 05/01/2026 - 17:16



A Evergreen Marine pediu orlamentos a seis estaleiros, incluindo a Samsung Heavy Industries, a HD Hyundai e a Hanwha Ocean, da Coreia do Sul, a Jiangnan Shipbuilding e a Hudong-Zhonghua Shipbuilding, da China, e a Imabari Shipbuilding, do Japão. O objetivo seria a construção de 11 porta-contêineres de 24.000 TEU, com expectativa de preço de 265 milhões de dólares para cada um e entregas em 2028 e em 2029.

A mais recente grande encomenda da Evergreen Marine foi feita em julho de 2023, quando a gigante do transporte marítimo encomendou 24 navios porta-

contêineres de 16.000 TEU movidos a metanol e combustível duplo, à Samsung Heavy Industries (16) e à Nihon Shipyard (8), ao custo de cerca de 196 milhões de dólares cada um.

Recentemente, nenhuma empresa de transporte marítimo encomendou navios porta-contêineres de 24.000 recentemente. Apenas a francesa CMA CGM fez um pedido de navios porta-contêineres ultragrandes de 24.000 TEU nos últimos dois anos. A empresa encomendou 10 navios porta-contêineres de 24.000 TEU movidos a GNL (Gás Natural Liquefeito) à Yangzijiang Shipbuilding em junho de 2023, tornando-se o maior contrato individual de construção naval para o estaleiro chinês em 16 anos, desde que abriu seu capital na bolsa de valores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

PESQUISADORES AVALIAM QUE OCEANOS ULTRAPASSARAM MARCO NA ACIDIFICAÇÃO

Por Nelson Moreira Offshore 05/01/2026 - 17:16



Em 2025, cientistas alertaram que o limite planetário para a acidificação dos oceanos havia sido ultrapassado. Segundo pesquisas, os últimos 12 meses mostraram dados preocupantes para os que estudam a composição química dos oceanos e há cada vez mais evidências que as atividades humanas estão alterando fundamentalmente as condições dos mares em direção ao aumento da acidez.

No fim de 2025, explicaram os pesquisadores, levantamos revelaram que a acidificação,

consequência do ciclo global do carbono, está empurrando o maior habitat da Terra para uma zona de risco. Quando o dióxido de carbono se dissolve na água, forma ácido carbônico, que libera íons de hidrogênio, que, por sua vez, diminuem o equilíbrio do pH da água do mar.

Uma escala de 14 pontos indica o equilíbrio ácido/alcalino de uma solução. A posição 1 indica a maior acidez e a 14 a maior alcalinidade. Isso significa potencial de hidrogênio, pois a escala é determinada pela concentração de íons desse gás.

O dióxido de carbono emitido por atividades humanas pode ser liberado em grande parte na atmosfera, mas nem tudo permanece lá, e enormes quantidades são absorvidas pelos oceanos. Estudo publicado em 2023 revelou que os mares absorveram 25% do CO₂ antropogênico emitido do início da década de 1960 até o fim da década de 2010, o que, até o momento, evitou aquecimento global ainda maior para a humanidade.

Devido ao aumento das concentrações de CO₂ na atmosfera ao longo do último século, mais dele foi absorvido pelos oceanos, causando sua acidificação. Eles tornaram-se cerca de 30% mais ácidos do que na era pré-industrial, de acordo com dados da Agência Europeia do Ambiente publicados em outubro.

Pouco antes do início da Revolução Industrial, por volta de 1750, o pH médio da superfície da água do mar era de 8,2. Em 1985, havia caído para 8,11. Em 2024, estava em 8,04. Esses dados indicam que o pH na superfície do oceano diminuirá ainda mais até 2100, entre 0,15 e 0,5, dependendo de em quanto as emissões forem reduzidas.

Também em outubro, pesquisadores da Universidade Norueguesa de Ciência e Tecnologia (NTNU) publicaram estudo sobre modelos de acidificação oceânica para quantificar as consequências ecológicas e econômicas globais do aumento futuro da acidez. "Se nos próximos anos continuarmos com o nível atual de emissões, nossos modelos mostram que, para a maioria das regiões, o oceano está em trajetória rumo aos piores cenários", explicou Sedona Anderson, autora principal do artigo.

Em maio, outro estudo descobriu que, à medida que a acidificação se intensifica, a capacidade dos oceanos de absorver CO₂ atmosférico diminui, reduzindo sua capacidade de desacelerar o aquecimento global. A explicação reside na composição química: conforme o mar acumula mais dióxido de carbono, sua capacidade de "tampão de carbonato" é reduzida, tornando o CO₂ quimicamente mais difícil de absorver.

Em março, pesquisadores relataram que a velocidade com que as pessoas estão liberando CO₂ na atmosfera é muito maior do que a capacidade natural do oceano de absorvê-lo sem se tornar ácido. Isso está alterando profundamente a composição química dos oceanos. As consequências dessa mudança ainda não estão totalmente claras.

Um estudo publicado em julho explorou os efeitos do aquecimento e da acidificação dos oceanos em duas espécies de briozoários (invertebrados marinhos calcificadores) que vivem dentro e ao redor de fontes hidrotermais de CO₂ no Mar Tirreno, na costa oeste da Itália. O estudo constatou que as populações desses animais estão sendo reduzidas à medida que o oceano se aquece nesse ambiente particularmente ácido. Os calcificadores, como corais, moluscos e terrápodas, são pequenas criaturas com esqueletos formados por sais de cálcio essenciais para as cadeias alimentares e constituem, por exemplo, cerca de metade da dieta do salmão do Ártico.

Em um estudo colaborativo entre a Groenlândia e a Espanha, publicado em 2016, concluiu-se que os calcificadores podem suprir as maiores demandas energéticas do processamento de sais de cálcio em ambientes mais ácidos, aumentando a absorção de nutrientes. Isso foi observado na Ilha Branca, na Nova Zelândia. Mas os modelos atuais demonstram que o oceano está se tornando menos hospitaleiro, dificultando o fornecimento dos nutrientes necessários para que os organismos sobrevivam em ambiente já ácido.

Em um resumo sobre a “crise silenciosa” da acidificação dos oceanos, publicado em abril, especialistas do Instituto de Ciências Marinhas da Espanha (ICM) destacam como os dados coletados nas últimas décadas demonstram que espécies não calcificadoras, como peixes e lulas, estão sofrendo problemas respiratórios, alterações comportamentais e menor capacidade reprodutiva em ambiente mais ácido.

Acredita-se que os impactos comportamentais sejam devidos a estruturas calcárias dentro dos ouvidos dos peixes que, assim como os corais, não conseguem se formar adequadamente em ambientes muito ácidos. Isso se correlacionaria com a diminuição das respostas ao perigo.

Outros dois estudos publicados em 2025, um feito no Pacífico e o outro no Mediterrâneo, descobriram que o desenvolvimento e a sobrevivência de larvas de moluscos são afetados negativamente por níveis de pH mais baixos. Foi detectada uma redução no número e nas variações características das espécies adultas.

Em análise mais detalhada, estudos indicaram que o manejo de ambientes marinhos em nível local tem um impacto significativo em múltiplos fatores de estresse. Esse manejo pode ajudar a mitigar os impactos da acidificação. Restaurar manguezais, pântanos e florestas marinhas de algas, como kelp e ervas marinhas, e apoiar os agricultores na redução do escoamento de nutrientes para o oceano, podem ajudar a equilibrar o pH da água do mar.

Outras pesquisas também estão explorando soluções para ajudar o oceano a se recuperar dos danos causados pelo homem por meio de intervenção direta. Algumas delas consideram a viabilidade de adicionar ao mar minerais que poderiam ajudar a reduzir a acidificação, por exemplo. Embora outras consequências de tal estratégia artificial possam ser difíceis de prever.

Os cientistas consideram a acidificação um problema crescente. Isso se deve principalmente ao fato de que alcançar reduções drásticas nas emissões antropogênicas de CO₂ está se tornando cada vez mais desafiador. Sem isso, a acidificação dos oceanos continuará.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

ÍNDIA ANUNCIA SUBSÍDIOS DE 15 A 25% PARA IMPULSIONAR INDÚSTRIA NAVAL



Por Nelson Moreira Indústria naval 05/01/2026 - 17:16

O governo indiano anunciou em 29 de dezembro que vai destinar cerca de 4,9 bilhões de dólares para fomentar as indústrias de construção naval e o transporte marítimo no país. As diretrizes básicas para a promoção da indústria naval foram anunciadas em setembro, com a justificativa de que o objetivo é tornar

o país uma das 10 maiores potências navais do mundo até 2030. A participação da Índia atualmente no mercado global de construção naval é de 0,06%.

Agora, o governo apresentou orientações específicas, informando que dará subsídios para a construção de navios e instalação de estaleiros na Índia. Há expectativa de que sejam beneficiadas também empresas de construção naval sul-coreanas, incluindo a HD Hyundai, selecionada como parceira indiana no setor.

Segundo as informações divulgadas em 29 de dezembro, os principais pontos das diretrizes são apoio financeiro para cobrir os custos de construção naval e para auxiliar na instalação ou expansão de estaleiros. O governo indiano vai oferecer até março de 2036 subsídio de 15% a 25% dos custos de construção, dependendo do tipo de navio, caso sejam construídos em estaleiros nacionais.

Navios VLCC (Very Large Crude Carrier), superpetroleiros para transporte de petróleo bruto, e grandes embarcações da classe Suezmax foram incluídos nos possíveis beneficiados pelos subsídios. A Índia, terceiro maior importador de petróleo do mundo, planeja encomendar 267 navios, incluindo petroleiros, até 2047 para impulsionar a indústria naval.

Originalmente, as encomendas de navios elegíveis para subsídios seriam submetidas a licitação competitiva entre vários estaleiros, mas contratos diretos com estaleiros específicos, chamados contratos designados, também foram permitidos. Além disso, o apoio à construção naval será ampliado, e as regulamentações que impediam o recebimento simultâneo de verbas de apoio dos governos central e estaduais foram revogadas.

Com o anúncio dessa política, espera-se que a HD Hyundai, a construtora naval que mais rapidamente se mobilizou para estabelecer um novo estaleiro no estado de Tamil Nadu, no sul da Índia, ganhe impulso em seus negócios. Para as empresas sul-coreanas, os maiores riscos para se instalar no país eram os custos iniciais de investimento e a falta de garantia de volumes de encomendas.

Analistas afirmam que as medidas de apoio do governo indiano serão de grande ajuda. Uma fonte ligada ao setor de construção naval coreano explicou que a Índia garantiu a demanda por navios encomendados internamente. Além disso, como os custos de mão de obra indiana são considerados baixos, os estaleiros sul-coreanos avaliam que, graças à cooperação com a Índia, poderiam competir com os concorrentes chineses.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

ARTIGO - NR 11: INDO ALÉM DA SINALIZAÇÃO DE PISO COM SENSORES INTELIGENTES

Por Eros Viggiano Opinião 05/01/2026 - 17:16



A NR 11 organiza o controle de risco essencialmente em três pilares: máquinas em boas condições, operadores treinados e um ambiente minimamente organizado. Durante muito tempo isso bastou. Mas a intralogística mudou, e mudou rápido. Armazéns verticais, pátios congestionados, veículos de vários portes circulando lado a lado com pedestres e metas cada vez mais agressivas tornaram o risco algo vivo, mutável. Nesse novo cenário, confiar apenas em tinta no chão e placas na parede é insistir em uma lógica estática para um problema que deixou de ser estático há anos.



É justamente nesse ponto que surge um quarto nível de segurança. Os sistemas de detecção de proximidade e rastreamento em tempo real. Eles não alteram uma linha da NR 11, e nem precisam. O que fazem é tornar mais efetiva a segurança na interação entre pessoas, máquinas e cargas em movimento, traduzindo requisitos tradicionais da norma em respostas compatíveis com a complexidade atual das operações.

Da NR 11 à lógica de sistema

A NR 11 trata da movimentação, armazenagem e manuseio de materiais e abrange empilhadeiras, pontes rolantes, talhas, guindastes e outros equipamentos internos. Seus dispositivos são claros: operadores habilitados, inspeções, sinalização, isolamento de áreas, limites de carga, procedimentos de segurança. É uma norma prescritiva, pois diz o que deve ser assegurado, mas não estabelece como medir e controlar o risco em tempo real. E é justamente aí que reside o desafio contemporâneo. Na prática, esse “como” sempre dependeu de treinamentos pontuais, DDS e elementos básicos de organização, que continuam indispensáveis. Mas a operação, hoje, é uma coreografia contínua entre máquinas e pedestres em corredores estreitos, docas e pátios. E, como toda coreografia, envolve movimentos que o olho humano não consegue acompanhar o tempo todo.

A tecnologia atual permite transformar as orientações da norma em lógica de sistema. Zonas de exclusão configuráveis, alertas graduais de aproximação, registros automáticos de quase-acidentes e evidências que revelam onde a operação realmente se afunila deixam de ser inovação para se tornar coerência. Afinal, é difícil gerir risco olhando só para o retrovisor.

Máquina x Pedestre: o ponto cego da aplicação

Quem já investigou acidentes graves ligados à NR 11 conhece o roteiro: checam-se laudos, treinamentos, certificados das máquinas, sinalização e EPIs, e quase sempre tudo está “em dia”. O ponto cego, portanto, não está na regra, está na falta de visibilidade sobre rotas e fluxos. É difícil responder quem cruza com quem, em quais horários, a que distância média e com que densidade de máquinas e pedestres. Sem dados, essas respostas dependem de percepção e memória. Sistemas como o Aura atacam justamente essa lacuna. Eles não substituem treinamentos nem manutenção; complementam o que a visão humana não acompanha continuamente. Ao registrar a proximidade real, em metros, entre máquinas e pessoas em cada deslocamento, transformam aproximações perigosas em eventos documentados e permitem aplicar a NR 11 com uma granularidade impossível na época em que foi escrita.

O grande desafio atual é tornar a gestão preditiva. Enquanto a análise se apoiar apenas em CATs e ocorrências já consumadas, a empresa seguirá reagindo tarde. Ao registrar aproximações críticas, como a entrada de uma empilhadeira a poucos metros de um pedestre ou de outra máquina, sistemas de proximidade criam um novo patamar de acompanhamento. O foco deixa de ser apenas o número anual de acidentes e passa a incluir, de forma estruturada, os padrões de exposição: horários, áreas, equipes e comportamentos mais recorrentes. É a diferença entre avaliar a tempestade depois que ela passa ou acompanhar as nuvens antes que se formem.

Com esses dados, mudanças de layout, rotas e velocidades deixam de ser fruto de percepções subjetivas e passam a ser decisões amparadas por evidências. A NR 11, assim, deixa de ser um checklist de conformidade para se tornar um programa ativo de redução de risco, orientado a diminuir a exposição antes que ela se transforme em dano.

Integração NR 11 + NR 12 + gestão integrada de segurança

Para o profissional de SST, esse olhar sistêmico é decisivo. A NR 12 protege a máquina; a NR 11 regula a movimentação; e a camada de detecção de proximidade conecta pessoas, equipamentos e fluxos. Mapas de calor, rankings de áreas críticas e tendências de risco ampliam a inteligência da gestão e fortalecem o papel da prevenção. Mas é importante frisar: sensores e alertas devem ser barreiras adicionais, não ferramentas de punição. Em ambientes saturados de estímulos, é irreal esperar atenção perfeita e contínua dos operadores. Da mesma forma, é ilusório acreditar que a

tecnologia, sozinha, é um escudo infalível. Seu papel é de prevenção proativa, não de solução mágica.

Essa mudança de abordagem é ainda mais relevante em setores como mineração, florestal, portuário e logística pesada, onde máquinas, veículos pesados e pedestres dividem o mesmo espaço de forma estruturalmente arriscada. A combinação entre a NR 11 e sistemas de proximidade permite identificar onde as aproximações perigosas realmente se concentram e quais soluções de engenharia, como ajustes de rotas e zonas de exclusão, reduzem, de fato, a exposição.

Da culpa individual ao projeto de sistema

No fim, a transformação mais profunda é cultural. Sair da lógica da culpa individual e analisar o risco como consequência do desenho do sistema é um avanço que a tecnologia apenas catalisa. Aproximações críticas deixam de ser tratadas como falhas pessoais e passam a indicar, com precisão, onde rotas, barreiras e controles técnicos precisam ser revistos antes que virem acidentes.

Na prática, essa virada começa com o mapeamento dos fluxos reais e a adoção dos quase-acidentes como métrica central. Evolui com pilotos de sistemas de detecção de proximidade, que permitem ajustar rotas, velocidades e layout com base nos padrões revelados. E se consolida quando esses dados entram de vez nas rotinas formais de gestão (NR 11, NR 12 e ISO 45001), com procedimentos claros sobre como utilizar a tecnologia, quais alertas exigem intervenção e que ações de melhoria contínua devem ser tomadas. A tecnologia é aliada, mas processos sólidos continuam sendo o alicerce da segurança.



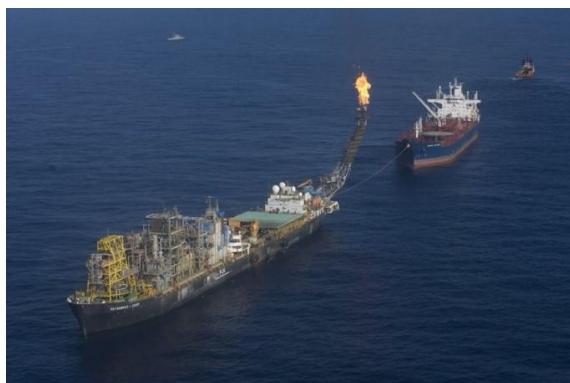
Eros Viggiano *Eros Viggiano é mestre em administração, cientista da computação e fundador da LogPyx*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

BRASIL PRODUZIU 4,9 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO E GÁS EM NOVEMBRO

Da Redação Offshore 05/01/2026 - 10:43



Em novembro de 2025, o Brasil produziu 4,921 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d) de petróleo e gás natural. Os dados foram divulgados pela ANP no Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural.

Com relação ao petróleo, foram extraídos 3,773 milhões de barris por dia (bbl/d), uma queda de 6,4% na comparação com o mês anterior e aumento de 13,9% em relação ao mesmo mês de 2024.

A produção de gás natural em novembro foi de 182,57 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d). Houve queda de 6,3% frente a outubro e aumento de 15,7% na comparação com novembro de 2024.

Pré-sal

A produção total (petróleo + gás natural) no pré-sal, em novembro, foi de 3,913 milhões de boe/d e correspondeu a 79,6% da produção brasileira. A produção teve uma redução de 8,5% em relação ao mês anterior e crescimento de 15,6% na comparação com o mesmo mês de 2024.

Foram produzidos 3,024 milhões de bbl/d de petróleo e 141,27 milhões de m³/d de gás natural por meio de 178 poços.

Aproveitamento do gás natural

Em novembro, o aproveitamento de gás natural foi de 96,9%. Foram disponibilizados ao mercado 61,87 milhões de m³/d e a queima foi de 5,71 milhões de m³/d. Houve aumento de 5,0% na queima, em relação ao mês anterior, e redução de 8,1% na comparação com novembro de 2024.

Origem da produção

No mês, os campos marítimos produziram 97,7% do petróleo e 85,7% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras, sozinha ou em consórcio com outras empresas, foram responsáveis por 89,35% do total produzido. A produção teve origem em 6.082 poços, sendo 539 marítimos e 5.543 terrestres.

Campos e instalações

No mês de novembro, o campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo, registrando 744,30 mil bbl/d de petróleo. Já campo de Mero, também na Bacia de Santos, foi o maior produtor de gás natural, com 40,80 milhões de m³/d.

As instalações com maiores produções foram o FPSO Almirante Tamandaré, no Campo de Búzios, para o petróleo (239.453 bbl/d); e o FPSO Marechal Duque de Caxias, no campo de Mero, para o gás (12,83 milhões de m³/d).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

ARTIGO - O CASO DA DEMURRAGE E A DIFÍCIL APLICAÇÃO DA LEX MERCATORIA NO DIREITO BRASILEIRO

Por Paulo Sérgio de Oliveira Cavalcanti Filho Estudo e pesquisa 05/01/2026 - 17:16



A cobrança de sobre-estadia de contêineres (demurrage) no Brasil é o ponto central deste estudo, que investiga a complexa coordenação entre as regras do comércio internacional e o direito estatal. O texto aborda como o pluralismo jurídico contemporâneo desafia o Poder Judiciário brasileiro, resultando em decisões que ora confirmam a natureza indenizatória da taxa seguindo os costumes internacionais, ora a consideram abusiva com base em fatos de terceiros, como as retenções alfandegárias.

A análise defende que a solução para esse cenário reside na aplicação coordenada de normas, buscando um equilíbrio necessário entre a autonomia da vontade das partes e os limites de ordem pública. Destaca-se que a lex mercatoria deve ser qualificada por deveres anexos à boa-fé objetiva, como o dever de mitigar o próprio prejuízo (duty to mitigate the loss), evitando que a cobrança perca sua função essencial de incentivo logístico e se torne um ônus desproporcional.

A conclusão aponta que a padronização de cláusulas contratuais nos conhecimentos de embarque (Bill of Lading) e uma regulação mais assertiva são caminhos práticos fundamentais para reduzir a insegurança jurídica. Ao traduzir as expectativas da prática internacional para os limites do ordenamento jurídico brasileiro, é possível garantir a fluidez do comércio marítimo sem abrir mão da previsibilidade indispensável para todos os operadores do setor.

Paulo Sérgio de Oliveira Cavalcanti Filho Paulo Sérgio de Oliveira Cavalcanti Filho é advogado com mais de oito anos de experiência em contencioso cível e empresarial. Graduado pela Faculdade de Direito do Recife (FDR-UFPE). Especialista (LL.M.) em Direito Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e em Direito Civil pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Mestrando no

Programa de Pós-Graduação em Direito na Faculdade de Direito do Recife (FDR-UFPE), na linha de pesquisa "Transformações das Relações Privadas"

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/O-caso-da-demurrage-e-a-dificil-aplicacao-da-lex-mercatoria-no-Direito-brasileiro.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2026

ENCONTRO DA TRANSPETRO COM FORNECEDORES VAI APRESENTAR LICITAÇÃO PARA AQUISIÇÃO DE NAVIOS DE MÉDIO PORTE

Da Redação Indústria naval 04/01/2026 - 20:50



A Transpetro promove no dia 9 de janeiro um encontro com fornecedores, com o objetivo de esclarecer as diretrizes da licitação pública em andamento para a aquisição de quatro novos navios de médio porte da classe MR1 (Medium Range).

O evento terá participação do diretor Tomás Arantes (Corporativo e Jurídico), além de executivos e palestrantes das áreas técnica e de contratações.

O encontro acontecerá na Academia Transpetro, localizada no Edifício Porto Brasilis, na Rua São Bento, 29, no Centro do Rio de Janeiro.

Programação:

8h – Welcome coffee

9h – Briefing de segurança do Edifício Porto Brasil

9h05 – Abertura oficial

9h20 – Momento de SMS, Integridade e Eficiência

9h30 – Apresentação técnica MR1

10h30 – Apresentação das regras do processo de contratação

11h30 – Encerramento

Os fornecedores interessados devem se inscrever previamente via formulário, neste link.

O evento poderá ser acompanhado por **este link**.

https://teams.microsoft.com/dl/launcher/launcher.html?url=%2F%23%2F%2Fmeetup-join%2F19%3Ameeting_OGM1NzFmYjMtYjIjNy00NjdILWlwNTktNjVjMDVjZDZhMTFj%40thread.v2%2F0%3Fcontext%3D%257B%2522Tid%2522%253A%252246f6a780-86e1-4570-9459-bb97b7d99f9d%2522%252C%2522Oid%2522%253A%25220211cd2e-1b5a-47ae-9a33-2fe95a822a37%2522%252C%2522IsBroadcastMeeting%2522%253Atrue%252C%2522role%2522%253A%2522a%2522%257D%26btype%3Da%26role%3Da%26anon%3Dtrue&type=meetup-join&deeplinkId=47a7db4e-0321-4b79-b945-8347209482b2&directDI=true&msLaunch=true&enableMobilePage=true&suppressPrompt=true

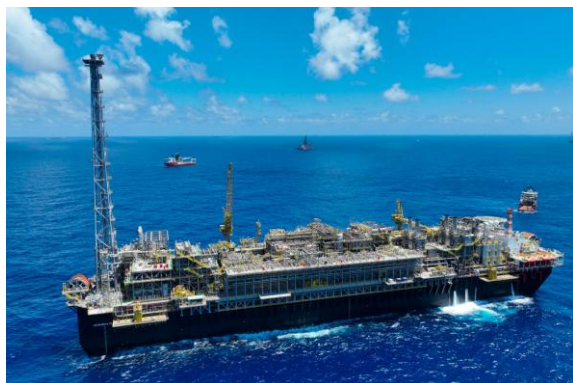
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2026

PETROBRAS INICIA PRODUÇÃO DE BÚZIOS 6

Da Redação Offshore 04/01/2026 - 20:50

A Petrobras iniciou, na quarta-feira (31/12), a produção de petróleo do navio-plataforma P-78, no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. Búzios 6 (P-78) possui capacidade de produzir 180 mil barris de óleo e 7,2 milhões de m³ de gás diários. O FPSO aumentará a capacidade instalada de



produção do campo, para aproximadamente 1,15 milhão de barris de petróleo diários. Além disso, é um projeto que permitirá exportar gás para o continente, via interligação com o gasoduto ROTA 3, expandindo a oferta de gás no Brasil em até 3 milhões de m³ por dia.

“Com o primeiro óleo da P-78, iniciamos o ano já avançando na principal meta que temos para 2026: o aumento da produção de petróleo e gás da Petrobras. Projetamos produzir 2,5 milhões de barris de petróleo por dia ao longo desse ano e grande parte virá de Búzios, o maior campo do país em reservas e em

produção. Além disso, estamos também ampliando a oferta de gás natural ao mercado brasileiro, outra meta expressa em nosso Plano de Negócios”, disse Magda Chambriard, presidente da Petrobras.

A P-78 é uma unidade do tipo FPSO (sistema flutuante de produção, armazenamento e transferência de petróleo, da sigla em inglês) e inaugura uma nova família de projetos de unidades próprias. A plataforma foi concebida por meio do PBRef (Projeto Básico de Referência), que consolidou centenas de lições aprendidas das primeiras unidades em operação no Pré-Sal, trazendo ainda maior segurança e confiabilidade para as operações. Além disso, o FPSO passou por mudanças na estratégia de contratação, construção e montagem, por meio do Programa FORTALECE (PROFORT), que estabeleceu o modelo contratual e os requisitos técnicos de qualidade e eficiência para os estaleiros que a construíram, indo além do conteúdo local estabelecido para o campo. O contrato da plataforma prevê o compromisso mínimo de 25% de conteúdo local. Dez módulos de topside, do total de vinte e três, foram construídos no estaleiro BrasFELS, localizado em Angra dos Reis no Rio de Janeiro.

A plataforma está equipada com tecnologias para redução de emissões e mais eficiência operacional, destacando-se o sistema de recuperação de gases de queima, adoção de variação de rotação em bombas e compressores, e integrações energéticas entre as correntes quentes e frias no processamento de óleo e gás.

O projeto conta com 13 poços, sendo 6 produtores e 7 injetores, equipados com sistemas de completação inteligente, que potencializam o gerenciamento da produção. A unidade será interligada com dutos rígidos de produção, injeção e exportação de gás e dutos flexíveis para as linhas de serviço, utilizando tecnologias inovadoras para fixação dos dutos no FPSO. Estes dutos permitirão a produção em alta capacidade prevista para os poços do campo.

Com 345 metros de comprimento e 180 metros de altura (até o topo do flare), a P-78 chegou no Brasil em outubro, vinda de Singapura, trazendo as equipes de comissionamento e operação a bordo. Essa estratégia gerou valor, permitindo a dispensa de parada em águas abrigadas no Brasil, além do ganho de segurança, confiabilidade e prontidão operacional pelo avanço do comissionamento dos sistemas durante o traslado.

A plataforma é a sétima em operação no campo de Búzios, o maior do país em reservas e, em outubro de 2025, superou a marca de 1 milhão de barris por dia. Esse campo, descoberto em 2010 pelo poço 2-ANP-1-RJS, está localizado a 180 km da costa do estado do Rio de Janeiro, em águas ultra profundas da Bacia de Santos, a mais de 2 mil metros de profundidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2026

LIMINAR DA JUSTIÇA FEDERAL SUSPENDE PROIBIÇÃO DE COBRANÇA DA “TAXA DE SECA” NA AMAZÔNIA

Por Nelson Moreira Navegação 04/01/2026 - 20:50



A juíza Noemi Marins de Oliveira, da 14ª Vara do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), concedeu em dezembro liminar pedida pela Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e suspendeu determinação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Em outubro, a agência proibira a cobrança da Low Water Surcharge, conhecida como taxa de seca, em operações de transporte de contêineres com destino ou que tivesse partida de Manaus, no Amazonas.

Segundo Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Abac, a magistrada acolheu a argumentação de que cabe à Marinha do Brasil e não à Agência estipular as condições mínimas de calado para navegar com segurança na Região Amazônica.

Resano informou que, antes de decidir pelo fim da proibição de cobrança da taxa, a juíza ouviu os argumentos dos armadores, dos representantes da Marinha e também os da Antaq. Ele argumentou que a Associação decidiu recorrer à Justiça porque a Antaq suspendera a cobrança em uma decisão unilateral, sem ouvir os principais interessados pelo lado comercial, os armadores, e pelo lado da segurança, a Marinha.

Procurada por Portos e Navios, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), através de sua Assessoria de Comunicação, argumentou que a decisão relacionada à suspensão das chamadas “taxas secas” no Rio Amazonas foi tomada após análise de sua Diretoria Colegiada “conforme os ritos regulatórios vigentes”. A Agência informou que vai recorrer da concessão da limitar e apresentar “as justificativas cabíveis, por entender que a medida adotada possui respaldo técnico, regulatório e legal”. Segundo a entidade, a expectativa é de que a decisão da juíza seja revertida.

Entre os argumentos apresentados pela Abac contra proibição de cobrança da taxa, um dos principais é o de que os parâmetros de calado para navegação de segurança no Rio Amazonas estipulados pela Antaq divergem dos determinados pela Marinha. Segundo Luís Fernando Resano, isso ocorre porque a Agência usa dados da Agência Nacional de Águas (Ana), enquanto a Força usa medições feitas a partir da batimetria dos rios e que são mais precisos.

O diretor-executivo da Abac argumentou que, geralmente, o calado estipulado pela Antaq é maior do que os da Marinha, que, segundo ele, é quem tem o poder regulatório para definir os níveis de seguro. “Se um armador estiver com o navio mais carregado do que o determinado pela Marinha e houver um acidente, ele perde o seguro e pode sofrer outras consequências como perda de carga e punição em caso de vazamento de óleo”, disse.

Resano explicou que a taxa só é cobrada quando, por determinação da Marinha, a embarcação precisa navegar com carga abaixo de sua capacidade. Segundo ele, apesar de ser chamada de taxa, a cobrança é, na verdade, uma compensação pelo menor número de contêineres com os mesmos custos de operação. “Temos o mesmo consumo de combustível, o mesmo número de tripulantes e outros gastos fixos”, disse.

O empresário explicou ainda que, no momento em que a Associação recorreu à Justiça, a taxa não estava sendo cobrada porque a Região Amazônica estava em período de chuvas com seus rios em níveis considerados satisfatórios. E que um dos principais objetivos foi que a Marinha seja reconhecida como a responsável por definir as normas de segurança da navegação na região, o que foi conseguido com a liminar. “Estamos certos que a decisão vai ser confirmada após o recesso do Judiciário”, disse ele.

HIDROGÊNIO IMPULSIONA INDÚSTRIA MARÍTIMA COM ZERO EMISSÕES

Por Nelson Moreira Navegação 04/01/2026 - 20:50



Em 25 de maio de 2023, o primeiro porta-contentores fluvial movido a hidrogênio, o H2 Barge 1, zarpou de Roterdã, na Holanda. Adaptado pelo Holland Shipyards Group em Werkendam, o navio hidroelétrico agora transporta contêineres para a Nike entre o Porto de Roterdã, o Porto de Antuérpia e o centro de distribuição em Meerhout. Como embarcação de emissão zero, as únicas substâncias que emite são ar úmido e água.

Essa iniciativa faz parte de esforços mais amplos da Future Proof Shipping (FPS) e de vários projetos europeus voltados para a promoção de soluções de

transporte com emissão zero para vias navegáveis interiores. Ela sinaliza mudança em direção a operações marítimas mais limpas, embora a indústria naval, assim como a aviação, continue sendo um dos setores mais desafiadores para a descarbonização.

O setor, responsável por cerca de 3% das emissões globais de CO₂, depende fortemente de combustíveis fósseis devido a sua enorme demanda energética e longo alcance operacional. Mas, diferentemente da aviação, os navios têm mais espaço para armazenar combustível, o que faz com que a baixa densidade energética volumétrica do hidrogênio represente obstáculo menor a sua adoção.

Após o lançamento da H2 Barge 1, um segundo protótipo, a H2 Barge 2, concluiu seus primeiros testes em março de 2024 e agora opera sem emissões na movimentada rota marítima do Reno, entre Rotterdam, na Holanda, e Duisburg, na Alemanha. Originalmente porta-contêineres tradicional movido a diesel, o H2 Barge 2 teve seus motores de combustão e tanques de combustível fóssil removidos em 2023 durante sua modernização no estaleiro Holland Shipyards Group em Werkendam.

Agora, seu novo sistema de propulsão conta com seis módulos de células de combustível PEM (Membrana de Troca de Prótons), proporcionando capacidade total de 1,2 MW, além de tanques de armazenamento de hidrogênio, baterias e sistema de propulsão elétrica instalado abaixo do convés. Essa embarcação inovadora, com capacidade de carga equivalente a 190 contêineres de 20 pés e a possibilidade de acomodar uma barcaça de empurrar, promete reduzir as emissões de CO₂ em três mil toneladas anualmente.

O hidrogênio é conhecido há muito tempo por seu alto conteúdo energético por unidade de peso. Quando usado em uma célula de combustível, ele se combina com o oxigênio para produzir eletricidade, tendo a água como único subproduto. Essa reação simples torna o hidrogênio opção atraente para a redução das emissões de carbono, mas a produção e o armazenamento apresentam desafios.

Ele é produzido de diversas maneiras, e o considerado mais sustentável é o por eletrólise, na qual a eletricidade, idealmente gerada de fontes renováveis, separa a água em hidrogênio e oxigênio. Esse método, conhecido como hidrogênio verde, está ganhando interesse à medida que os custos da energia renovável diminuem.

De acordo com a Agência Internacional de Energia, a produção de hidrogênio verde poderá se expandir significativamente na próxima década, conforme os custos da energia renovável diminuem. Há expectativa de que, de menos de 1% da energia usada no transporte marítimo atualmente, o hidrogênio passe para 19% em 2050.

O armazenamento e o transporte adicionam outra camada de complexidade porque o hidrogênio comprimido ou liquefeito requer infraestrutura especializada, pois suas pequenas moléculas podem

vazar facilmente. Além disso, outro obstáculo para o uso de embarcações movidas por esse combustível é o custo.

Segundo o CEO da FPS, Richard Klatten, se for considerada a sustentabilidade, o ideal seria trabalhar com embarcações que já estão no mercado e, segundo ele, só no Porto de Rotterdam há cinco mil de navegação interior. “A maioria delas é de propriedade privada e exige grande investimento inicial”, disse Klatten.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2026

PORTO DE YOKOHAMA ISENTA DE TAXAS DE ENTRADA EMBARCAÇÕES QUE USAM METANOL E BIOCOMBUSTÍVEIS

Por Nelson Moreira Portos e logística 04/01/2026 - 20:50



A Autoridade Portuária de Yokohama, no Japão, anunciou que em 1º de janeiro iniciou o primeiro programa do país de incentivo a embarcações movidas a metanol e biocombustíveis, que estão isentas de todas as taxas de entrada, similar ao que ocorre com embarcações movidas a GNL. Segundo a entidade, os objetivos são promover a Política Portuária Estratégica Internacional de Contêineres e fortalecer a capacidade de movimentação de cargas automotivas do porto, a maior do leste do Japão.

A administração da cidade de Yokohama explicou que está trabalhando para a implementação do abastecimento de metanol no Japão. Para isso, estão sendo feitas simulações com empresas de transporte marítimo, como Maersk, Mitsubishi Gas Chemical e Idemitsu.

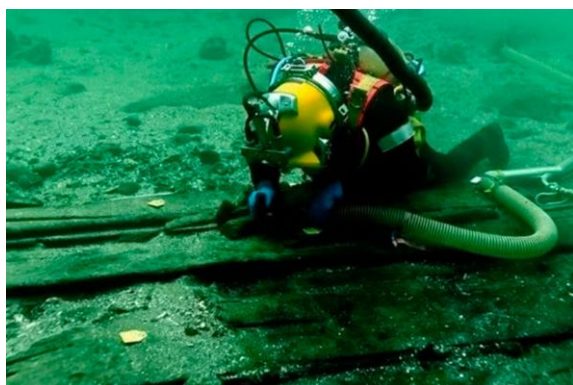
A meta é promover cada vez mais o uso do metanol como combustível marítimo. Segundo a autoridade portuária, várias companhias de navegação já iniciaram operações de abastecimento de biocombustíveis no Porto de Yokohama.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2026

ARQUEÓLOGOS DINAMARQUESES DESCOBREM DESTROÇOS DO MAIOR NAVIO MEDIEVAL JÁ ENCONTRADO

Por Nelson Moreira Navegação 04/01/2026 - 20:50



Uma equipe de arqueólogos na Dinamarca encontrou, no fundo do Estreito de Öresund, destroços do maior navio cargueiro medieval europeu já encontrado, informou o Museu do Navio Viking. A descoberta foi feita durante pesquisa para a construção de Lynetteholm, uma ilha artificial perto do centro de Copenhague. A nova área, de 109 hectares, será usada como proteção portuária contra tempestades e como novo distrito de desenvolvimento urbano.

Durante análise do fundo do mar entre Amager e Saltholm, perto do túnel oeste da Ponte de Öresund, a equipe do Museu do Navio Viking descobriu os destroços de uma coca, tipo de embarcação usada na Idade Média por navegadores europeus. Ela mede cerca de 30 metros de comprimento por nove metros de largura, data do início do século XV e é a maior já encontrada. Nenhuma carga foi achada, mas havia pertences pessoais da tripulação no local.

A embarcação, que a equipe batizou de Svaelget 2 em homenagem ao canal, teria capacidade de carga de cerca de 300 toneladas, o que sugere, segundo representantes do Museu, que era usada em rota de longa distância na rede de comércio marítimo em rápida expansão da época.

Otto Uldum, que comandou a escavação, disse que a descoberta é uma prova de que mercadorias do dia a dia eram comercializadas e de que os construtores navais buscavam embarcações do maior tamanho possível para transportar cargas volumosas, como sal, madeira, tijolos ou alimentos básicos. "Agora, sabemos, inegavelmente, que as naus podiam ser desse tamanho e que esse tipo de embarcação podia ser levado a esse extremo", explicou.

Os pesquisadores descobriram que o revestimento do navio veio da Polônia e as cavernas, da Holanda. Como os construtores navais holandeses tinham experiência na construção de cocas, é provável que as tábuas polonesas tenham sido enviadas para um estaleiro na Holanda para a construção. Os anéis de crescimento da madeira dataram o navio por volta de 1410.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2026

CHINA ENTREGA PRIMEIRO PETROLEIRO DE GRANDE PORTE MOVIDO A METANOL E COMBUSTÍVEL DUPLO

Por Nelson Moreira Navegação 04/01/2026 - 20:50



Entrou em operação em 22 de dezembro de 2025, em Dalian, na China, o primeiro petroleiro de grande porte (VLCC) do mundo movido a combustível duplo, batizado de New Explorer (Novo Explorador). Construído na Dalian Shipbuilding Industry Company para a China Merchants Energy Shipping, ele foi projetado para operar com metanol ou com combustíveis convencionais.

A entrega do New Explorer reforça a tendência de uso de combustíveis alternativos no setor marítimo. De acordo com dados da sociedade de classificação DNV,

a frota global de navios movidos a metanol compreende atualmente 97 embarcações e há previsão de que outras 366 entrem em serviço até 2030, sendo a maioria porta-contêineres, seguidos por graneleiros e petroleiros.

À medida que a indústria naval sofre pressão para reduzir emissões de carbono, a procura por combustíveis com menor emissão cresce. O metanol, em particular o metanol verde e o e-metanol, ganha terreno como alternativa viável aos combustíveis tradicionais. O Novo Explorador é considerado prova dessa mudança, pois satisfaz os requisitos operacionais atuais e está alinhado aos objetivos de sustentabilidade futuros.

O uso de navios movidos a metanol deverá impulsionar a inovação e o investimento na produção de metanol verde. Esse combustível é feito a partir de fontes renováveis e à medida que mais embarcações adotam a tecnologia do metanol, é provável que a indústria marítima testemunhe uma transformação significativa no fornecimento e uso de combustível, contribuindo para os esforços globais de combate às mudanças climáticas.

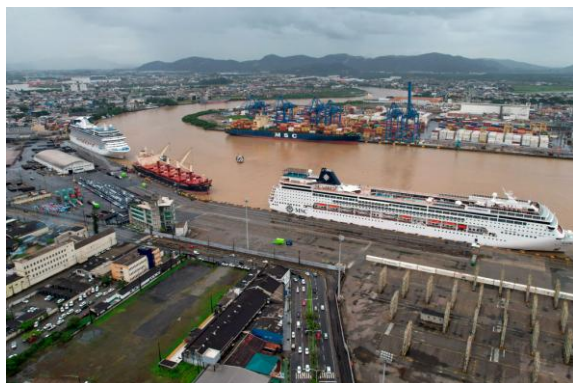
A entrega do New Explorer é vista como passo significativo na jornada do setor marítimo rumo à sustentabilidade. Com uma frota crescente de embarcações movidas a metanol no horizonte, a indústria está preparada para o futuro que prioriza opções de combustível mais limpas e eficientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2026

PORTO DE ITAJAÍ TEM ESTUDOS CONCLUÍDOS PARA ARRENDAMENTO DEFINITIVO

Da Redação Portos e logística 02/01/2026 - 08:21



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou a versão final dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para o arrendamento definitivo do complexo de Itajaí. Os documentos foram encaminhados à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que fará a elaboração das minutas de edital e de contrato. A previsão é que o leilão seja realizado no primeiro semestre de 2026.

No despacho enviado à agência reguladora, a Secretaria Nacional de Portos solicita a dispensa de uma nova fase de audiência pública. A justificativa técnica é que a modelagem atual já incorpora as contribuições recebidas pela sociedade e pelo mercado na audiência anterior, não havendo necessidade de reiniciar o ciclo de consultas. A meta do Ministério de Portos e Aeroportos é obter o aval do Tribunal de Contas da União (TCU) até abril de 2026.

Para o ministro Silvio Costa Filho, essa concessão coroa o esforço do Governo Federal em reerguer o porto. "Nosso foco sempre foi garantir que o Porto de Itajaí tenha um horizonte seguro para crescer. Trabalhamos incansavelmente para superar os desafios recentes e promover essa retomada. Agora, com a concessão definitiva, vamos oferecer a previsibilidade que o setor produtivo espera. Estamos saindo da fase de transição para um ciclo de investimentos de longo prazo, assegurando que o porto tenha a infraestrutura necessária para atender com eficiência a cadeia produtiva nacional e internacional", afirmou o ministro.

Segundo o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, essa medida visa otimizar o cronograma sem abrir mão do rigor técnico. "Essa aprovação é uma resposta necessária que o MPor dá à sociedade e ao mercado. Entendemos a importância estratégica do Porto de Itajaí; por isso, não estamos medindo esforços para encurtar caminhos burocráticos, sempre com responsabilidade, para garantir que o leilão aconteça no prazo a que nos comprometemos", disse.

Solução definitiva

O projeto prevê um montante de R\$ 2,8 bilhões em investimentos, com uma cláusula estratégica de celeridade: R\$ 920 milhões deverão ser executados já nos primeiros três anos de contrato. Esse aporte inicial tem como foco a modernização de equipamentos e melhorias na infraestrutura para receber e manobrar os navios.

A modelagem estipula a construção de um novo terminal de contêineres, com capacidade estática de 37.152 TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e uma ampliação de 90% nas áreas de pátio, resolvendo um dos principais gargalos operacionais do porto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/01/2026

GOVERNO FEDERAL BATE RECORDE DE INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS

Da Redação Navegação 02/01/2026 - 08:16

Governo Federal investiu mais de R\$ 500 milhões em hidrovias ao longo de 2025, em ações voltadas à modernização da infraestrutura, à ampliação da navegabilidade e ao reforço da segurança do transporte fluvial em todas as regiões do país. Coordenadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as iniciativas incluem obras, dragagens, sinalização náutica, recuperação de estruturas e operação de eclusas.



Os recursos beneficiam hidrovias da região amazônica e de outros eixos estratégicos do país, com investimentos em novas obras e manutenção da infraestrutura nos rios Madeira, Amazonas, Solimões e Tocantins, além do Delta do Parnaíba, dos rios Grajaú, Pindaré, Mearim, no Maranhão, e dos rios Jacuí e Taquari, no Rio Grande do Sul.

Entre as ações voltadas à logística, a hidrovia do Rio Tocantins recebeu R\$ 11,6 milhões em melhorias no canal de navegação, com foco em facilitar o tráfego de embarcações e o escoamento da produção regional.

Já no Rio Solimões, foram aplicados cerca de R\$ 11 milhões em ações de dragagem, com foco em garantir a navegabilidade básica, assegurando o deslocamento de pessoas e o atendimento às comunidades ribeirinhas, especialmente em períodos de estiagem.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler, os investimentos têm como foco assegurar a navegabilidade dos rios ao longo de todo o ano. “Essas ações permitem que a navegação ocorra de forma contínua, fortalecendo rotas estratégicas para o transporte de mercadorias e ampliando a segurança de quem utiliza as hidrovias”, explicou.

Para o diretor do Departamento de Infraestrutura Aquaviária do Dnit, Edme Tavares, “a parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos é fundamental para viabilizar a implementação de políticas públicas voltadas à navegação interior, promovendo não apenas o desenvolvimento econômico do país, mas também impactos sociais positivos nas regiões atendidas”.

Terminais fluviais

A construção e a ampliação de terminais fluviais receberam investimentos em diversos estados. No Amazonas, foram beneficiadas cidades como Barcelos, Lábrea, Santo Antônio do Içá, São Gabriel da Cachoeira e São Paulo de Olivença. No Pará, os recursos chegaram a Juruti, Oriximiná, Conceição do Araguaia, Vitória do Xingu e Abaetetuba. O município de Santana, no Amapá, recebeu mais de R\$ 10 milhões, além de investimentos destinados a cidades de Alagoas e da Bahia.

De acordo com o diretor do Departamento de Gestão Hidroviária da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, Eliezé Bulhões, os terminais fluviais têm impacto direto na vida da população. “Essas estruturas permitem o transporte seguro de pessoas e mercadorias, facilitam o acesso a serviços básicos e melhoram a rotina de comunidades que dependem dos rios para se deslocar”, destacou.

No Sul do país, o MPor investiu R\$ 3,2 milhões em ações de dragagem e sinalização náutica da Lagoa Mirim. Além disso, foram destinados R\$ 12,8 milhões para a recuperação da navegabilidade das hidrovias do Rio Grande do Sul, afetadas pelas enchentes de 2024.

Outras iniciativas incluíram a operação de terminais hidroviários, que receberam R\$ 155 milhões, a operação de eclusas, com R\$ 46,6 milhões, e a recuperação de estruturas públicas, principalmente na Região Hidrográfica Amazônica, que concentrou mais de R\$ 174 milhões em investimentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/01/2026

FUNDO DA MARINHA MERCANTE APROVA R\$ 218 MILHÕES PARA PROJETOS NO SUL DO PAÍS

Por Nelson Moreira Indústria naval 02/01/2026 - 08:06



O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) anunciou que o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, em sua última reunião de 2025, em 17 de dezembro, a liberação de R\$ 218,8 milhões para investimentos em projetos em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul. Os recursos serão destinados à ampliação da frota e à modernização de estaleiros.

Em Santa Catarina, além da atualização de estaleiros, será contemplada a construção de embarcações destinadas à navegação interior, ao transporte de passageiros, ao apoio portuário e ao apoio marítimo.

No Rio Grande do Sul, também serão beneficiados projetos voltados à navegação interior.

Segundo o Mpor, o objetivo é melhorar a frota usada no transporte hidroviário e a eficiência operacional no modal. De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os investimentos reafirmam o compromisso com o desenvolvimento regional e o papel estratégico do FMM. “O Fundo da Marinha Mercante voltou a ser um instrumento de desenvolvimento. Cada projeto aprovado representa emprego, renda, oportunidades e fortalecimento da logística nacional”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/01/2026

CMA CGM ANUNCIA NOVO SERVIÇO LIGANDO A COSTA LESTE DOS ESTADOS UNIDOS À OCEANIA

Por Nelson Moreira Navegação 02/01/2026 - 08:07



A empresa de transporte marítimo CMA CGM anunciou o lançamento oficial de seu novo serviço, KEA, ligando a Costa Leste dos Estados Unidos à Oceania. Ele complementarará outro produto da empresa, o RTW PAD, fazendo da CMA CGM a única transportadora com duas partidas semanais nessa rota.

No sentido sul, o trajeto inclui passagens pelos portos de Nova York, Filadélfia, Savannah e Charleston, nos Estados Unidos, além de uma escala de importação em Tauranga, na Nova Zelândia. No sentido norte, o serviço prevê escalas em Port Chalmers, também na

Nova Zelândia, e o Charleston. A rota inclui ainda passagens pelos portos de Balboa, no Panamá, Cartagena, na Colômbia, Manzanillo, no México, Sydney e Melbourne, na Austrália, Chalmers, outro terminal neozelandês.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/01/2026

TEGRAM FECHA 2025 COM 13,5 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS MOVIMENTADAS NO PORTO DE ITAQUI

Por Nelson Moreira Portos e logística 02/01/2026 - 08:08



O Consórcio Tegram-Itaquí anunciou que a movimentação de grãos pelo Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) atingiu, em 2025, 13,5 milhões de toneladas, transportadas em 202 navios a partir do Porto do Itaquí, em São Luís. Segundo a empresa, foram exportados no ano 11,7 milhões de toneladas de soja e 1,8 milhões de toneladas de milho, principalmente para a Ásia e a Europa.

A administração do terminal informou que há expectativa de aumentar em 8,5 milhões de toneladas sua capacidade anual de movimentação de grãos, atualmente de 15 milhões de toneladas. Para isso, está prevista a entrada em operação de um terceiro berço de atracação, como parte da sua terceira fase de expansão e que representará investimento de R\$ 1,161 bilhão.

O aumento da capacidade visa atender o crescimento da demanda de movimentação de grãos em consequência das 354,8 milhões de toneladas estimadas pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para a safra 2025/2026. Para isso, o Tegram conta com quatro armazéns com capacidade estática de 500 mil toneladas de grãos, moegas rodoviárias preparadas para receber, juntas, mais de 900 caminhões por dia e duas moegas ferroviárias capazes de descarregar quatro vagões ao mesmo tempo.

Marcos Pepe Bertoni, presidente do Consórcio Tegram-Itaqui, explicou que a infraestrutura do terminal foi projetada para atender ao crescente aumento da demanda de movimentação de grãos pelo Arco Norte, principalmente para escoamento da produção do Centro-Oeste e do Nordeste. "O grande volume exportado este ano indica que estamos em posição relevante na cadeia de valor do agronegócio brasileiro", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/01/2026

TERMINAL DA USIMINAS EM CUBATÃO AMPLIA OPERAÇÕES PORTUÁRIAS COM PRIMEIRA DESCARGA DE FERTILIZANTES

Por Nelson Moreira Portos e logística 02/01/2026 - 08:10



A administração do Terminal Marítimo Privativo da Usiminas, em Cubatão, em São Paulo, informou na segunda-feira (29) que fez sua primeira descarga de fertilizantes em novembro, quando foram movimentadas 11,8 toneladas do produto. A empresa informou que a operação foi em parceria com a empresa Yara e envolveu cargas do fertilizante YaraBela, trazidos de Sluiskil, na Noruega, tendo como destinos finais o Polo Industrial de Cubatão e a unidade misturadora de Alfenas, em Minas Gerais.

A Usiminas explicou que a descarga de fertilizante fez parte do plano da empresa de diversificar suas operações em seu terminal próprio, que trabalhava apenas com produtor da cadeia minero-metalúrgica, com outros produtos. Segundo a companhia, a diversificação das operações visa criar alternativas para empresas instaladas no Polo Industrial de Cubatão, com integração a malhas ferroviária e rodoviária.

Vinicius Benincasa, gerente sênior de Logística Portuária da Usiminas, disse que o terminal é considerado estratégico para a empresa e oferece vantagens logísticas para a movimentação de cargas por sua integração com ferrovia e rodovia. "A integração multimodal proporciona mais eficiência no escoamento, fortalecendo a competitividade das empresas da região", afirmou.

Diego Garcia, gerente de Logística da Yara Brasil, explicou que a parceria com o terminal da Usiminas é avaliada como alternativa para escoamento de seus produtos com mais eficiência. De acordo com ele, a empresa busca sempre soluções logísticas competitivas para atender suas necessidades logísticas e que o projeto portuário de Cubatão é mais uma estratégia com esse objetivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/01/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 001/2026
Página 94 de 94
Data: 05/01/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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: 05/01/2026