

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 010/2026
Data: 19/01/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ACORDOS EVITAM COBRANÇA INDEVIDA DE R\$ 23 MILHÕES POR SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES.....	4
GOVERNO FEDERAL AVALIA PROPOSTA DA PETROBRAS PARA AMPLIAR O STS08 NO PORTO DE SANTOS.....	5
TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL ENTRA NO TERCEIRO ANO DE OPERAÇÃO	6
INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS SUPERAM R\$ 529 MILHÕES EM 2025	7
ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TEM AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ.....	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
ATUAÇÃO DA ANTAQ BARRA COBRANÇA INDEVIDA DE R\$ 23 MILHÕES EM SOBRE-ESTADIA.....	9
COMITÊ DE GÊNERO E DIVERSIDADE DO SETOR AQUAVIÁRIO DISCUTE AVANÇOS REGULATÓRIOS E FORTALECIMENTO DA REPRESENTATIVIDADE FEMININA	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	11
GRANEL SÓLIDO E CONTÊINERES IMPULSIONAM ALTA DE 26% NA MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA DA REGIÃO SUL EM NOVEMBRO DE 2025	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	12
RENAN FILHO ACOMPANHA IMPLANTAÇÃO DA CNH DO BRASIL NO PARÁ, NESTA TERÇA (20)	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA: OPORTUNIDADES E DESAFIOS	13
OPINIÃO – ARTIGOS - MITOS E VERDADES SOBRE A CHAMADA “TAXA DA SECA” NA CABOTAGEM	14
NACIONAL - HUB – CURTAS - RENAN FILHO BUSCA DIÁLOGO COM CAMINHONEIROS EM SP	15
<i>Renan e os caminhoneiros</i>	15
<i>Mais pontos de parada</i>	15
<i>Diálogo com Boizinho</i>	16
<i>Aproximação estratégica</i>	16
<i>Chapa da reeleição</i>	16
POLÍTICA - REDE LIGADA AO PT USA IA PARA DESMENTIR FAKE DO PIX AVANÇOS	16
POLÍTICA - TSE TERÁ SÓ UM MÊS PARA DEBATER REGRAS SOBRE IA.....	17
POLÍTICA - POLARIZAÇÃO PODE EMPURRAR PARTIDOS À NEUTRALIDADE	19
POLÍTICA - MORRE AOS 73 ANOS O EX-MINISTRO RAUL JUNGSMANN.....	21
TRANSPORTES - PORTOS / NAVEGAÇÃO - JBS TERMINAIS CITA PREOCUPAÇÃO E AVALIA PARTICIPAÇÃO EM LEILÃO DO TECON SANTOS 10	22
TRANSPORTES - PORTOS / NAVEGAÇÃO - ANTAQ EVITA COBRANÇA INDEVIDA DE R\$ 23 MILHÕES EM SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	24
TRANSPORTES - AEROPORTOS GOVERNO PREVÊ MAIS DE R\$ 1 BI PARA AEROPORTOS DO NORTE E NORDESTE	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO À EXTENSÃO DO CONTRATO DA FCA!.....	26
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS SUPERA METAS DE PRODUÇÃO E FECHA 2025 COM 2,40 MILHÕES DE BPD.....	28
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL TERÁ ACESSO A 36% DO COMÉRCIO GLOBAL DE BENS	29
BE JOB - OPINIÃO - ESTRATÉGIA - O PREÇO INVISÍVEL DE DECIDIR QUANDO TODOS QUEREM “NÃO DECIDIR”	31
JUSTIÇA - BOLSONARO: MAIS UM PEDIDO DE PRISÃO DOMICILIAR NEGADO	32
JUSTIÇA - FLÁVIO DINO DETERMINA ACELERAÇÃO DE AUDITORIA DE EMENDAS AO SUS.....	34
JUSTIÇA - DELEGADOS DA PF APONTAM CENÁRIO ‘ATÍPICO’ EM INQUÉRITO SOBRE MASTER	34
JUSTIÇA - FUNDO GARANTIDOR DE CRÉDITOS INICIA PROCESSO DE PAGAMENTOS	36
JUSTIÇA - OPINIÃO - DIREITO - ENTRE A BARBÁRIE E O PRIVILÉGIO.....	36
INTERNACIONAL - CENTRO-ESQUERDA E EXTREMA DIREITA VÃO AO 2º TURNO EM PORTUGAL	38
INTERNACIONAL - INCÊNDIOS FLORESTAIS DEIXAM AO MENOS 15 MORTOS NO CHILE	39
INTERNACIONAL - EM JORNAL AMERICANO, LULA CRITICA AÇÕES DOS EUA NA VENEZUELA	40
INTERNACIONAL - EUROPEUS CRITICAM AMEAÇAS E TARIFAS DE TRUMP PELA GROENLÂNDIA.....	41
JORNAL O GLOBO – RJ.....	42
CASO MASTER: GOVERNO AVALIA AMPLIAR PODER DO BC, QUE PASSARIA A FISCALIZAR FUNDOS DE INVESTIMENTOS, DIZ HADDAD	42
O QUE SE SABE SOBRE O USS ABRAHAM LINCOLN, PORTA-AVIÕES DESLOCADO PELOS EUA PARA O ORIENTE MÉDIO EM MEIO À TENSÃO COM O IRÃ.....	44
LULA MANIFESTA INCÔMODO COM ATUAÇÃO DO STF NO CASO MASTER	46



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 47

MASTER: PGR É ACIONADA POR SENADOR SOBRE POSSÍVEL CONFLITO DE INTERESSES E SUSPEIÇÃO DE TOFFOLI..... 47
OPINIÃO - INICIALMENTE, ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA BENEFICIA CONSUMIDORES DE ALTA RENDA 48

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 49

FT: GUERRA COMERCIAL PELA GROENLÂNDIA PODE REDUZIR O CRESCIMENTO DO PIB GLOBAL PARA 2,6% EM 2026, DIZEM ECONOMISTAS 49
TOFFOLI DETERMINA BLOQUEIO DE PATRIMÔNIO DE TANURE EM OPERAÇÃO SOBRE SUPOSTAS FRAUDES NO MASTER..... 50
AEROPORTO DE CONGONHAS INICIA FASE CRÍTICA DE OBRAS..... 51
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 244 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE JANEIRO..... 52

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 53

MOVIMENTAÇÃO CRESCE 26% EM PORTOS DO SUL, COM DESTAQUE PARA GRANÉIS SÓLIDOS E CONTÊINERES 53
CELULOSE MOVIMENTADA POR HIDROVIAS NO RS ATINGE 1,9 MILHÃO DE TONELADAS EM 2025..... 54
MAERSK MUDA SERVIÇOS NA AMÉRICA LATINA E ANUNCIA ESCALAS NO RIO DE JANEIRO 54
RECEITA DA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ BATE RECORDE, MESMO COM MENOR VOLUME DE SACAS NEGOCIADO 55
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIA OPERAÇÕES E FECHA 2025 COM ALTA DE 29% NA RECEITA..... 56
PETROBRAS CONTRATA CONSTRUÇÃO DE 5 GASEIROS, BARCAÇAS E EMPURRADORES PARA TRANSPETRO 56
PETROBRAS FORNECERÁ ATÉ 12 MIL TONELADAS DE B24 PARA ODFJELL EM 2026 58
ANTAQ ESTIMA TER EVITADO DE R\$ 23 MILHÕES DE COBRANÇAS INDEVIDAS DE SOBRE-ESTADIA 59
A MERCOSUL LINE, EMPRESA DO GRUPO FRANCÊS CMA CGM, NOMEA EDUARDO GALO COMO SEU NOVO CEO 59
OGMO DE SANTOS DIPLOMA 47 NOVOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS..... 60
WÄRTSILÄ DARÁ SUPORTE OPERACIONAL A 12 NAVIOS DA MOL 60

MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA..... 61

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/mercoshipping) 61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ACORDOS EVITAM COBRANÇA INDEVIDA DE R\$ 23 MILHÕES POR SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Valor cobrado de importadores e exportadores entre agosto e dezembro de 2025 foi apurado pela Antaq

ATribuna.com.br 18 de janeiro de 2026



Sobre-estadia é a cobrança feita pelo armador ao importador ou exportador quando o período de uso do contêiner é maior que o estipulado (Alexsander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) afirma que evitou cobranças indevidas que somam R\$ 23 milhões, decorrentes de sobre-estadia de contêineres, entre agosto e dezembro de 2025. “Essa iniciativa só foi possível devido ao intermédio da Agência nos acordos entre usuários, agentes marítimos e armadores,

garantindo, desse modo, que os direitos dos envolvidos na cadeia logística fossem respeitados”, explica a agência, em nota.

A sobre-estadia de contêineres (chamada de detention, na exportação, e demurrage, na importação) é uma cobrança feita pela empresa responsável pelo transporte marítimo e proprietária do contêiner (armador) ao usuário da carga, importador ou exportador, quando o contêiner permanece por um período superior ao estipulado em contrato.

Conciliação

No ano passado, a primeira audiência de conciliação aconteceu em 26 de agosto. De lá para cá, foram 240 reuniões. Em 176 delas houve acordo entre as partes envolvidas, representando um índice de 73,3% de demandas resolvidas. Essas audiências visam cumprir uma determinação do Acórdão 521-2025, que incentiva a resolução de conflitos de modo célere e efetiva, baseada nos entendimentos regulatórios da Agência.

As audiências conciliatórias são organizadas pelo Grupo Especializado de Fiscalização (GEF Contêineres), vinculado à Gerência de Coordenação das Unidades Regionais da Antaq. Após estudo dos casos, os processos com indícios de irregularidades na cobrança de sobre-estadia são inseridos na fila de acordos.

As reuniões são conduzidas por dois servidores do GEF Contêineres (um conciliador e um auxiliar) e realizadas de forma on-line. Os convocados para a reunião são o denunciante (usuário), a empresa emissora da fatura, o transportador efetivo e demais empresas envolvidas.

“Vale destacar que as partes podem celebrar acordo antes da audiência, juntando o termo assinado e o pedido de desistência. Caso haja acordo entre as partes, seja ele espontâneo ou firmado em audiência, a denúncia é arquivada sem aplicação de penalidade”, explica a nota da Antaq.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/01/2026

GOVERNO FEDERAL AVALIA PROPOSTA DA PETROBRAS PARA AMPLIAR O STS08 NO PORTO DE SANTOS

Plano de investimentos para expansão de granéis líquidos na Alemoa está em avaliação pela Secretaria Nacional de Portos, APS e Antaq

Por Bárbara Farias 17 de janeiro de 2026



Área de 152,3 mil metros quadrados fica na Alemoa, sendo destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de combustíveis (Alexsander Ferraz/AT)

O adensamento da área STS08, no Porto de Santos, para a Petrobras ainda não tem data prevista. O plano de investimentos, entregue pela estatal em 23 de outubro do ano passado ao Governo Federal, está sob análise da Secretaria Nacional de Portos (SNP).

Com a anexação do STS08 ao STS08A, já arrendado em 2022 pela Petrobras, a estatal planeja expandir sua movimentação de granéis líquidos, especialmente combustíveis, na área da Alemoa.

Em nota, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que o plano de investimentos também foi submetido à análise técnica da Autoridade Portuária de Santos (APS) e que, por isso, os valores e os detalhes ainda não foram confirmados. Concluída esta etapa, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) será encaminhado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para avaliação.

Já o Tribunal de Contas da União (TCU) poderá apreciar a documentação “caso seja necessário”. O MPor esclareceu que “a avaliação será realizada ao longo da análise processual”.

Quanto ao tipo de contrato para formalizar o adensamento, a pasta explicou que será firmado um termo aditivo que terá o mesmo prazo contratual do arrendamento da área STS08A, uma vez que, após a assinatura, as duas áreas passarão a compor o mesmo equipamento portuário.

Gestora do porto

A APS informou, em nota, que “devolveu o plano de investimentos da Petrobras à SNP, com suas considerações a respeito, no dia 12 de janeiro último”.

A gestora do Porto de Santos informou ainda que “a área será adensada ao STS08A, com arrendamento até 2047 (25 anos), podendo ser prorrogado até o limite de 70 anos. O Ministério de Portos e Aeroportos definirá a data da assinatura do aditivo contratual”.

Petrobras

Procurada, a Petrobras informou apenas que o tema está sendo tratado em conjunto com a SNP e APS, “seguindo os trâmites previstos na Portaria 530/2019 do Ministério de Portos”, e que “o plano de investimentos foi protocolado em 23 de outubro de 2025 para análise da SNP e da APS. Após a aprovação, haverá avaliação da Antaq para viabilizar a assinatura de instrumento contratual com o poder concedente”.

Leilão foi cancelado em outubro de 2025

O Governo Federal cancelou o leilão do STS08 em outubro do ano passado, atendendo ao pedido de adensamento feito pela Petrobras. Trata-se de um ativo estratégico localizado no cluster de granéis líquidos do complexo portuário santista. A área, de 152,3 mil metros quadrados (m²), fica na Alemoa, em Santos, e é destinada à movimentação, armazenagem e distribuição de combustíveis.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, disse em novembro que a decisão foi do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro da Casa Civil, Rui Costa. Na ocasião, o ministro ressaltou que a decisão do Governo Federal de suspender o leilão visa “facilitar a operacionalização e o fortalecimento das operações de granéis líquidos no Porto de Santos”.

O processo licitatório estava sendo conduzido pela Autoridade Portuária de Santos (APS), que pretendia lançar o edital em novembro. Após pedido da Petrobras, a gestora do Porto de Santos comunicou, via ofício, ao Tribunal de Contas da União (TCU), que passaria a atuar apenas “em caráter técnico e colaborativo”.

Na época, a APS enfatizou que o projeto licitatório envolvendo a área encontrava-se em estágio avançado de instrução, que incluiu chamamento público lançado em dezembro de 2023 e que “providenciava as recomendações de ajustes no edital em atenção ao que fora solicitado pelo TCU”.

Em agosto, a Corte de Contas determinou à APS que fizesse ajustes, exigindo que o modelo econômico-financeiro do projeto e a minuta de contrato fossem compatíveis com o cronograma de conclusão do novo píer da Alemoa, que é uma obrigação da Petrobras estabelecida no contrato de arrendamento 06/2022. O intuito era evitar conflitos no processo de transição das operações de graneis líquidos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/01/2026

TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL ENTRA NO TERCEIRO ANO DE OPERAÇÃO

Unidade funciona em frente à área da Alemoa e produz 14 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia **Bárbara Farias 17 de janeiro de 2026**



Base fixa do TRSP, o navio-tanque Höegh Giant veio de Trinidad e Tobago; tem comprimento total de 294 metros e largura de 46,04 metros (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

O Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP) entrou no terceiro ano de operação na região, produzindo 14 milhões de metros cúbicos (m³) de gás natural por dia. A produção é distribuída no estado de São Paulo, abastecendo, inclusive, a Baixada Santista. O ativo fica em frente à área da Alemoa e ao lado da Ilha de Bagres. Pertence à Edge, empresa do Grupo Cosan, e foi autorizado a operar comercialmente em 2024.

O TRSP é composto de uma estrutura física conectada ao navio-tanque Höegh Giant, que é uma Floating Storage and Regasification Unit (FSRU), um flutuante especializado no armazenamento e na regaseificação de gás natural liquefeito (GNL). O TRSP pode armazenar 173 mil m³ de GNL, que se traduz em 103 milhões de m³ de gás natural (quando o GNL em estado líquido é regaseificado e convertido para o estado gasoso).

Em nota, a Edge informou que a operação comercial foi iniciada somente em julho, quando foi autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A autorização para uso do espelho d'água tem vigência de 20 anos, com possibilidade de renovação por igual período.

O TRSP está instalado no alinhamento do canal de navegação, fora do Porto Organizado de Santos, no Largo do Caneu, entre os municípios de Santos e Cubatão. O flutuante está ligado a um gasoduto que interliga o terminal à Estação de Transferência de Custódia, em Cubatão, que recebe o produto regaseificado. Da estação, a distribuidora estadual de gás canalizado faz a destinação final e a distribuição aos municípios da sua área de concessão no Estado.

Segundo a Edge, o GNL não é produzido pela companhia e tem origem em diversos locais do mundo. “O produto é transportado por navios até o Porto de Santos, transferido para a FSRU Höegh Giant, armazenado e, posteriormente, regaseificado na mesma embarcação, que tem o papel de armazenagem e regaseificação. O gás do TRSP é destinado exclusivamente ao mercado brasileiro”, explica a companhia.

Expansão

A Edge informou que não tem um plano de expansão no momento, concentrando sua produção de até 14 milhões de m³ de gás natural por dia na integração estratégica ao sistema energético brasileiro.

“O terminal tem papel fundamental no suporte às usinas termelétricas a gás natural, que são essenciais para garantir a confiabilidade do sistema elétrico, sobretudo em períodos de hidrologia desfavorável ou de maior intermitência das fontes renováveis”, diz a empresa. “Quando o terminal estiver plenamente conectado e integrado ao sistema, o Porto de Santos e o TRSP passam a desempenhar um papel protagonista na segurança energética nacional, não apenas do ponto de vista do gás natural, mas também da segurança do fornecimento de energia elétrica”, completa.

Emissões

A Edge destacou que o Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP) tem papel relevante no processo de descarbonização. “O Brasil possui mais de 3 milhões de caminhões, responsáveis por cerca de 120 milhões de toneladas de CO² por ano. A substituição do diesel por gás natural ou GNL pode reduzir essas emissões em até 25%. O GNL é, hoje, o principal combustível alternativo no transporte marítimo mundial e o Porto de Santos tem potencial para se tornar um hub de descarbonização referência nível global, contando com o TRSP”, afirma a companhia, em nota.

Antaq autorizou como instalação flutuante

O TRSP não é arrendamento, pois está fora da poligonal do Porto, e nem Terminal de Uso Privado (TUP). É uma instalação de apoio ao transporte aquaviário, do tipo instalação flutuante (FSRU), autorizada por ato regulatório de outorga, segundo explicou a Antaq. “O registro do TRSP foi deferido pela diretoria colegiada da Antaq em agosto de 2020, no Acórdão nº 113, enquadrando o empreendimento como instalação flutuante (FSRU), fundeada em águas jurisdicionais brasileiras e destinada à recepção, armazenagem e transferência de GNL”.

Segundo a Antaq, por se tratar de registro — e não de contrato ou arrendamento portuário —, não há modalidade contratual, nem prazo de vigência com datas de início e término (para a operação), tampouco previsão de renovação. “Da mesma forma, não há valor de investimento contratualmente exigido pela agência, sendo os investimentos definidos pelo próprio projeto e pelas exigências de licenciamento”. A Antaq informou que exerce suas atribuições regulatórias e fiscaliza-tórias, mas que o empreendimento também está sujeito às exigências de outros órgãos, como a Marinha, a Receita Federal, o Corpo de Bombeiros e o órgão ambiental (Cetesb).

Já a Autoridade Portuária de Santos (APS) disse que não possui contrato com o TRSP, mas que em 2025, até novembro, ele efetuou pagamentos à APS para a utilização da área de descarte oceânico, a cerca de 10 km da costa, dentro da poligonal, e para a emissão do certificado de operador portuário”. “A APS fiscaliza o uso do canal de navegação e toda a operação, além da área de descarte oceânico, entre outras atividades”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/01/2026

INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS SUPERAM R\$ 529 MILHÕES EM 2025

Governo Federal aponta avanço na navegabilidade e estruturação de concessões no setor hidroviário
ATribuna.com.br 17 de janeiro de 2026



Hidrovia do Rio Paraguai é a mais avançada em estruturação e já teve o projeto encaminhado ao TCU (Governo do MS/Divulgação)

Os investimentos públicos na infraestrutura hidroviária brasileira avançaram em 2025, informou o Governo Federal. De acordo com balanço divulgado, a Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) investiu mais de R\$ 529 milhões em dragagens de manutenção, modernização de eclusas,

ampliação das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte e na elaboração de estudos para concessões hidroviárias.

“As iniciativas melhoraram as condições de navegação e tornaram o transporte aquaviário mais seguro e eficiente, especialmente em áreas onde os rios são a principal via de deslocamento”, afirma o Governo, em nota.

De acordo com os números do relatório, entre os anos de 2023 e 2025, foram investidos cerca de R\$ 1,29 bilhão no setor, valor superior ao período de 2019 e 2022, que somaram R\$ 716 milhões.

Entre janeiro e novembro de 2025, o transporte de cargas pelas vias interiores somou 132 milhões de toneladas, com projeção de alcançar 140 milhões quando os dados do mês de dezembro estiverem disponíveis. No mesmo período, a cabotagem de contêineres movimentou 2,2 milhões de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés).

Considerando todas as cargas, a cabotagem totalizou 203 milhões de toneladas entre janeiro e novembro, com expectativa de atingir 223 milhões de toneladas em dezembro.

Concessões

No ano de 2025 a SNHN realizou estudos técnicos, consultas públicas e definiu cronogramas para as hidrovias dos rios Paraguai, Madeira, Tocantins, Tapajós e para a Hidrovia Verde.

A Hidrovia do Rio Paraguai, a mais avançada em estruturação, teve o projeto encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) no ano passado e tem o leilão de concessão previsto para o segundo semestre de 2026.

“Mais do que dragar os rios, as concessões hidroviárias estruturam a prestação permanente de serviços essenciais que garantem o funcionamento da navegação: operação 24 horas, controle do tráfego e das condições do rio, sistemas de sinalização e balizamento, monitoramento ambiental, ações de segurança e manutenção da infraestrutura”, diz a nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/01/2026

ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO TEM AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ

Sessão será realizada no próximo dia 26 e vai discutir a concessão da área SSB01

ATribuna.com.br 16 de janeiro de 2026



O projeto prevê capacidade anual de até 4,3 milhões de toneladas, incluindo 1,3 milhão de contêineres (Divulgação/Semil)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará, no próximo dia 26, a audiência pública sobre o arrendamento da área SSB01, no Porto de São Sebastião, no Litoral Norte. O objetivo é obter contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos, cargas gerais e containerizadas.

A sessão pública será transmitida pelo canal da Antaq no Youtube. Aqueles que desejam se manifestar devem se inscrever pelo WhatsApp, no número (61) 2029-6940. O período de inscrições será das 9 às 15 horas do próximo dia 23. Após conclusão da etapa de cadastro, cada interessado inscrito receberá o link para acesso à sala virtual.

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do arrendamento do terminal SSB01 estão disponíveis **aqui**. <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-publicas-em-andamento>

Será permitido contribuir com anexos de imagens digitais — tais como mapas, plantas e fotos — até o dia 27, pelo e-mail anexo_audiencia072025@antag.gov.br.

O local

O leilão da área SSB01, no Porto de São Sebastião, deve ocorrer em março. O certame estava previsto inicialmente para ser realizado até o final do ano passado. O projeto, que terá prazo contratual de 35 anos, deve ter investimentos privados de R\$ 2,5 bilhões. Ainda estão previstos R\$ 12 milhões em medidas de compensação ambiental e social.

O plano de investimentos contempla a modernização de cerca de 426 mil metros quadrados (m²) de área operacional, a construção de um novo píer de atracação com dois berços, a ampliação do pátio, um novo sistema para carga e descarga de caminhões e a dragagem de aprofundamento dos canais de acesso. O projeto prevê capacidade anual de até 4,3 milhões de toneladas, incluindo 1,3 milhão de contêineres.

O processo do arrendamento ainda está submetido à apreciação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/01/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ATUAÇÃO DA ANTAQ BARRA COBRANÇA INDEVIDA DE R\$ 23 MILHÕES EM SOBRE-ESTADIA

Em apenas quatro meses, medidas conciliadoras e antiburocráticas evitaram prejuízos no segundo semestre de 2025



Brasília, 13/01/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) evitou a cobrança indevida de R\$ 23.088.620,73 decorrentes de sobre-estadia de contêineres - valor mensurado entre agosto e dezembro de 2025. Essa iniciativa só foi possível devido ao intermédio da Agência nos acordos entre usuários, agentes marítimos e armadores, garantindo, desse modo, que os direitos dos envolvidos na cadeia logística fossem respeitados.

A sobre-estadia de contêineres (detention/demurrage) é uma cobrança feita pela empresa responsável pelo transporte marítimo e proprietária do contêiner (armador) ao usuário da carga - importador ou exportador, quando o contêiner permanece sob sua posse por um período superior ao prazo livre estipulado em contrato.

No ano passado, a primeira audiência de conciliação aconteceu em 26 de agosto. De lá para cá, foram 240 reuniões - das quais em 176 delas houve acordo entre as partes envolvidas, representando um índice de 73,3% de demandas resolvidas. Essas audiências visam cumprir uma determinação do Acórdão 521-2025, que incentiva a resolução de conflitos de modo célere e efetiva, baseada nos entendimentos regulatórios da Agência (Resolução nº 62/2021-ANTAQ).

Papel da ANTAQ na análise de irregularidades

As audiências conciliatórias são organizadas pelo Grupo Especializado de Fiscalização (GEF Contêineres), vinculado à Gerência de Coordenação das Unidades Regionais (GCOR), na ANTAQ. Após estudo dos casos, os processos com indícios de irregularidades na cobrança de sobre-estadia são inseridos na fila de acordos. Essas reuniões são conduzidas por dois servidores do GEF Contêineres (um conciliador e um auxiliar) e realizadas de forma on-line (via Microsoft Teams). Os convocados para a reunião são: o denunciante (usuário), a empresa emissora da fatura, o transportador efetivo e demais empresas envolvidas.

Vale destacar que as partes podem celebrar acordo antes da audiência, juntando o termo assinado e o pedido de desistência. Caso haja acordo entre as partes, seja ele espontâneo ou firmado em audiência, a denúncia é arquivada pela Agência sem aplicação de penalidade.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 19/01/2026

COMITÊ DE GÊNERO E DIVERSIDADE DO SETOR AQUAVIÁRIO DISCUTE AVANÇOS REGULATÓRIOS E FORTALECIMENTO DA REPRESENTATIVIDADE FEMININA

Transição da presidência do colegiado também foi pauta no encontro realizado na sede da ANTAQ, em Brasília.



Brasília, 16/01/2025 – A sede da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em Brasília (DF), recebeu, na tarde do dia 13 de janeiro, a reunião do Comitê de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário, com o objetivo de fortalecer a representatividade feminina, o enfrentamento ao assédio, além de realizar o planejamento das próximas ações do colegiado.

Um dos principais pontos da pauta foi a transição da presidência da comissão, em razão do encerramento do mandato da diretora Flávia Takafashi na diretoria da ANTAQ, no próximo dia 18 de fevereiro. Na ocasião, o grupo debateu a importância da manutenção da representatividade feminina na alta gestão, e aprovou a mudança na composição do Comitê, nomeando a superintendente de ESG e Inovação da Agência, Cristina Castro, como nova presidente.

Na sequência, o Comitê destacou a relevância das emendas introduzidas pela Resolução MSC.560(108) ao Código STCW - _Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers_ (Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos), que entraram em vigor em 1º de janeiro de 2026. As alterações tornam obrigatório o treinamento sobre prevenção e resposta ao assédio para todos os marítimos, constituindo componente essencial da certificação básica de segurança.

As emendas reforçam o entendimento de que a violência e o assédio representam fatores de risco relevantes para a segurança da navegação, a saúde ocupacional e o ambiente de trabalho a bordo. Além disso, estabelecem uma expectativa clara de que as empresas do setor implementem políticas e procedimentos de denúncia, ampliando a responsabilidade corporativa em caso de falhas no enfrentamento dessas condutas.

Por fim, as participantes realizaram um levantamento das ações já desenvolvidas e definiram o planejamento das próximas iniciativas, entre as quais se destaca o lançamento de um Manual de Liderança Feminina, voltado ao incentivo à equidade de gênero e ao fortalecimento da atuação das mulheres no setor aquaviário.

A diretora Flávia Takafashi, acompanhada da superintendente Cristina Castro, recebeu o grupo intersetorial, que contou com a participação de Larissa Santos, do Ministério de Portos e Aeroportos

(MPor); Eliana Costa, da Confederação Nacional do Transporte (CNT); Mônica Monteiro, da Confederação Nacional da Indústria (CNI); Ana Canellas, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes em Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF); Betânia Lemos, da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP); e Kátia Cubel, representando a sociedade civil. De forma virtual, também estiveram presentes Verônica Vassalo, do Pacto Global da ONU no Brasil; Maria Fernanda Arentz, da Marinha do Brasil; e Daniela Quadros, da ANTAQ.

Comitê de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário

O Comitê é uma iniciativa da ANTAQ voltada à promoção da equidade de gênero por meio do fomento ao debate e do desenvolvimento de ações concretas destinadas ao fortalecimento da diversidade e da inclusão no setor portuário e marítimo.

A ideia da criação do colegiado surgiu durante o levantamento para a pesquisa sobre equidade de gênero no setor aquaviário, elaborada pela Agência em parceria com a *_Wista Brazil_* (Women's International Shipping and Trading Association). A reunião de instalação do grupo ocorreu em novembro de 2024, no edifício sede da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) do Distrito Federal.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 19/01/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GRANEL SÓLIDO E CONTÊINERES IMPULSIONAM ALTA DE 26% NA MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA DA REGIÃO SUL EM NOVEMBRO DE 2025

Porto de Paranaguá liderou a movimentação, com 5,9 milhões de toneladas, seguido por Rio Grande, com 2,7 milhões de toneladas



O Porto de Paranaguá liderou a movimentação, com 5,9 milhões de toneladas - Foto: Portos do Paraná

A movimentação aquaviária nos portos organizados da Região Sul alcançou 11,4 milhões de toneladas em novembro de 2025. Segundo dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), o volume representa um aumento de 26,08% em

relação ao mesmo período do ano anterior e o resultado se deve ao desempenho do granel sólido, da carga containerizada e do comércio exterior.

O granel sólido respondeu pela maior parcela da movimentação regional, com 6,7 milhões de toneladas, crescimento de 28,56%, refletindo o ritmo de escoamento da produção agrícola. A carga containerizada somou 2,9 milhões de toneladas, com alta de 29,80%, enquanto a carga geral atingiu 1,2 milhão de toneladas, avanço de 21,15%. Já o granel líquido movimentou 585 mil toneladas, com variação negativa de 1,62% no comparativo anual.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números indicam a consolidação de um modelo logístico mais eficiente. “Os números mostram que a navegação vem ganhando eficiência, com redução de custos operacionais, maior previsibilidade e melhor integração com outros modais, o que fortalece o escoamento da produção e o comércio exterior”, afirmou.



Destaques

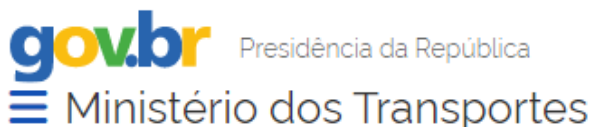
O Porto de Paranaguá liderou a movimentação, com 5,9 milhões de toneladas, seguido por Rio Grande, com 2,7 milhões de toneladas, e São Francisco do Sul, com 1,6 milhão de toneladas. Os portos de Itajaí e Imbituba também contribuíram para o resultado, evidenciando a distribuição da atividade portuária na Região Sul do país.

No recorte por mercadorias, os contêineres se mantiveram como a principal carga, com 2,9 milhões de toneladas, seguidos por adubos (fertilizantes), com 1,7 milhão de toneladas, além de milho e soja, ambos com 1,5 milhão de toneladas, e açúcar, com 715 mil toneladas, confirmando a forte vinculação da região com o agronegócio e a indústria.

Quanto ao perfil do transporte, o longo curso concentrou a maior parte da movimentação, com 9,9 milhões de toneladas, crescimento de 27,76%, impulsionado pelo avanço das exportações, que registraram alta de 48,90%. A cabotagem movimentou 608 mil toneladas, com crescimento de 10,82%, enquanto as vias interiores alcançaram 283 mil toneladas, aumento de 13,63%. As importações apresentaram retração de 1,79%, e o transporte nacional cresceu 12,86%.

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

Data: 19/01/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RENAN FILHO ACOMPANHA IMPLANTAÇÃO DA CNH DO BRASIL NO PARÁ, NESTA TERÇA (20)

Desde o lançamento do aplicativo, mais de 2,7 milhões de brasileiros solicitaram a primeira habilitação por meio da plataforma; quase 90 mil paraenses estão na fase de formação

O ministro dos Transportes, Renan Filho, estará na sede do Detran do Pará, nesta terça-feira (20), para acompanhar a implantação dos novos procedimentos de emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Até esta segunda-feira (19), mais de 2,7 milhões de brasileiros solicitaram a primeira habilitação por meio da plataforma, e mais de 1 milhão já concluiu o curso teórico de condutores. No Pará, foram registrados mais de 115 mil pedidos de abertura de processo.

Renan Filho participará da entrega de carteiras de habilitação a funcionários de ônibus rodoviários, por meio do programa CNH Pai D'égua, iniciativa do Governo do Pará que garante acesso gratuito à habilitação para pessoas de baixa renda.

Já na quarta-feira (21), o ministro dos Transportes entregará 63,7 quilômetros totalmente pavimentados da BR-422/PA, entre os municípios de Novo Repartimento e Tucuruí, além de vistoriar o andamento das obras da ponte sobre o Rio Xingu, que já ultrapassaram 50% de execução. O investimento nas duas obras ultrapassa os R\$600 milhões.

Serviço

CNH do Brasil no Pará

Data: Terça-feira, 20 de janeiro

Horário: 15h30

Local: sede do Detran, Avenida Augusto Montenegro, km 03, s/nº, Mangueirão – Belém (PA)

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

Data: 19/01/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA: OPORTUNIDADES E DESAFIOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A assinatura do tratado comercial entre o Mercosul e a União Europeia, formalizada no último sábado (17) em Assunção, no Paraguai, estabelece um divisor de águas para a inserção do Brasil no comércio global. Segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o acordo projeta um salto monumental no acesso do setor produtivo nacional ao mercado externo, elevando a fatia de participação nas importações mundiais de bens de modestos 8% para expressivos 36%. Ao conectar o País a um bloco que deteve 28% do intercâmbio comercial global em 2024, a diplomacia brasileira entrega à indústria uma plataforma de competitividade e escala sem paralelos na história recente.

O desenho final do acordo consagra o princípio da assimetria a favor do desenvolvimento nacional. Enquanto 82,7% das exportações brasileiras para a Europa passarão a ingressar no bloco sem tarifas desde o primeiro dia de vigência, o Mercosul assegurou prazos de transição mais longos, entre 10 e 15 anos, para a redução de encargos em quase metade de seus itens sensíveis. Essa gradualidade garante ao parque industrial brasileiro uma média de oito anos adicionais para adaptação, permitindo que a modernização tecnológica ocorra de forma previsível e planejada.

É fundamental destacar que a formalização deste tratado representa uma virada estratégica para a indústria de transformação. Com a isenção imediata de impostos para mais de cinco mil itens exportados à Europa, as cadeias produtivas brasileiras devem experimentar um choque de demanda que se traduz diretamente em benefícios sociais. A métrica de que cada R\$ 1 bilhão exportado para o mercado europeu gera quase 22 mil empregos e movimenta R\$ 3,2 bilhões em produção evidencia que o acordo é, na prática, um motor de geração de massa salarial e dignidade laboral.

A complementaridade econômica entre os blocos — onde a quase totalidade das importações provenientes da Europa são bens da indústria de transformação — funcionará como um vetor de atualização do parque fabril nacional. O acesso a insumos e máquinas de alta tecnologia europeia, somado ao fato de o bloco ser o maior investidor produtivo no Brasil, com um estoque de US\$ 321,4 bilhões, consolida uma via de mão dupla que favorece a inovação e o aumento da produtividade sistêmica do País.

Além dos ganhos tarifários, o acordo estabelece disciplinas modernas que reduzem custos regulatórios e impulsionam a agenda da descarbonização. A cooperação tecnológica em áreas como o hidrogênio de baixa emissão, captura de carbono e reciclagem de minerais críticos posiciona o Brasil na vanguarda da economia verde. Tais exigências não devem ser vistas como barreiras, mas como oportunidades para que a indústria e a agroindústria brasileiras — favorecidas por cotas recordes em carnes e arroz — acelerem a transição para modelos de baixo carbono, garantindo resiliência e perenidade no mercado europeu.

Diante desse cenário, a ratificação legislativa do tratado deve ser tratada como prioridade máxima pelo Congresso Nacional. A demora na implementação desse marco histórico significaria abdicar de uma ferramenta poderosa de integração internacional e de fortalecimento da soberania econômica. O Brasil, ao consolidar sua presença no segundo principal mercado externo do planeta, sinaliza ao mundo que está pronto para competir pelos padrões mais elevados de inovação e sustentabilidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026



OPINIÃO – ARTIGOS - MITOS E VERDADES SOBRE A CHAMADA “TAXA DA SECA” NA CABOTAGEM

Por Valter Branco - Engenheiro, consultor e executivo dos setores de Navegação e Logística Multimodal. - opinioao@portalbenews.com.br

A fronteira tênue entre compensação legítima e sobretaxa generalizada

A chamada Taxa de Seca (em inglês, Low Water Surcharge ou LWS), tradicionalmente aplicada às operações de cabotagem para Manaus, voltou ao centro do debate regulatório e judicial. Historicamente apresentada como um mecanismo de compensação por supostos custos adicionais, decorrentes da redução do calado durante os períodos de estiagem, essa cobrança sempre foi tratada como uma consequência quase automática das variações hidrológicas da região amazônica. O debate recente, no entanto, revelou que a questão é bem mais complexa do que a simples dicotomia entre permitir ou proibir a taxa.

O ponto central, raramente enfrentado de forma objetiva, é que a discussão não deveria girar em torno da existência da Taxa de Seca, mas sim do seu valor e de sua aderência ao balanço de custos efetivamente incorridos pelos armadores. Tratar a restrição de calado como justificativa suficiente para a aplicação de uma sobretaxa generalizada ignora aspectos fundamentais da estrutura de custos da navegação de cabotagem e da própria lógica operacional dos serviços regulares.

O argumento tradicional sustenta que, durante a seca, os navios são obrigados a operar com menor calado “no Rio Amazonas”, transportando menos carga por viagem de e para Manaus. Como os custos do navio permaneceriam essencialmente inalterados, a redução da receita unitária exigiria uma compensação tarifária para preservar o equilíbrio econômico da operação. Esse raciocínio possui um fundamento inicial, mas torna-se incompleto quando se observa, com maior atenção, como os custos realmente se comportam na prática e qual seria a compensação correta.

De fato, determinados custos não se alteram no curto prazo. Despesas associadas ao capital imobilizado, ao afretamento ou à depreciação da embarcação, aos seguros, à tripulação e a parte dos custos administrativos permanecem relativamente constantes, independentemente da quantidade de carga embarcada. Algumas tarifas portuárias também são cobradas por escala, e não por tonelagem movimentada. Esses elementos explicam por que a redução do volume transportado pode afetar a receita por viagem, mas não autorizam, por si só, a conclusão de que o custo total da operação aumenta de forma proporcional.

Uma parcela relevante da estrutura de custos da navegação é variável e responde diretamente ao volume transportado e às condições operacionais impostas pelo menor calado. Com menos carga a bordo, há menos contêineres a serem movimentados no porto, o que reduz custos de estiva, o número de movimentos de guindaste e o tempo efetivo de permanência no porto (port stay). Mesmo em ambientes contratuais com mínimos garantidos, o custo marginal variável por viagem tende a cair.

O consumo de combustível, um dos principais componentes do custo variável, também se reduz. Um navio operando com menor calado desloca menos água, apresenta menor resistência hidrodinâmica e exige menos potência para se mover. Mantida a mesma velocidade, o consumo de bunker diminui. Esse efeito, por si só, já contraria a ideia de que a operação em período de seca é “necessariamente e proporcionalmente” mais onerosa.

Além disso, a redução do volume de carga altera a dinâmica do serviço. Menos carga implica menos tempo de operação no porto de Manaus e nos portos que embarcam para Manaus, o que gera flexibilidade operacional. Em serviços regulares, com janelas fixas e compromissos de frequência, o tempo economizado no porto pode ser convertido em navegação a velocidades mais baixas, sem prejuízo ao cronograma. Essa prática, amplamente conhecida como “slow steaming”, gera economias adicionais de combustível. Como o consumo de bunker (combustível marítimo), uma das principais despesas da cabotagem, cresce aproximadamente com o cubo da velocidade, pequenas reduções de velocidade produzem economias desproporcionais.



Nesse contexto, a restrição de calado deve ser compreendida como uma condição operacional que reduz receitas e exige ajustes, e não como sinônimo automático de aumento de custo proporcional por unidade transportada. Quando parte relevante dos custos variáveis diminui e a navegação segue ocorrendo sem interrupção, a aplicação de uma sobretaxa uniforme deixa de ser claramente compensatória. O que deveria ser analisado, de forma transparente, é o custo incremental líquido da operação, face à diminuição de receita, e não a simples existência de uma limitação física.

A experiência prática do setor ajuda a compreender por que esse debate é sensível. Desde que não haja interrupção total do tráfego fluvial no Rio Amazonas, a Taxa de Seca historicamente tem cumprido outro papel econômico.

Na experiência de quem viveu a rotina financeira de empresas de cabotagem, essa cobrança sempre teve outro efeito concreto: reforçar o resultado do último trimestre do ano, contribuindo de forma decisiva para o alcance e, não raramente, para a superação das metas de resultado dos armadores. Isso ocorre porque a taxa é aplicada de forma ampla, enquanto parte importante dos custos variáveis diminui e a operação segue funcionando, ainda que com ajustes.

Nada disso significa que a Taxa de Seca não possa existir em hipótese alguma. Em situações extremas, com restrições severas, aumento comprovado de custos e riscos operacionais relevantes, mecanismos compensatórios podem ser legítimos. O problema surge quando a cobrança se transforma em regra, dissociada de uma demonstração objetiva de custo adicional, e passa a operar como uma sobretaxa generalizada.

O debate, portanto, deveria se concentrar na proporcionalidade do valor cobrado, na transparência de sua base de cálculo e na sua efetiva aderência aos custos reais enfrentados pelos armadores. Sem essa análise, corre-se o risco de transformar um instrumento que deveria ser excepcional e compensatório em uma fonte recorrente de reforço de receita, com impactos diretos sobre usuários, cadeias logísticas e sobre a credibilidade do ambiente regulatório.

TRATAR A RESTRIÇÃO DE CALADO COMO JUSTIFICATIVA SUFICIENTE PARA A APLICAÇÃO DE UMA SOBRETAXA GENERALIZADA IGNORA ASPECTOS FUNDAMENTAIS DA ESTRUTURA DE CUSTOS DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E DA PRÓPRIA LÓGICA OPERACIONAL DOS SERVIÇOS REGULARES.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - RENAN FILHO BUSCA DIÁLOGO COM CAMINHONEIROS EM SP

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

RENAN E OS CAMINHONEIROS

Em um movimento estratégico para reduzir a resistência de uma categoria historicamente alinhada ao bolsonarismo, o ministro dos Transportes, Renan Filho, reuniu-se na última sexta-feira, dia 16, com lideranças de caminhoneiros em Pindamonhangaba (SP). O encontro marca uma virada na articulação política do Governo Federal, que busca converter investimentos em infraestrutura em capital político às vésperas de abril, prazo em que Renan Filho deve deixar a pasta para disputar o governo de Alagoas.

MAIS PONTOS DE PARADA

O principal anúncio da reunião foi a expansão drástica dos pontos de parada e descanso (PPDs) nas rodovias federais. O plano prevê um salto logístico para a categoria, passando das atuais oito unidades para 50 em até dois anos. E pela primeira vez, essas unidades contarão com atendimento médico regular para os motoristas, além de oferecerem infraestrutura para higiene, descanso e segurança de carga, atendendo a uma demanda histórica por melhores condições de trabalho nas rodovias. “É uma determinação do presidente Lula oferecer um atendimento digno aos caminhoneiros”, afirmou Renan Filho, reforçando a assinatura do Planalto na medida.

DIÁLOGO COM BOIZINHO

A presença de José Ronaldo Marques da Silva (Boizinho), presidente do Sindicato Nacional dos Cegonheiros (Sinaceg), no encontro, mostra que o Governo está conseguindo abrir canais com fatias influentes do setor. Boizinho destacou que o diálogo é fundamental para tratar de “quem move a economia do País”, focando em saúde e segurança viária.

APROXIMAÇÃO ESTRATÉGICA

A categoria dos caminhoneiros é vista como um grupo estratégico e de alta volatilidade política. Nos últimos anos, lideranças do setor foram protagonistas em bloqueios de estradas e manifestações pró-Bolsonaro. E para Renan, realizar esse anúncio no Interior de São Paulo, coração do agronegócio e base de apoio do governador Tarcísio de Freitas, é um recado claro de que o Governo Federal quer disputar esse eleitorado.

CHAPA DA REELEIÇÃO

A manutenção da chapa entre o presidente Lula e o vice Geraldo Alckmin para as eleições de 2026 consolidou-se como o cenário mais provável após reuniões de cúpula realizadas neste mês de janeiro no Palácio do Planalto. A estratégia visa garantir estabilidade à coalizão com o PSB e manter o perfil de “frente ampla” que foi vitorioso em 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

POLÍTICA - REDE LIGADA AO PT USA IA PARA DESMENTIR FAKE DO PIX AVANÇOS

Um dos vídeos compartilhados em grupos de WhatsApp é sobre as “baratas da extrema direita que vivem no esgoto e espalham mentira”

Do Estadão Conteúdo



Em vídeo feito com inteligência artificial, usuários do Pix estão em cenas cotidianas sendo perseguidos pelas ‘baratas mentirosas’

Os grupos de WhatsApp mantidos pela rede de comunicação ligada ao PT lançaram vídeos produzidos com inteligência artificial (IA) para, ao mesmo tempo, desmentir informações falsas sobre a taxa do Pix e comparar com baratas as lideranças da direita que disseminaram informações distorcidas sobre esse sistema de pagamentos.

Um dos vídeos é baseado na mais recente tendência de uso da IA para tornar objetos inanimados em personagens raivosos que dizem como devemos interagir com eles.

A estratégia do PT transformou a logomarca do Pix em um boneco que, bravo, reclama de insinuações falsas sobre ele. “Esse povo da extrema direita não me deixa em paz. Ficam mentindo dizendo que eu vou vigiar, que eu vou taxar, que eu vou acabar. Tá de sacanagem, né?”, diz a animação, em tom raivoso.

Outro vídeo espalhado por grupos de WhatsApp é sobre as “baratas da extrema direita” que “vivem no esgoto” e “saem voando e espalhando mentira”.

O material usou inteligência artificial para criar imagens de usuários do Pix supostamente reais, em cenas cotidianas, sendo perseguidos pelas baratas. “As baratas dizem que Pix da Ana e da Maria vai ser monitorado, que o governo tá de olho nelas. Isso é mentira”, destaca.

O vídeo é encerrado por uma narração sobreposta a uma imagem de duas mulheres matando as baratas com o “inseticida da verdade”. “O Pix não é vigiado nem vai ser taxado. Quando o esgoto da extrema direita abre as baratas sempre tentam assustar o povo com fake news”, diz a mensagem.



O conteúdo é uma tentativa de responder à publicação do deputado Nikolas Ferreira (PL-MG), que novamente fez publicação com informações distorcidas sobre o Pix.

No vídeo publicado na semana passada, o parlamentar aparece dizendo que o governo passou a “monitorar suas transações no Pix” e que a medida teria sido tomada de uma forma “escondida” e “disfarçada” em uma instrução normativa publicada em agosto de 2025. “O Estado passou a olhar para o seu Pix como se fosse um dinheiro suspeito”, alega.

Como mostrou o Estadão Verifica, a regra mencionada por Nikolas não cria um monitoramento em tempo real de transações nem é exclusiva ou novidade para o Pix.

A instrução normativa faz com que fintechs e carteiras digitais tenham as mesmas obrigações que bancos tradicionais sempre tiveram. Todos precisam informar à Receita movimentações acima de R\$ 5 mil, seja em Pix, transferências ou outras transações. Isso já ocorria desde a criação do Pix, em 2020.

O informe é feito semestralmente e a Receita não tem acesso a detalhes, como destinatário ou motivo da transação. Não há quebra de sigilo bancário.

Receita Federal

Com a disseminação do novo vídeo de Nikolas Ferreira, a Receita Federal publicou uma nota na qual “orienta a população sobre fake news envolvendo Pix e tributação.”

“Mentiras desse tipo voltam a circular nas redes sociais com o objetivo de enganar as pessoas e atender aos interesses do crime organizado”, diz o texto.

O vídeo das baratas foi lançado na sexta-feira, 16, em grupos de apoiadores do PT, três dias após o vídeo de Nikolas Ferreira. No mesmo dia, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva criticou adversários por espalhar informações falsas.

“A gente precisa enfrentar esse debate e não se acovardar diante das mentiras e fakenews que essa gente faz todo santo dia. Eu não conheço ninguém que ensina uma coisa séria e tenha 4 milhões de seguidores. Mas, se o cara estiver falando bobagem, pode até ter 20 milhões. O Bolsonaro tinha 30 milhões”, afirmou.

Atenção redobrada

Lula também defendeu o enfrentamento à disseminação de mentiras na internet e criticou o uso de Inteligência Artificial para criar informações falsas. Segundo ele, é preciso atenção redobrada, especialmente por parte das mulheres. “Eles são capazes de pegar uma foto sua e colocar você pelada”, disse.

O presidente ainda alertou para o funcionamento dos algoritmos nas redes sociais. “Não podemos ficar reféns do algoritmo robotizado pelo que eles querem que vejamos e acreditemos todo dia. É preciso se lembrar que haverá uma eleição. E, se não formos espertos, a mentira vencerá a verdade”, disse.

A rede de comunicação do PT não tem, oficialmente, ligação com a comunicação institucional do Palácio do Planalto. Contudo, o Estadão já mostrou a interação entre as duas estruturas. Essa rede é composta por integrantes do Instituto Lula, da Fundação Perseu Abramo e de sindicatos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

POLÍTICA - TSE TERÁ SÓ UM MÊS PARA DEBATER REGRAS SOBRE IA

Enquanto isso, já proliferam nas redes sociais conteúdos adulterados com Inteligência Artificial relacionados aos pré-candidatos

Do Estadão Conteúdo



O atual presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o pré-candidato Flávio Bolsonaro já são alvos de produção com IA Esquerda do Porto de Santos

Entre a realização de audiências públicas e o final do prazo para definir as regras para as eleições de 2026, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) terá apenas um mês para analisar as sugestões da sociedade civil e de plataformas digitais, debater o texto internamente entre os ministros e aprovar as resoluções propostas pelo ministro Kássio Nunes Marques.

Enquanto as novas regras não saem, já proliferam nas redes sociais conteúdos adulterados relacionados aos pré-candidatos, como o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

Antes de cada eleição, o TSE edita resoluções para atualizar as normas que regem o pleito. As regras tratam sobre temas como propaganda e ilícitos eleitorais, além de atos gerais do processo, fiscalização e auditoria. Especialistas esperam atualizações sobre redes sociais e influenciadores digitais, mas a mudança mais aguardada está relacionada aos contornos do uso da inteligência artificial (IA) nas campanhas.

Em 2024, diante do avanço da IA, o TSE editou pela primeira vez regras que exigem a rotulagem de conteúdos criados com auxílio dessa tecnologia e proíbem o uso dos chamados deepfakes no contexto eleitoral. As resoluções foram relatadas pela ministra Cármen Lúcia, que hoje é presidente do Tribunal.

As regras valerem para as eleições municipais daquele ano e seguem em vigor até que o TSE edite novas normas. Para 2026, especialistas aguardam uma regulamentação mais precisa e tecnicamente atualizada, capaz de proteger o eleitor de conteúdos que possam de fato influenciar na liberdade de voto e conter a disseminação em massa dessas postagens.

As audiências públicas para receber sugestões da sociedade civil foram marcadas para os dias 3, 4 e 5 de fevereiro. O TSE vai divulgar as minutas resoluções para consulta do público na próxima segunda-feira, 19. De acordo com a lei eleitoral, o último dia para aprovação do texto é 5 de março. O TSE nega qualquer atraso no processo de edição das resoluções eleitorais. A portaria que nomeou Nunes Marques como relator das resoluções saiu no dia 15 de dezembro, assinada por Cármen Lúcia. Nos quatro últimos pleitos (2018, 2020, 2022 e 2024), a designação do relator ocorreu antes, entre março e setembro do ano que antecedeu as eleições.

Mudança

A aprovação das normas também costumava ocorrer no ano anterior, entre novembro e dezembro. Em 2024, a aprovação foi em 27 de fevereiro do ano eleitoral, mas as minutas estavam disponíveis para consulta desde o dia 4 de janeiro.

O documento assinado no dia 15 do mês passado também criou um grupo de trabalho (GT) para iniciar os estudos sobre as regras do pleito de 2026. O Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) perguntou ao Tribunal quantas reuniões sobre o tema foram realizadas desde então, mas a nota enviada pela assessoria não respondeu ao questionamento.

“Tivemos por muitas eleições as resoluções aprovadas ainda em dezembro, mesmo o limite sendo em 5 de março. Isso sempre foi muito positivo por permitir um planejamento muito mais cuidadoso dos partidos, da imprensa, do Ministério Público, de todos os atores da disputa eleitoral”, avalia Fernando Neisser, advogado e professor de Direito Eleitoral da FGV/SP.

O especialista pondera, contudo, que são esperadas poucas alterações nas normas em relação a 2024. Isso porque as resoluções só podem ser alteradas em razão de nova lei, mudança na

jurisprudência ou para abarcar avanços tecnológicos que possam ter efeito nas eleições. “Praticamente não tivemos mudança na lei, a jurisprudência do TSE desde 2024 também mudou pouco. Espera-se alterações pontuais, não tão profundas. É possível que dê tempo, mas me parece que haverá um debate menos amplo do que se o TSE tivesse atuado de forma costumeira, com mais rapidez nesse processo”, observa Neisser.

Dentro do cronograma

Em nota, o Tribunal afirmou que “todos os trâmites e prazos observados pelo TSE estão rigorosamente dentro do cronograma legal”. Também ressaltou que a designação do relator é uma formalização, já que, como de praxe, o ministro que ocupa a vice-presidência é sempre o responsável por relatar as resoluções que regerão o pleito seguinte. A assessoria disse ainda que houve “tempo hábil para a realização de reunião do GT com a Presidência do Tribunal”.

A assessoria da Corte eleitoral também afirmou que a portaria que criou um GT para discutir as regras das eleições de 2024 foi publicada somente em 19 de dezembro de 2023, “um dia antes do recesso forense e em data posterior à deste ano, o que reforça que não houve qualquer atraso no atual processo”.

Heloisa Massaro, diretora de pesquisa no Internetlab, destaca que o TSE “avançou bastante” no tema da IA na última rodada de atualizações das resoluções. “Existe uma regulação bem inteligente, principalmente focada no uso de inteligência artificial na propaganda eleitoral. É uma visão bastante focada no uso”, frisou.

Segundo ela, não é esperada uma atualização “muito disruptiva”, que exija um novo mecanismo de compliance. “Exatamente pela natureza desse processo de legislação das resoluções, não é esperado que venham mudanças regulatórias tão bruscas, que exijam tanto tempo para adaptação”, ponderou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

POLÍTICA - POLARIZAÇÃO PODE EMPURRAR PARTIDOS À NEUTRALIDADE

Com disputa entre petismo e bolsonarismo nas eleições deste ano, legendas de centro e centro-direita podem ficar neutras no cenário nacional

Do Estadão Conteúdo



O presidente do MDB, Baleia Rossi, admitiu a possibilidade de neutralidade se houver uma eleição absolutamente polarizada Esquerda do Porto de Santos

Com a perspectiva de uma nova eleição marcada pela polarização entre petismo e bolsonarismo, partidos de centro e centro-direita passaram a discutir a possibilidade de adotar uma posição de neutralidade no plano nacional, abrindo mão de um apoio formal a qualquer candidatura.

A estratégia permitiria que os diretórios estaduais ficassem livres para se alinhar ao candidato mais compatível com a realidade local.

Aliados do senador e pré-candidato a presidente Flávio Bolsonaro (PL-RJ) ouvidos reservadamente minimizam a possibilidade e tratam como “normal” o discurso de neutralidade dos partidos. Para eles, a estratégia serve para não antecipar o apoio e perder a margem de negociação.

O presidente do MDB, Baleia Rossi, admitiu essa possibilidade em entrevista ao Estadão na semana passada. “Se você me perguntar: hoje, se houver uma eleição absolutamente polarizada, eu acho que a tendência do MDB é realmente, em nível nacional, liberar”, disse o deputado federal.



A avaliação sobre neutralidade passa, em parte, pelas diferenças regionais dentro dos partidos, como ocorre no próprio MDB. No Nordeste e em parte do Norte, o partido tende a se alinhar com o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), enquanto no Centro-Oeste, no Sul e no Sudeste há maior resistência a uma aliança com o PT. Nesse sentido, não apoiar um candidato é uma saída para conciliar essas divergências.

Outras legendas também têm esse caminho em mente. O presidente nacional do Progressistas (PP), Ciro Nogueira, afirmou que a posição do partido, que em breve terá formalizada sua federação com o União Brasil, “vai depender da campanha de Flávio”. Questionado se a falta de acenos do senador ao centro poderia levar a sigla à neutralidade, Ciro respondeu de forma afirmativa.

***A ESTRATÉGIA PERMITIRIA QUE OS DIRETÓRIOS ESTADUAIS
FICASSEM LIVRES PARA SE ALINHAR AO CANDIDATO MAIS
COMPATÍVEL COM A REALIDADE LOCAL***

Uma outra liderança do PP disse, sob reserva, que Flávio tem dados sinais que pode optar pela polarização como ao indicar que poderia nomear o irmão, Eduardo Bolsonaro (PL), como ministro das Relações Exteriores. Há receio que a estratégia se repita na escolha do vice.

Se o nome desagradar, a tendência é que o partido libere diretórios estaduais. O principal efeito seria a ampliação da margem de manobra de candidatos do PP no Nordeste, com mais espaço para alianças com o centro e a esquerda. Isso beneficiaria o próprio presidente da legenda e também o ministro dos Esportes, André Fufuca (PP-MA), que chegou a ser punido no ano passado por continuar no governo Lula.

O deputado federal Elmar Nascimento, do União Brasil da Bahia, avalia que a tendência da federação é dar autonomia aos diretórios estaduais. “Considero o mais provável liberar os Estados, porque fortalece a posição nos Estados e amplia a bancada (no Congresso)”, sustenta o parlamentar.

Expulsão

No fim do ano passado, o União Brasil chegou a expulsar o então ministro do Turismo, Celso Sabino, após ele descumprir decisão do partido e não entregar seu cargo. Nove dias depois, porém, Sabino acabou demitido do governo, e a legenda indicou seu sucessor: o ex-secretário de Turismo e Desenvolvimento Econômico da Paraíba Gustavo Feliciano, filho do deputado federal Damião Feliciano (União-PB) e aliado do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB).

Como mostrou o Estadão à época, apesar de o União Brasil ter rompido com o Palácio do Planalto, aproximadamente 25 dos 59 deputados do partido ainda votam com o governo. Essa fatia da bancada condicionou a saída de Sabino a seguir votando com o governo. O presidente acatou a sugestão justamente em um gesto à ala governista do União, que buscará apoio este ano.

Um ministro de Lula disse à reportagem que o presidente aguarda pelo menos a neutralidade das siglas que comandam ministérios, inclusive para bater o martelo sobre palanques nos estados. Esse aliado afirma que a tarefa não é fácil e que conseguir esse posicionamento do MDB já seria uma vitória.

A incógnita do Republicanos

O Republicanos, por sua vez, é uma incógnita. Seu presidente, o deputado federal Marcos Pereira (SP), tem boa relação com o governo Lula, ao mesmo tempo em que o principal quadro do partido hoje é o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), que reiterou na quinta-feira, 15, seu apoio a Flávio.

Integrantes do Republicanos afirmam que o partido ainda não discutiu oficialmente quem apoiará (ou não) em outubro. Nos bastidores, porém, aliados de Pereira avaliam que Flávio não conseguirá unir o centro e terá dificuldades para receber apoio da sigla, ainda que a hipótese não seja descartada.

O presidente da Câmara, Hugo Motta (PB), segundo no comando do Republicanos como 1º vice-presidente, é um dos integrantes da sigla que regionalmente podem se beneficiar de um apoio do presidente Lula.

No início da semana, ele afirmou que vai aguardar “gestos” do petista antes de definir sua posição na disputa nacional e ressaltou que qualquer definição passa por uma lógica de reciprocidade política e pela construção de um projeto que atenda aos interesses da Paraíba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

POLÍTICA - MORRE AOS 73 ANOS O EX-MINISTRO RAUL JUNGSMANN

Presidente do Instituto Brasileiro de Mineração desde 2022, ele teve longa trajetória na vida pública e ocupou quatro ministérios

Do Estadão Conteúdo Da Redação



Jungsmann presidia o Ibram, entidade privada, sem fins lucrativos, que reúne mais de 300 empresas associadas, responsáveis por cerca de 85% da produção mineral do Brasil

Morreu na noite de domingo, 18 de janeiro, o ex-ministro e ex-deputado federal Raul Jungsmann, aos 73 anos. Ele estava internado no hospital DF Star, em Brasília, onde tratava um câncer no pâncreas diagnosticado há mais de dois anos. Recentemente, Jungsmann chegou a receber cuidados paliativos em sua residência, retornando ao hospital no último final de semana.

Pernambucano de Recife, Jungsmann foi uma das figuras mais respeitadas pela sua capacidade de diálogo e conciliação, atravessando diferentes governos e ideologias ao longo de décadas de vida pública.

Jungsmann teve a rara distinção de ocupar cinco ministérios em diferentes gestões, sempre em pastas de alta complexidade. No governo Fernando Henrique Cardoso, foi o primeiro titular do Ministério do Desenvolvimento Agrário (1999-2002) e da Política Fundiária (1996-1999), onde atuou na pacificação de conflitos no campo e na condução da reforma agrária. Também respondeu interinamente pelo Ministério do Meio Ambiente. No governo Michel Temer, assumiu o Ministério da Defesa (2016-2018), sendo responsável pela articulação com as Forças Armadas. Em 2018, tornou-se o primeiro titular do recém-criado Ministério da Segurança Pública, enfrentando o desafio da intervenção federal no Rio de Janeiro, cargo que ocupou até 2019. Desde 2022, presidia o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

O político iniciou sua vida pública no PCB, ainda na clandestinidade, e participou do movimento Diretas Já. Foi um dos fundadores do PPS, atual Cidadania, legenda na qual militou por grande parte de sua trajetória parlamentar. Eleito deputado federal por três mandatos, destacou-se pela atuação técnica e pelo foco em políticas de Estado, com atuação que frequentemente extrapolava as disputas partidárias.

A morte de Jungsmann gerou manifestações de pesar entre lideranças de diferentes espectros políticos. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o vice-presidente Geraldo Alckmin e o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso devem divulgar notas destacando sua contribuição para a democracia brasileira. “Perdemos um homem de Estado, cuja correção e espírito público serviram de exemplo em momentos críticos da nossa história recente”, afirmou um interlocutor próximo ao Palácio do Planalto.

Raul Belens Jungsmann Pinto nasceu em Recife, em 3 de abril de 1952, e iniciou sua trajetória na administração pública nos anos 1990. Um de seus primeiros cargos de maior projeção foi o de secretário de Planejamento do governo de Pernambuco, função que exerceu entre 1990 e 1991. A partir daí, passou a ocupar posições de destaque em diferentes instâncias do poder público, no Executivo e no Legislativo.



No Congresso Nacional, exerceu três mandatos como deputado federal: entre 2003 e 2006, pelo PMDB; de 2007 a 2010, pelo PPS; e novamente entre 2015 e 2018, também pelo PPS. Ao longo desse período, construiu reputação de parlamentar voltado a temas estruturais do Estado, com atuação em debates sobre segurança pública, meio ambiente e políticas sociais.

Além da atuação parlamentar e ministerial, Jungmann presidiu o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), fundou e dirigiu organizações não governamentais e integrou conselhos de administração de diferentes instituições públicas e privadas, mantendo interlocução frequente com setores empresariais e da sociedade civil.

Mineração

Desde março de 2022, estava à frente do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), entidade privada, sem fins lucrativos, que reúne mais de 300 empresas associadas, responsáveis por cerca de 85% da produção mineral do Brasil. À frente da instituição, dedicou-se ao debate sobre governança, sustentabilidade e o papel da mineração no contexto da transição energética e da agenda climática global.

Em nota divulgada na noite de domingo, o Ibaram afirmou que, sob sua liderança, a entidade avançou na modernização do setor mineral e no diálogo com diferentes instâncias do poder público.

No campo da segurança pública, sua passagem pelo ministério deixou como principal legado a criação do Sistema Único de Segurança Pública (Susp), que estabeleceu bases para a integração entre forças policiais federais, estaduais e municipais, com compartilhamento de informações e coordenação de ações no combate ao crime.

Mesmo após deixar o cargo, Jungmann seguiu participando do debate público. Em junho, durante seminário realizado na Universidade de Santo Amaro, em São Paulo, voltou a criticar a fragilidade institucional da segurança pública no Brasil e a ausência de integração entre os órgãos responsáveis pelo enfrentamento ao crime organizado. “A segurança pública não é estruturada em sistema. É o mais frágil comando constitucional. Como é possível confrontar o crime organizado, transnacionalizado, se nós não temos integração de inteligência, se nós não temos integração de coordenação de operações?”, afirmou.

Minerais críticos

Em sua última entrevista, concedida à Rádio Eldorado, Jungmann comentou o interesse dos Estados Unidos nos chamados minerais críticos e estratégicos existentes no território brasileiro. Na ocasião, afirmou que a legislação nacional não permite a exploração direta desses recursos por países estrangeiros e que eventuais negociações devem ocorrer entre governos, cabendo ao setor privado dialogar apenas com empresas que se submetam às regras brasileiras.

Ainda em julho, integrou um grupo de nove ex-ministros da Justiça que divulgaram manifesto em solidariedade ao Supremo Tribunal Federal, após sanções impostas a ministros da Corte por parte do então presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, com o cancelamento de vistos. O documento apontava o que classificava como “indevida coação” e retaliação à independência do Judiciário brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

TRANSPORTES - PORTOS / NAVEGAÇÃO - JBS TERMINAIS CITA PREOCUPAÇÃO E AVALIA PARTICIPAÇÃO EM LEILÃO DO TECON SANTOS 10

CEO Aristides Russi Júnior afirmou que empresa aguarda publicação final do edital para confirmar presença na licitação

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebeneews.com.br



O executivo da JBS Terminais, Aristides Russi Júnior, questionou a capacidade real do terminal na movimentação de contêineres como um dos pontos a serem questionados

A JBS Terminais, braço da multinacional que opera um terminal de contêineres no Porto de Itajaí, em Santa Catarina, aguarda a publicação do edital para saber se vai ou não participar da licitação do Tecon Santos 10, futuro empreendimento projetado para o Porto de Santos (SP). O CEO da empresa Aristides

Russi Júnior destacou a importância do ativo portuário, e avaliou preocupações a serem analisadas para participação no certame.

Nesta semana, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) encaminhou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a modelagem final do arrendamento do futuro terminal. O projeto segue as restrições determinadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), para que o leilão, previsto para ocorrer até abril, seja realizado em duas fases.

Nesse modelo, operadores portuários que não possuem ativos no Porto de Santos, como é o caso da JBS Terminais, podem fazer propostas pelo ativo na primeira fase.

Caso não haja interessados, o leilão segue para uma segunda etapa, de livre concorrência.

“De fato esperávamos que o edital já tivesse sido publicado para que a gente tivesse acesso à íntegra de todas as condições do leilão, para que pudéssemos fazer nossa modelagem e entender os desafios que nos traria. Mas, de fato, os papéis ainda não saíram. Já existem algumas indicações, mas a gente prefere ter acesso na íntegra do material para tomar uma decisão”, declarou o executivo.

Russi Jr pontuou algumas incertezas dentro da modelagem do projeto, que incluem modelo operacional e econômico do empreendimento.

“Estamos ativos, olhando o que está acontecendo, entendendo as oportunidades que aderem ao negócio da JBS. Parte da regra (do leilão) está colocada, o montante de investimentos se conhece superficialmente. Muitas dúvidas operacionais que existiam no edital passado ainda são dúvidas do mercado”, disse.

O executivo da JBS Terminais questionou a capacidade real do terminal na movimentação de contêineres como um dos pontos a serem questionados. “Todo mundo fala em 3,2 milhões de TEUs, mas existem sérias dúvidas de que é essa capacidade. Isso muda muito o modelo econômico do negócio”, analisou.

O CEO pregou cautela e lembrou os impactos da operação que o futuro terminal possa vir a causar para o município.

“Não existe uma ou duas questões. Sabemos que é um ativo relevante para o Brasil. Santos é a principal porta de entrada, onde se define onde armadores vão ser encaixados na rotação do Brasil. Precisamos ter clareza que o Tecon 10 causa no ecossistema de Santos como um todo. Capacidade é importante, mas tem alguns conjuntos de fatores que nos causa preocupação”, explicou.

O projeto

O Tecon Santos 10 promete se tornar o maior arrendamento portuário em volume de investimentos já previsto no Brasil. O megaterminal, projetado para aumentar em até 50% a movimentação de contêineres no Porto de Santos, busca atender à crescente demanda do setor.

O investimento estimado é de R\$ 6,45 bilhões, com capacidade para movimentar até 3,5 milhões de TEU — unidade padrão equivalente a um contêiner de 20 pés — por ano.



O projeto prevê quatro berços de atracação, aptos a receber os maiores navios em operação no mundo, e deve gerar mais de 3 mil empregos diretos, desde a fase de obras até o início das atividades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

TRANSPORTES - PORTOS / NAVEGAÇÃO - ANTAQ EVITA COBRANÇA INDEVIDA DE R\$ 23 MILHÕES EM SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Mediação da agência resultou em acordos em 73% das audiências realizadas entre agosto e dezembro de 2025

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou que evitou a cobrança indevida de R\$ 23,09 milhões em valores relacionados à sobre-estadia de contêineres entre agosto e dezembro de 2025. Segundo a Agência, o resultado decorreu de sua atuação como mediadora em acordos firmados entre usuários, agentes marítimos e armadores, com o objetivo de assegurar o cumprimento dos direitos e deveres das partes envolvidas na cadeia logística.

A sobre-estadia de contêineres, conhecida como detention ou demurrage, é uma cobrança aplicada pelo armador empresa responsável pelo transporte marítimo e proprietária do contêiner — ao importador ou exportador quando o equipamento permanece sob sua posse por período superior ao prazo livre previsto em contrato.

De acordo com a Antaq, a primeira audiência de conciliação sobre o tema foi realizada em 26 de agosto de 2025. Desde então, foram promovidas 240 reuniões, das quais 176 resultaram em acordo entre as partes, o que representa um índice de resolução de 73,3% das demandas analisadas. As audiências atendem a uma determinação do Acórdão 521-2025, que estimula a solução de conflitos de forma célere e efetiva, com base nos entendimentos regulatórios estabelecidos pela Resolução nº 62/2021 da agência.

As audiências conciliatórias são organizadas pelo Grupo Especializado de Fiscalização (GEF Contêineres), vinculado à Gerência de Coordenação das Unidades Regionais (GCOR), na Antaq. Após análise preliminar, os processos que apresentam indícios de irregularidades na cobrança de sobre-estadia são incluídos na fila para tentativa de acordo.

As reuniões são conduzidas por dois servidores do GEF Contêineres — um conciliador e um auxiliar — e realizadas de forma on-line, por meio da plataforma Microsoft Teams. Participam das audiências o denunciante, na condição de usuário da carga, a empresa emissora da fatura, o transportador efetivo e demais empresas envolvidas na operação.

A agência destaca ainda que as partes podem formalizar acordo antes da realização da audiência, mediante a apresentação do termo assinado e do pedido de desistência da denúncia. Nos casos em que há acordo, seja ele celebrado previamente ou durante a audiência conciliatória, o processo é arquivado pela Antaq, sem aplicação de penalidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS GOVERNO PREVÊ MAIS DE R\$ 1 BI PARA AEROPORTOS DO NORTE E NORDESTE

Nova carteira de investimentos para 2026/2027 contempla estudos, obras e equipamentos em 31 aeroportos regionais

Do Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Somados, os aportes previstos para essas duas regiões ultrapassam R\$ 1 bilhão, com R\$ 672,4 milhões destinados aos aeroportos do Norte e R\$ 424,2 milhões ao Nordeste

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou um conjunto de investimentos voltados à ampliação e à modernização da infraestrutura aeroportuária nas regiões Norte e Nordeste, dentro do planejamento para o ciclo 2026/2027. Somados, os aportes previstos para essas duas regiões ultrapassam R\$1 bilhão, com R\$ 672,4 milhões destinados ao Norte e R\$ 424,2 milhões ao Nordeste, ambos inseridos na nova carteira pública de investimentos do ministério, estimada em quase R\$ 1,8 bilhão para aeroportos regionais em todo o país.

Na Região Norte, os investimentos anunciados somam aproximadamente R\$672,4 milhões e contemplam 12 aeroportos. Segundo o ministério, os recursos estão distribuídos em diferentes frentes, que incluem a elaboração de estudos e projetos básicos, a realização de obras e melhorias de infraestrutura e a implantação de equipamentos voltados ao aumento da segurança operacional.

Estão previstos recursos para estudos e projetos nos aeroportos de Parintins e Carauari, no Amazonas; Guajará-Mirim, em Rondônia; e Rorainópolis, em Roraima. O MPor explica que essa etapa é fundamental para definir com precisão as intervenções necessárias em cada terminal, permitindo maior previsibilidade na execução das obras e melhor adequação das soluções às características locais.

Outra frente de investimento na região envolve a instalação de estações meteorológicas nos aeroportos de Barcelos, no Amazonas, e de Breves e Redenção, no Pará. De acordo com o ministério, a ampliação dessa infraestrutura contribui para aumentar a previsibilidade das operações aéreas e reforçar os níveis de segurança, especialmente em áreas com condições climáticas mais instáveis e com menor cobertura de dados meteorológicos.

As obras e melhorias de infraestrutura aeroportuária na Região Norte contemplam os terminais de Guajará-Mirim (RO), Parintins e Carauari (AM) e Rorainópolis (RR). As intervenções incluem a modernização das instalações, adequações operacionais e melhorias no atendimento aos passageiros, com foco em ampliar a capacidade e a eficiência dos aeroportos.

Dentro das ações direcionadas à Amazônia Legal, o ministério também prevê investimentos nos aeroportos de Eirunepé, Iauaretê e São Gabriel da Cachoeira, no Amazonas, além de Marechal Thaumaturgo, no Acre. Segundo o MPor, esses terminais estão localizados em áreas estratégicas e de difícil acesso, onde o transporte aéreo é, em muitos casos, a principal forma de conexão com outros centros urbanos e com serviços públicos essenciais.

Ao comentar os investimentos, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que a aviação regional tem papel central na dinâmica da Região Norte. Para ele, os recursos previstos contribuem diretamente para melhorar a mobilidade da população e criar condições mais favoráveis ao desenvolvimento econômico e social, ao qualificar a infraestrutura aeroportuária e ampliar a conectividade entre municípios.

Nordeste

No Nordeste, o MPor anunciou investimentos de R\$ 424,2 milhões em aeroportos regionais, também dentro da nova carteira pública para o ciclo 2026/2027. Segundo o ministério, os recursos serão aplicados em estudos, projetos, obras de infraestrutura e na instalação de equipamentos, com foco em preparar os terminais para a ampliação da demanda e para uma operação mais eficiente e segura.

Entre as ações previstas na região estão a elaboração de estudos e projetos básicos para os aeroportos de Feira de Santana (BA), o novo aeroporto de Conde (BA) e Iguatu (CE). De acordo com

o MPor, essa etapa permitirá definir soluções técnicas mais adequadas às necessidades de cada localidade, facilitando a execução futura das obras.

A instalação de estações meteorológicas está prevista para os aeroportos de Patos (PB), Sobral (CE), Balsas (MA) e Gurupi (TO). O ministério avalia que esses equipamentos reforçam a segurança das operações aéreas e contribuem para a regularidade dos voos, especialmente em regiões com menor densidade de infraestrutura aeronáutica.

No campo das obras e melhorias de infraestrutura, os investimentos no Nordeste incluem os aeroportos de Barra do Corda, Bacabal e Santa Inês, no Maranhão; Picos, no Piauí; e Ilhéus, na Bahia. Segundo o MPor, as intervenções buscam modernizar os terminais, adequar as instalações operacionais e melhorar as condições de atendimento aos usuários.

Projetos

Ao tratar da carteira de investimentos, o ministro Silvio Costa Filho afirmou que o objetivo é estruturar um conjunto de projetos capaz de preparar os aeroportos regionais para crescer de forma organizada. Na avaliação do ministro, o planejamento antecipado permite que os investimentos sejam realizados com maior eficiência e alinhados às demandas das cidades atendidas pelos terminais.

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, destacou que a priorização de estudos e projetos contribui para dar mais agilidade à execução das obras e reduzir riscos durante a fase de implantação. Segundo ele, o ministério vem adotando metodologias que integram informações técnicas, custos e prazos, com o objetivo de elevar a qualidade das entregas e melhorar a gestão dos empreendimentos.

No conjunto nacional, a nova carteira pública de investimentos em aeroportos regionais prevê 34 empreendimentos em 31 aeroportos, distribuídos por 16 estados. Um dos destaques do programa, segundo o MPor, é a adoção da metodologia BIM (Building Information Modelling) em cerca de 65% dos projetos, em consonância com a Estratégia BIM BR e com a Lei nº 14.133, que rege as novas contratações públicas.

Fonte: BÉ NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO À EXTENSÃO DO CONTRATO DA FCA!



WALDECK ORNELAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

Tal encaminhamento, se consumado, refletirá o suprasumo da autossuficiência do establishment burocrático, o coroamento da ineficiência administrativa, o descaso para com a sociedade, a falta de compromisso com o desenvolvimento, o desdém com os interesses do país.

Era só o que faltava: depois de dez anos de análise do pedido de renovação antecipada da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), cogita-se agora não a conclusão do processo, mas a extensão do atual contrato de concessão por dois anos ... para permitir o encerramento da análise.

Tal encaminhamento, se consumado, refletirá o suprasumo da autossuficiência do establishment burocrático, o coroamento da ineficiência administrativa, o descaso para com a sociedade, a falta de compromisso com o desenvolvimento, o desdém com os interesses do país.

Mas esta é exatamente a cogitação de que nos deu notícia a Folha de São Paulo (<https://folha.com/js758gym>), em 15/1/2026, ante o vencimento da concessão atual em 30 de agosto próximo.



O estamento burocrático do poder público brasileiro teve todo o tempo do mundo para avaliar o pedido inicial da empresa – que era desastroso –, dizer o que deve ser o interesse público, negociar novas bases com a concessionária e aceitar ou não a renovação antecipada do atual contrato de concessão. Empurrar com a barriga a solução do problema – por longos dez anos – para, ao fim e ao cabo, corroborar com a inércia, constitui mais do que descaso, falta de compromisso e responsabilidade. É crime de lesa pátria. Precisa ser apurado pelo Ministério Público e denunciado à Justiça.

Ninguém foi pego de surpresa, para dizer, agora, que não há tempo para concluir o processo. O que há é clara negligência. Ou, pior, será conivência, cumplicidade ou complô?

Até porque a legislação obriga que o Poder Concedente dê início aos estudos para uma nova concessão com dois anos de antecedência em relação ao término do contrato em vigor. E, segundo consta, o procedimento foi aberto tempestivamente, tendo a Infra – estatal de suporte técnico ao Ministério dos Transportes – sido acionada para realizar os estudos necessários. Já deve, portanto, o governo contar com as alternativas técnicas à sua disposição e poderia tê-las acionado a tempo.

Felizmente, o Ministério dos Transportes, segundo a matéria, parece ainda apostar na conclusão do processo em tempo hábil, embora não tenha mais controle sobre os prazos, por depender inclusive de agente externo.

Aspecto curioso, aliás, é o que se tornou a participação do Tribunal de Contas da União (TCU) nesses processos administrativos. O TCU é órgão de controle externo, auxiliar do Poder Legislativo na fiscalização das contas públicas. Não integra o Poder Executivo, nem deve participar do seu processo decisório.

Apesar do fato de o art. 70 da Constituição – que apoiei como constituinte – ter atribuído ao sistema de controle, interno e externo, competência para a fiscalização operacional das ações governamentais, as atividades de controle externo que sejam realizadas ao longo do andamento dos processos administrativos não deveriam nunca implicar em postergação de decisões e do cumprimento de prazos, mas realizarem-se de forma simultânea e paralela, não sucessiva – como, por conveniência, virou prática –, nem como parte obrigatória do processo decisório. Por óbvio, tornou-se uma espécie de habeas-corpus preventivo do estamento burocrático quanto à regularidade das decisões e dos procedimentos. Significa, no entanto, desvio de finalidade do sistema de controle externo, que agora se sente à vontade para interferir na gestão pública e até no Banco Central.

O que deve prevalecer sempre e importar mais é o mérito das questões. E este é que está sendo negligenciado.

Certamente o sentimento de indignação e revolta que move os baianos não é o mesmo de outros estados onde a concessionária possa estar operando com eficiência o mesmo contrato, que abrange mais de 7.000km de ferrovias no Leste brasileiro.

Estender o atual contrato é premiar a ineficiência, a negligência e a irresponsabilidade com que a concessionária tratou a malha baiana ao longo dos últimos trinta anos e prolongar por mais dois anos a agonia da economia do quarto mais populoso estado da federação!

Tudo no âmbito de uma estratégia empresarial à qual só interessavam cargas de minérios, deixando de lado os grãos, os fertilizantes, a carga geral e até mesmo o transporte de combustíveis. Na Bahia, a antiga malha ferroviária foi deixada ao léu, deteriorando-se progressiva e continuamente, até chegar ao ponto em que se encontra, com a própria concessionária devolvendo trechos que antes tinham vitalidade econômica, comprometida pelo seu desinteresse em explorá-la.

Qualquer que venha a ser o desfecho, este caso precisa ser objeto de escrutínio acadêmico, face ao descaso com que a sociedade, a economia e a responsabilidade são deixadas à margem por um serviço público que dá mais valor às suas próprias regras operacionais do que ao retorno, à entrega e à resposta à sua razão de existir. Mais do que isto, requer iniciativa legislativa capaz de corrigir os rumos de uma ordem burocrática que coloca os processos e as rotinas acima do interesse social e do

bem comum, como prevalece hoje no país e que não está sujeita a qualquer sanção ou controle social.

A esta altura dos acontecimentos – ainda que seja ruim – a melhor das alternativas tornou-se a renovação antecipada da concessão. Nunca a extensão do contrato vigente, que, aliás, não traz qualquer obrigação de investimento.

TAL ENCAMINHAMENTO, SE CONSUMADO, REFLETIRÁ O SUPRASSUMO DA AUTOSSUFICIÊNCIA DO ESTABLISHMENT BUROCRÁTICO, O COROAMENTO DA INEFICIÊNCIA ADMINISTRATIVA, O DESCASO PARA COM A SOCIEDADE, A FALTA DE COMPROMISSO COM O DESENVOLVIMENTO, O DESDÉM COM OS INTERESSES DO PAÍS

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: 19/01/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS SUPERA METAS DE PRODUÇÃO E FECHA 2025 COM 2,40 MILHÕES DE BPD

Produção total de óleo e gás alcança 2,99 milhões de boed, com crescimento de 11% e novos recordes no pré-sal

Do Estadão Conteúdo



O desempenho esteve associado, entre outros fatores, à entrada em operação de novas plataformas na Bacia de Santos: os FPSO Almirante Tamandaré e Alexandre de Gusmão

A Petrobras fechou 2025 com produção média de 2,40 milhões de barris de óleo por dia (bpd), volume que ficou acima do limite superior da meta prevista no Plano de Negócios 2025–2029. O resultado representa crescimento

de 11% em relação a 2024 e superou em 0,5 ponto percentual o teto do guidance estabelecido pela companhia.

Considerando a produção total de óleo e gás natural, a estatal alcançou média de 2,99 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), desempenho 11% superior ao do ano anterior e 2,8 pontos percentuais acima do limite máximo da meta (+4%). Já a produção comercial de óleo e gás natural somou 2,62 milhões de boed, superando em 0,9 ponto percentual o teto projetado no plano de negócios.

Segundo a empresa, os volumes registrados em 2025 configuram recordes anuais históricos tanto para a produção de óleo quanto para a produção total e a produção comercial, ao longo de mais de sete décadas de operação. No pré-sal, também foram registrados novos patamares máximos: a produção total própria chegou a 2,45 milhões de boed, enquanto a produção operada alcançou 3,70 milhões de boed. O pré-sal respondeu por 82% da produção total da Petrobras no ano.

O desempenho esteve associado, entre outros fatores, à entrada em operação de duas novas plataformas na Bacia de Santos: o FPSO Almirante Tamandaré, no campo de Búzios, e o FPSO Alexandre de Gusmão, no campo de Mero. No mesmo período, o FPSO Marechal Duque de Caxias, também em Mero, atingiu seu topo de produção, enquanto o FPSO Almirante Tamandaré registrou recorde operacional, com produção média próxima de 240 mil bpd nos meses de novembro e dezembro, tornando-se a plataforma com maior produção no país.

Ao longo do ano, a companhia também avançou no processo de ramp-up de outras unidades, como os FPSOs Maria Quitéria, no campo de Jubarte, e Anita Garibaldi e Anna Nery, nos campos de Marlim e Voador. De acordo com a Petrobras, a melhora nos indicadores de eficiência operacional das unidades contribuiu para a superação das metas estabelecidas.

empresa foi o atingimento de 1 milhão de barris de óleo por dia de produção operada no campo de Búzios, com seis plataformas em funcionamento. A sétima unidade do campo, a plataforma P-78, entrou em operação em 31 de dezembro e deve ampliar a capacidade produtiva nos próximos períodos.

A Petrobras atribui os resultados ao conjunto de investimentos realizados e à atuação integrada de suas equipes, mantendo, segundo a companhia, os parâmetros de segurança operacional, confiabilidade dos ativos e atenção às questões ambientais ao longo do ciclo produtivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL TERÁ ACESSO A 36% DO COMÉRCIO GLOBAL DE BENS

De acordo com levantamento da CNI, o acordo comercial entre Mercosul e União Europeia é o ponto de virada da indústria brasileira

Da Agência Brasil



O Brasil terá prazos mais longos, entre 10 e 15 anos, para reduzir tarifas de 44,1% de seus produtos, uma transição gradual e previsível.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresentou um levantamento que aponta que o acordo comercial entre Mercosul e União Europeia (UE) vai aumentar de 8% para 36% o acesso brasileiro ao mercado de importações mundiais de bens. Isso porque a União Europeia, sozinha, respondeu por 28% do comércio global em 2024.

A análise foi divulgada no sábado (17), após a assinatura do tratado pelos representantes do bloco europeu e dos países integrantes do Mercosul, em cerimônia em Assunção, no Paraguai. A entidade industrial brasileira avalia que a formalização do acordo é uma virada estratégica para a indústria brasileira.

O levantamento indica também que 54,3% dos produtos negociados, que correspondem a mais de cinco mil itens, terão imposto zerado na União Europeia assim que o acordo Mercosul-UE entrar em vigor. Já do lado do Mercosul, o Brasil terá prazos mais longos, entre 10 e 15 anos, para reduzir tarifas de 44,1% dos produtos (4,4 mil itens), assegurando uma transição gradual e previsível.

“Com base nos dados de 2024, 82,7% das exportações do Brasil para a UE passarão a ingressar no bloco sem tarifa de importação desde o início da vigência. Por outro lado, o Brasil se comprometeu a zerar imediatamente tarifas de apenas 15,1% das importações com origem na União Europeia, reforçando a diferença favorável ao país”, avalia a CNI.

Após a assinatura, o texto ainda será submetido à ratificação do Parlamento Europeu e dos congressos nacionais de cada país integrante do Mercosul. A entrada em vigor da parte comercial do acordo depende da aprovação legislativa, com previsão de implementação gradual ao longo dos próximos anos.



Ainda de acordo com a análise da entidade, o Brasil terá, em média, oito anos adicionais para se adaptar à redução tarifária, se comparado ao prazo do bloco europeu e considerando o comércio bilateral e o cronograma previsto no Acordo Mercosul-UE.

“A assinatura do acordo é um marco histórico para o fortalecimento da indústria brasileira, a diversificação da pauta exportadora e a integração internacional do país ao comércio global”, diz a CNI.

“Em negociação há mais de 25 anos, trata-se do tratado mais moderno e abrangente já negociado pelo Mercosul e vai além da redução de tarifas ao incorporar disciplinas que aumentam a previsibilidade regulatória, reduzem custos e criam um ambiente mais favorável aos investimentos, à inovação e à criação de empregos”, avalia a entidade.

Geração de empregos

Em 2024, segundo a CNI, a cada R\$ 1 bilhão exportado do Brasil à UE foram criados 21,8 mil empregos e movimentados R\$ 441,7 milhões em massa salarial e R\$ 3,2 bilhões em produção.

Em relação ao setor agroindustrial, o acordo também traz resultados positivos, uma vez que cotas negociadas favorecem setores-chave e, no caso da carne bovina, são mais do que o dobro das concedidas pela União Europeia a parceiros como o Canadá e mais de quatro vezes superiores às destinadas ao México. As cotas de arroz superam o volume atualmente exportado pelo Brasil ao bloco, ampliando o potencial de acesso ao mercado europeu.

Cooperação tecnológica

A assinatura do tratado cria ainda um ambiente favorável para ampliar projetos de pesquisa e desenvolvimento voltados à sustentabilidade e à inovação tecnológica, aponta a CNI.

“As novas exigências regulatórias e de mercado impulsionam oportunidades em tecnologias de descarbonização industrial – como captura, uso e armazenamento de carbono, uso e mineralização de CO₂, eletrificação com hidrogênio de baixa emissão, motores híbrido-flex e reciclagem de baterias e minerais críticos –, e no desenvolvimento de bioinsumos para uma agricultura mais resiliente. A articulação dessas frentes fortalece a cooperação tecnológica, acelera a transição para uma economia de baixo carbono e amplia a competitividade do Brasil no mercado europeu”, aponta a entidade.

Em 2024, a União Europeia foi destino de US\$ 48,2 bilhões das exportações brasileiras, o equivalente a 14,3% do total exportado pelo país, e permanece como o segundo principal mercado externo do Brasil, atrás da China. No mesmo período, o bloco respondeu por US\$ 47,2 bilhões das importações brasileiras, 17,9% do total.

A quase totalidade (98,4%) das importações brasileiras provenientes da Europa corresponderam a produtos da indústria de transformação, enquanto 46,3% das exportações brasileiras à UE foram de bens industriais. Considerando os insumos industriais, a participação no comércio em 2024 foi de 56,6% das importações originárias do bloco e de 34,2% das exportações do Brasil para a União Europeia, segundo a CNI.

“Essa complementaridade contribui para a modernização do parque industrial brasileiro aumentando a competitividade da indústria. A UE também é destaque como o principal investidor no Brasil. Em 2023, o bloco respondeu por 31,6% do estoque de investimento produtivo estrangeiro no país, somando US\$ 321,4 bilhões. O Brasil foi o maior investidor latino-americano na União Europeia: o bloco foi destino de 63,9% dos investimentos brasileiros no exterior”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/01/2026

BE JOB - OPINIÃO - ESTRATÉGIA - O PREÇO INVISÍVEL DE DECIDIR QUANDO TODOS QUEREM “NÃO DECIDIR”



HUDSON CARVALHO

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

opinioao@portalbenews.com.br

“Nada é mais difícil – e, portanto, mais precioso – do que saber decidir.

Napoleão Bonaparte

Só você e o goleiro, frente a frente, no meio da trave. Só os dois.”

Os outros 20 jogadores, observando. A torcida, observando. É final de campeonato. Placar empatado. O cronômetro marcando os últimos minutos da prorrogação.

Na sua cabeça, uma dúvida retumbante: “Driblo para a direita, ou para a esquerda?” Milissegundos para resolver.

Ele vai “cair” para qual lado? “Para onde caiu da última vez?” O coração acelera. Mais um microssegundo. Você hesita, demora, e ... o goleiro toma a bola dos seus pés. O jogo está perdido. Parabéns! Seu time é vice-campeão.

Não se acanhe. Você não está sozinho. Faz parte do enorme contingente de pessoas que, num momento crucial, preferem não decidir.

Alguns dirão “Ou não conseguiu.”, querendo diminuir a responsabilidade do autor. Ainda neste texto, mostraremos que não é bem assim. Há um processo de decisão que deve ser compartilhado, mas o ato final, que é decidir, tem autor. É uma atribuição de CPF, não de CNPJ.

Convenhamos: o problema não é decidir sob incerteza. Nunca foi. Executivos estão acostumados a trabalhar com informação incompleta, cenários voláteis e pressão externa. Incerteza é parte estrutural do trabalho.

O que encarece projetos, destrói valor e compromete resultados é tentar decidir dentro de sistemas que foram desenhados para evitar a decisão. Jogam contra. Nesses ambientes, a incerteza não só paralisa, mas expõe uma fragilidade institucional instalada.

Projetos não atrasam porque o contexto é adverso. Atrasam porque cada instância adiciona cautela sem assumir responsabilidade. Pareceres orientam sem decidir, comitês avaliam sem concluir, órgãos acompanham sem responder pelo desfecho. O processo só parece que avança, enquanto a decisão se dissolve. O tempo, que deveria ser tratado como ativo estratégico, passa a ser consumido como se fosse infinito.

O custo desse comportamento pode ser medido. Estudos internacionais indicam que executivos dedicam entre 35% e 40% do seu tempo a processos decisórios e que mais da metade desse esforço é considerada ineficiente. Em grandes organizações, isso representa centenas de milhares de dias de trabalho desperdiçados por ano e impactos financeiros que chegam a centenas de milhões de dólares.

É um custo que raramente aparece na planilha original, mas que se impõe na execução, no prazo e na credibilidade institucional. É tratado como se fosse algo inevitável. Não acredite nisso e lute contra o quanto puder.



Ouvir, compartilhar é necessário. Escuta qualificada, diversidade de visões e análise técnica elevam a qualidade das escolhas. “Quem ouve mais, erra menos”, como dizem. O problema começa quando o ouvir deixa de ser preparação e passa a ser proteção. Sistemas imaturos usam a escuta como álibi para não decidir. Chamam isso de governança, quando na prática se trata de diluição de responsabilidade.

Organizações capazes de combinar velocidade e qualidade decisória apresentam desempenho financeiro superior às que agem de forma contrária. Decidir tarde, quase sempre, custa mais do que decidir com informação imperfeita. “O ótimo é inimigo do bom”. Vendem imagem de prudência onde existe, de verdade, aversão ao risco. Pergunto: Quem opera em ambiente isento de risco?

Sistemas que não decidem negam essa realidade criando rituais. Multiplicam fóruns, ampliam instâncias e confundem consenso com liderança. Errado! Líderes assumem o comando do processo de decisão.

A conta é simples: quanto maior o número de instâncias sem autoridade decisória clara, menor a capacidade real de decidir e maior a probabilidade de atraso, retrabalho e perda de valor estratégico.

Decidir, no fim, é um ato solitário. A responsabilidade não se dilui no colegiado, não se reparte no parecer e não se transfere para a instância seguinte. Repito a ideia do início do texto: decisão tem autor, como escrevemos acima.

Liderança forte não ignora a escuta, mas aceita que decidir não é um ato coletivo. É um momento de síntese, coragem e compromisso institucional. Organizações eficientes deixam isso explícito. Elas escutam amplamente, analisam com rigor e definem quem decide, quando decide e com base em quais critérios.

O verdadeiro desafio não está em reduzir a incerteza, mas em construir instituições capazes de sustentar decisões difíceis. E tolerar o erro, parte integrante do processo de acerto.

Onde essa clareza existe, o risco é administrado e o tempo trabalha a favor. Onde não existe, o sistema inteiro paga — silenciosamente — o preço invisível de decidir em estruturas que, na prática, não decidem.

Hudson Carvalho é consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, diretor regional da Wisdom Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista e diretor executivo da Elabore-Online – Pessoas e Resultados (elaboreonline@gmail.com; <https://wa.me/message/5S2EHIT7sESXHB1>). Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras

O PROBLEMA NÃO É DECIDIR SOB INCERTEZA. NUNCA FOI. EXECUTIVOS ESTÃO ACOSTUMADOS A TRABALHAR COM INFORMAÇÃO INCOMPLETA, CENÁRIOS VOLÁTEIS E PRESSÃO EXTERNA. INCERTEZA É PARTE ESTRUTURAL DO TRABALHO. O QUE ENCARECE PROJETOS, DESTRÓI VALOR E COMPROMETE RESULTADOS É TENTAR DECIDIR DENTRO DE SISTEMAS QUE FORAM DESENHADOS PARA EVITAR A DECISÃO. JOGAM CONTRA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/01/2026

JUSTIÇA - BOLSONARO: MAIS UM PEDIDO DE PRISÃO DOMICILIAR NEGADO

Dessa vez, a solicitação foi feita por um advogado que não faz parte da defesa do ex-presidente. Gilmar Mendes rejeitou

Da Agência Brasil



Dessa vez, o pedido foi rejeitado pelo ministro Gilmar Mendes (foto). Alexandre de Moraes se declarou impedido por questão regimental

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou um pedido de prisão domiciliar em favor de Jair Bolsonaro feito pelo advogado Paulo Emendabili Barros de Carvalhosa, que não compõe a banca oficial de defesa do ex-presidente.

O habeas corpus (HC) com pedido de prisão domiciliar foi apresentado no dia 10 de janeiro e alegava não existirem condições adequadas de atendimento médico continuado a Bolsonaro na cela onde cumpria pena, na Superintendência da Polícia Federal (PF) em Brasília.

Dois dias antes do pedido, no entanto, o ex-presidente já havia sido transferido, por ordem do ministro Alexandre de Moraes, para a Sala de Estado Maior do 19º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF), no Complexo Penitenciário da Papuda, também no DF, onde deve seguir cumprindo, em regime fechado, a pena de 27 anos e três meses de prisão por liderar tentativa de golpe de Estado.

Inicialmente, o pedido de prisão domiciliar foi distribuído por sorteio à ministra Carmen Lúcia, mas, como o Judiciário está de recesso, o processo foi redistribuído a Moraes, vice-presidente do STF, que responde pelo plantão durante o recesso forense.

Como o Habeas Corpus questionava uma decisão do próprio Moraes, relator da ação penal da trama golpista, ele se declarou impedido de apreciar pedido devido a uma questão regimental. “Uma vez que a autoridade apontada como coatora no presente habeas corpus é o próprio ministro responsável pela análise das urgências no período, inviável a apreciação dos pedidos formulados por esta vice-presidência”, escreveu o ministro na decisão.

O ministro, então, redistribuiu o processo para Gilmar Mendes, decano da Corte, conforme previsão do Regimento Interno que determina o encaminhamento de ações por ordem decrescente de antiguidade no tribunal.

“Considerando as peculiaridades do caso concreto, não é cabível o manejo da via do habeas corpus por terceiro, mormente se considerado que há defesa técnica constituída e atuante em favor do paciente. Compreensão diversa, além de possibilitar eventual desvio de finalidade do writ [remédio] constitucional, poderia propiciar o atropelo da estratégia defensiva, consequência que não se compatibiliza com a protetiva destinação constitucional do remédio processual”, escreveu o ministro Gilmar Mendes, em sua decisão.

Indevida substituição

O ministro ponderou ainda que, embora exercendo competência legítima na análise do pedido, uma decisão divergente significaria uma “indevida substituição da competência previamente estabelecida” pelo STF em relação ao princípio do juiz natural, já que Alexandre de Moraes é o magistrado relator da ação penal envolvendo o ex-presidente Bolsonaro.

O habeas corpus é um dispositivo previsto na Constituição Federal que pode ser apresentado por qualquer pessoa, seja em favor próprio ou de terceiros, e não requer proposição assinada por um advogado. Além disso, por se tratar de um remédio jurídico que busca garantir liberdade de locomoção a pessoas presas, sua tramitação é gratuita, e a análise é considerada de urgência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

JUSTIÇA - FLÁVIO DINO DETERMINA ACELERAÇÃO DE AUDITORIA DE EMENDAS AO SUS

Ministro não aceitou cronograma que previa auditoria até 2027. O novo calendário deve ser entregue ainda este mês

Do Estadão Conteúdo

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), rejeitou na sexta-feira o cronograma de auditoria de emendas parlamentares apresentado pelo Departamento Nacional de Auditoria do SUS (Denasus) e mandou o órgão planejar uma fiscalização mais célere. O novo calendário deve ser entregue em até 10 dias. O cronograma anterior previa a realização da auditoria até 2027.

“Sem controles e auditorias jamais haverá o adequado cumprimento das determinações da Constituição, constantes do acórdão do STF, quanto à TRANSPARÊNCIA e RASTREABILIDADE das emendas parlamentares”, ressaltou.

Em 2024, Dino determinou que as emendas na área da saúde só podem ser movimentadas em contas específicas individualizadas criadas com esse fim. O objetivo é aumentar a rastreabilidade dos recursos públicos.

De acordo com relatório entregue pela Advocacia-Geral da União (AGU), até 13 de junho de 2025, 698 das 1.282 contas criadas para o repasse de emendas parlamentares na área da saúde ainda estavam sem regularização, o que corresponde 723 propostas com um valor total de R\$ 335,5 milhões.

O ministro considerou o cronograma proposto “demasiado largo” e disse que a capacidade operacional do Denasus está “aquém dos novos desafios, inclusive os oriundos da parlamentarização das despesas do SUS, intensificada a partir de 2020”. Ele destacou ainda que o montante de emendas parlamentares na área da saúde evoluiu de R\$ 5,7 bilhões, em 2016, para R\$ 22,9 bilhões, em 2023.

Diante da baixa capacidade do órgão para a realização das auditorias, Dino determinou que o Denasus deve apresentar em até 30 dias um plano emergencial de recomposição da força de trabalho. “As reduções de pessoal verificadas nas últimas duas décadas custam muito mais caro ao país, em face da óbvia degradação da quantidade e qualidade das auditorias quanto à aplicação de centenas de bilhões de reais de dinheiro público”, afirmou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

JUSTIÇA - DELEGADOS DA PF APONTAM CENÁRIO ‘ATÍPICO’ EM INQUÉRITO SOBRE MASTER

Em nota, Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal se diz preocupada com decisões judiciais e espera atuação mais harmônica

Do Estadão Conteúdo



A nota da associação não cita diretamente o ministro Dias Toffoli, mas faz referência a decisões do magistradamentos.

Delegados da Polícia Federal (PF) se dizem altamente “preocupados” com o andamento do inquérito sobre o caso Master em razão de “indícios” de que prerrogativas da classe “vêm sendo indevidamente mitigadas”.

A nota divulgada pela ADPF ressaltava que ao STF “compete o exercício da jurisdição constitucional”, enquanto aos delegados “incumbe a condução da investigação criminal”. A manifestação rememora a atuação conjunta da PF e do STF em investigações anteriores,

com a produção de “incumbe a condução da investigação criminal”. Também saiu em defesa das investigações conduzidas pela corporação, assentadas em “protocolos técnicos consagrados”.

Quebra de sigilo

Em nota divulgada no sábado, 17, a classe reage ao cenário “manifestamente atípico” na investigação sob relatoria do ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal. Segundo o grupo, tal contexto causa “legítima perplexidade institucional”.

A manifestação é assinada pela Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal, que diz esperar que a PF e o Supremo Tribunal Federal possam “restabelecer uma atuação institucional harmônica, cooperativa e estritamente balizada pelo ordenamento jurídico”. A nota não cita diretamente Toffoli, mas faz referência a decisões do magistrado.

Os delegados destacam que, no bojo da investigação sobre o caso Master, foram determinadas acareações e “prazos exíguos para buscas e apreensões e inquirições”. Segundo o grupo, tais procedimentos se dão “à margem do planejamento investigativo estabelecido pela autoridade policial”.

Em dezembro, Toffoli chegou a marcar uma acareação entre o Banco Central, o dono do Master, Daniel Vercaro, e o ex-presidente do BRB, Paulo Henrique Costa. Ao fim, o representante do BC foi dispensado do procedimento. Além disso, Toffoli externou mal-estar com a PF e atribuiu à corporação “inércia” na abertura da segunda etapa da Operação Compliance Zero.

A nota dos delegados de Polícia Federal menciona ainda determinações sobre o encaminhamento de materiais para “outros órgãos” e a escolha nominal de peritos para a realização de exames nos objetos apreendidos com os alvos da Compliance Zero.

Tal indicação, por sua vez, faz referência a uma série de decisões de Toffoli: inicialmente o ministro determinou que os objetos apreendidos na segunda etapa da ofensiva fossem encaminhados ao STF; depois, houve um recuo, com a determinação de remessa dos objetos à procuradoria-Geral da República; ao fim foram escolhidos peritos para análise dos materiais. No entanto, segundo a ADPF, nem mesmo no âmbito interno da corporação, a designação de peritos ocorre por escolha pessoal ou nominal.

Nesse contexto, os delegados sustentam “afronta às prerrogativas legalmente conferidas” à classe para “para a condução técnica, imparcial e eficiente da investigação criminal”. O grupo sustenta ainda que tal cenário compromete inclusive a “adequada e completa elucidação dos fatos em apuração”.

A nota divulgada pela ADPF ressalta que ao STF “compete o exercício da jurisdição constitucional”, enquanto aos delegados “incumbe a condução da investigação criminal”. A manifestação rememora a atuação conjunta da PF e do STF em investigações anteriores, com a produção de “incumbe a condução da investigação criminal”. Também saiu em defesa das investigações conduzidas pela corporação, assentadas em “protocolos técnicos consagrados”.

Quebra de sigilo

A Polícia Federal (PF) quebrou os sigilos bancário e fiscal de 101 pessoas e entidades investigadas no caso do Banco Master. A medida foi autorizada em 6 de janeiro pelo ministro Dias Toffoli do Supremo Tribunal Federal (STF). A decisão teve o sigilo retirado na sexta-feira, 16. As quebras de sigilo abrangeram as movimentações no período de 20 a 21 de outubro de 2025. A solicitação foi pela Polícia Federal (PF) com aval da Procuradoria-Geral da República (PGR).

De acordo com a decisão, a apuração aponta indícios da prática de crimes como gestão fraudulenta de instituição financeira, induzimento de investidores em erro, uso de informação privilegiada, manipulação de mercado e lavagem de capitais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

JUSTIÇA - FUNDO GARANTIDOR DE CRÉDITOS INICIA PROCESSO DE PAGAMENTOS

Pessoas físicas e jurídicas devem fazer a solicitação dos valores que têm a receber. O pagamento será efetuado em até dois dias úteis

Do Estadão Conteúdo

O Fundo Garantidor de Créditos (FGC) informou que deu início no sábado, 17, ao processo de pagamento das garantias aos credores do Banco Master, Banco Master de Investimento e Banco Letsbank. A liberação ocorre após o liquidante nomeado pelo Banco Central concluir o processo de consolidação e revisão das informações dos depositantes e investidores das instituições liquidadas.

Desde sábado, as pessoas físicas já podem dar sequência à solicitação dos valores por meio do aplicativo oficial do FGC. No caso de pessoas jurídicas, o procedimento deve ser realizado exclusivamente pelo site da entidade. Concluída essa etapa, o pagamento é efetuado em até dois dias úteis, sempre em conta de titularidade do próprio credor.

Segundo o diretor-presidente do FGC, Daniel Lima, cada liquidação extrajudicial apresenta particularidades técnicas que influenciam o tempo necessário para a consolidação dos dados. Ele destacou o trabalho contínuo das equipes envolvidas para viabilizar os pagamentos no menor prazo possível e reforçou que, apesar do avanço do processo, é fundamental que os credores estejam atentos a tentativas de fraude.

Após a consolidação final das informações do conglomerado Master o número de credores com direito à garantia foi revisado de uma estimativa inicial de 1,6 milhão para cerca de 800 mil. O valor total a ser pago em garantias soma R\$ 40,6 bilhões, levemente abaixo da projeção inicial de R\$ 41,3 bilhões.

Mesmo com esse desembolso, o FGC afirma manter liquidez robusta: o fundo contava com R\$ 125 bilhões em reservas em novembro de 2025, montante considerado suficiente para enfrentar cenários severos de estresse no sistema financeiro.

O FGC oferece garantia ordinária de até R\$ 250 mil por CPF ou CNPJ, por instituição financeira, para produtos como conta corrente, poupança, CDB, RDB, LCI, LCA e LCD. Existe ainda um teto global de R\$ 1 milhão por CPF ou CNPJ a cada período de quatro anos, considerando o conjunto de garantias pagas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

JUSTIÇA - OPINIÃO - DIREITO - ENTRE A BARBÁRIE E O PRIVILÉGIO



THIAGO BENITO ROBLES

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

opinioao@portalbenews.com.br

Há dias em que uma notícia não informa. Ela desorganiza. Não porque traga algo absolutamente novo, mas porque escancara, sem pudor, aquilo que já vínhamos aceitando em silêncio.

A última sexta-feira foi um desses dias.

Não escrevo este texto contra governos, partidos ou ideologias. Escrevo a partir de um incômodo mais profundo. A sensação de que estamos desaprendendo a reconhecer o que é limite, o que é exceção, o que é justo. E, sobretudo, o que é prisão.

Imagine um apartamento de 68 metros quadrados. Banheiro, cozinha, lavanderia, quarto, sala e uma área externa. Nada extravagante. Nada luxuoso. Apenas suficiente. Para milhões de brasileiros, esse espaço não é um detalhe arquitetônico. É um horizonte de dignidade.



É curioso como normalizamos o sacrifício quando ele é coletivo. Trabalhar uma vida inteira para financiar um imóvel é visto como virtude. Viver de aluguel por décadas é tratado como destino. Não ter casa alguma, como falha individual.

Pouco se fala do sistema que produz essas ausências.

Os números existem, mas raramente nos atravessam.

Centenas de milhares de pessoas vivem sem moradia.

Milhões não têm acesso a uma habitação adequada. A rua, o abrigo improvisado, a favela tornam-se paisagens aceitáveis. Não porque sejam justas, mas porque nos acostumamos a elas.

O mesmo acontece com as prisões.

Aprendemos a pensar o cárcere como um espaço fora da moral comum. Um lugar onde a dignidade é suspensa, onde a exceção vira regra. Superlotação, doenças, violência. Tudo isso passa a ser explicado por uma palavra conveniente, merecimento.

E aqui faço questão de ser claro. Não escrevo para defender crimes. Escrevo para questionar um modelo. Um modelo que transforma a pena em vingança silenciosa para uns e em encenação confortável para outros.

Porque, afinal, o que é uma pena privativa de liberdade?

Se alguém cumpre pena em condições sub-humanas, algo está errado. Se alguém cumpre pena em condições que reproduzem conforto, privacidade e autonomia, algo também está errado. A diferença entre esses dois erros não é jurídica. É política, simbólica e moral.

Criamos, sem assumir, categorias invisíveis de criminosos. Há aqueles que devem sentir o peso do Estado no corpo, na mente, na sobrevivência. E há aqueles para quem a punição parece cuidadosamente desenhada para não ferir demais, para não constranger excessivamente, para não romper a biografia.

Essa assimetria corrói o sentido da Justiça de forma silenciosa. Não pelo excesso de rigor nem pela indulgência isolada, mas pela mensagem que transmite. A de que a lei não pesa da mesma forma para todos.

Talvez o mais perturbador não seja o caso específico que motivou este texto, mas o que ele revela sobre nós. Sobre a facilidade com que aceitamos que a pena seja dura demais para alguns e suave demais para outros. Sobre como aprendemos a chamar isso de normalidade institucional.

O que se revela, no fundo, é o modelo de sociedade que estamos alimentando. Uma sociedade que valoriza o status, a imagem, o reconhecimento imediato. Tudo precisa ser rápido, confortável, esteticamente aceitável. Até a punição.

A exceção deixa de chocar quando veste as roupas certas.

E assim vamos normalizando distorções profundas como se fossem apenas mais um ruído do cotidiano.

Como explicar isso a uma criança? Como ensinar que a lei é igual para todos quando a realidade insiste em desmentir o discurso? Como falar em responsabilidade, consequência e limite quando a punição se molda ao status de quem é punido?

A Justiça, quando perde a medida, deixa de ser Justiça. Não por ser severa nem por ser humana, mas por ser seletiva.

Não aceito normalizar o errado. Não aceito que a prisão seja desumana para muitos e simbólica para poucos. Não aceito que o debate seja reduzido a paixões políticas quando o que está em jogo é algo mais profundo o tipo de sociedade que estamos ensinando a existir.

Nem tanto ao mar, nem tanto à terra.

Se a pena existe, que exista de verdade. Com limites, com humanidade, com coerência. O que não podemos continuar aceitando é a naturalização da distorção. Porque é nela que a injustiça aprende a se repetir, silenciosamente, todos os dias.

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

NÃO ESCREVO PARA DEFENDER CRIMES. ESCREVO PARA QUESTIONAR UM MODELO. UM MODELO QUE TRANSFORMA A PENA EM VINGANÇA SILENCIOSA PARA UNS E EM ENCENAÇÃO CONFORTÁVEL PARA OUTROS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

INTERNACIONAL - CENTRO-ESQUERDA E EXTREMA DIREITA VÃO AO 2º TURNO EM PORTUGAL

Nas eleições para presidente do país, o candidato socialista António José Seguro vai enfrentar o ultradireitista André Ventura

Do Estadão Conteúdo



O candidato de centro-esquerda, António José Seguro, terminou em primeiro lugar na votação será definido ainda um novo cronograma de depoimentos



André Ventura, candidato da extrema-direita, ficou em segundo lugar, surpreendendo a todos será definido ainda um novo cronograma de depoimentos

O líder do partido de extrema direita Chega, André Ventura, ficou em segundo lugar nas eleições presidenciais de Portugal neste domingo, 18, em um resultado surpreendente. Agora, ele enfrentará o candidato de centro-esquerda António José Seguro em um segundo turno no próximo mês.

O resultado pode representar mais um avanço político para os partidos de extrema direita em crescimento na Europa, de acordo com resultados quase completos.

Com quase 98% dos votos contados (até o fechamento desta edição), Ventura capturou 24% dos votos e ficou em segundo lugar, atrás de António José Seguro, que liderou com quase 31%. Eles se enfrentarão em uma segunda rodada de votação entre os dois principais candidatos em 8 de fevereiro.

O forte desempenho de Ventura foi outro marco na guinada da Europa para a extrema direita, à medida que partidos populistas têm alcançado, ou se aproximado, das alavancas do poder nos últimos anos.

O aumento do apoio público ao Chega o tornou o segundo maior partido no parlamento de Portugal no ano passado, apenas seis anos após sua fundação. Ventura e seus apoiadores foram encorajados pela ascensão mais ampla de partidos nacionalistas de ideologia semelhante em toda a Europa, como na França, Alemanha, Itália e na vizinha Espanha. Outros nove candidatos concorreram em um campo recorde nas eleições presidenciais, mas nenhum chegou perto dos mais de 50% necessários para uma vitória no primeiro turno.

O vencedor substituirá o presidente Marcelo Rebelo de Sousa, que cumpriu o limite de dois mandatos de cinco anos.

Seguro, o socialista, estava prestes a coletar a maioria dos votos, seguido por Ventura e o conservador João Cotrim Figueiredo logo atrás, de acordo com as pesquisas de boca de urna dos três principais canais de televisão do país. Os resultados oficiais devem sair até o início desta segunda-feira.

Outros nove candidatos concorreram em um campo recorde, mas nenhum chegou perto dos mais de 50% necessários para uma vitória no primeiro turno, indicaram as pesquisas de boca de urna.

O vencedor substituirá o presidente Marcelo Rebelo de Sousa, que cumpriu o limite de dois mandatos de cinco anos. O segundo turno entre os dois primeiros colocados decidirá quem servirá um mandato de cinco anos no "Palácio Rosa" à beira do rio em Lisboa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

INTERNACIONAL - INCÊNDIOS FLORESTAIS DEIXAM AO MENOS 15 MORTOS NO CHILE

O presidente Gabriel Boric decretou estado de catástrofe e disponibilizou todos os recursos necessários para atender à emergência

Do Estadão Conteúdo

Pelo menos 15 pessoas morreram devido a violentos incêndios florestais que atingiram casas e veículos no centro-sul do Chile, o que levou o presidente Gabriel Boric a decretar estado de catástrofe e disponibilizar todos os recursos necessários para atender à emergência. O ministro da Segurança, Luis Cordero, divulgou o número mais recente de vítimas.

Anteriormente, o ministro do Interior, Álvaro Elizalde, informou sobre o combate a 24 focos e disse que 50 mil pessoas deixaram suas casas. Ele também confirmou que o presidente Boric viajará para a área afetada. Além disso, disse que a previsão do tempo indica altas temperaturas para segunda-feira, 19, o que dificulta as tarefas de combate ao fogo.

Rodrigo Vera, prefeito do município de Penco, informou sobre roubos e saques na área e questionou a demora na ajuda do governo federal. Ele alertou que os abrigos estão lotados e sem alimentos.

O governador regional de Biobío, Sergio Giacaman, alertou que o número de mortos “pode ser muito maior”, já que as chamas pegaram os moradores de surpresa em suas casas, sem tempo para se refugiarem. Há cerca de 20 incêndios em andamento, dos quais 12 estão em Ñuble e Biobío, a cerca de 500 quilômetros de Santiago.

Os bombeiros trabalham para apagar as chamas, que já consumiram várias casas, em uma área de intensa atividade florestal. As tarefas de combate foram prejudicadas pelos ventos fortes e pela impossibilidade de entrada de aeronaves, devido às enormes nuvens de fumaça que, em suma, liberam partículas críticas e outros contaminantes.

A diretora do Serviço Nacional de Prevenção e Resposta a Desastres (Senapred), Alicia Cebrián, calculou em 20 mil o número de pessoas evacuadas, em uma área com uma população de 60 mil habitantes. O órgão emitiu mensagens para abandonar completamente outros nove setores, a maioria na comuna de Penco, que permanece com seus três acessos fechados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

INTERNACIONAL - EM JORNAL AMERICANO, LULA CRITICA AÇÕES DOS EUA NA VENEZUELA

Presidente brasileiro se mostra preocupado com a tensão na América Latina: “Não seremos subservientes

Da Agência Brasil



Lula lembrou que, em mais de 200 anos de história, esta é a primeira vez que a América do Sul sofre um ataque dos EUA

Em artigo publicado neste domingo (18) no jornal The New York Times, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que os bombardeios dos Estados Unidos em território venezuelano e a “captura” do presidente do país, ocorridos no início de janeiro, representam “mais um capítulo lamentável da contínua erosão do direito internacional e da ordem multilateral estabelecida após a Segunda Guerra Mundial”.

No texto, Lula critica o que classifica como ataques recorrentes de grandes potências à autoridade da Organização das Nações Unidas (ONU) e de seu Conselho de Segurança. Segundo o presidente, “quando o uso da força para resolver disputas deixa de ser exceção e passa a ser regra, a paz, a segurança e a estabilidade globais ficam ameaçadas”.

Lula afirma ainda que a aplicação seletiva das normas internacionais compromete o sistema global. “Se as normas são seguidas apenas de forma seletiva, instala-se a anomia, que enfraquece não apenas os Estados individualmente, mas o sistema internacional como um todo”, escreveu. Para o presidente, “sem regras coletivamente acordadas, é impossível construir sociedades livres, inclusivas e democráticas”.

No artigo, Lula reconhece que chefes de Estado ou de governo, “de qualquer país”, podem ser responsabilizados por ações que atentem contra a democracia e os direitos fundamentais. No entanto, ressalta que “não é legítimo que outro Estado se arrogue o direito de fazer justiça”. Segundo ele, “ações unilaterais ameaçam a estabilidade em todo o mundo, desorganizam o comércio e os investimentos, aumentam o fluxo de refugiados e enfraquecem a capacidade dos Estados de enfrentar o crime organizado e outros desafios transnacionais”.

O presidente afirma ser “particularmente preocupante” que essas práticas estejam sendo aplicadas à América Latina e ao Caribe. Segundo Lula, elas levam “violência e instabilidade a uma parte do mundo que busca a paz por meio da igualdade soberana das nações, da rejeição ao uso da força e da defesa da autodeterminação dos povos”.

Ele destaca que, “em mais de 200 anos de história independente, esta é a primeira vez que a América do Sul sofre um ataque militar direto dos Estados Unidos”.

Ao tratar da região, Lula afirma que a América Latina e o Caribe, com mais de 660 milhões de habitantes, “têm seus próprios interesses e sonhos a defender”. Em um mundo multipolar, “nenhum país deveria ter suas relações externas questionadas por buscar a universalidade”. “Não seremos subservientes a empreendimentos hegemônicos” e defende que “construir uma região próspera, pacífica e plural é a única doutrina que nos serve”.

Agenda regional

Lula também defende, no artigo, a construção de uma agenda regional positiva, capaz de superar diferenças ideológicas. “Queremos atrair investimentos em infraestrutura física e digital, promover empregos de qualidade, gerar renda e ampliar o comércio dentro da região e com países de fora dela”, afirma. Segundo o presidente, “a cooperação é fundamental para mobilizar os recursos de que tanto precisamos para combater a fome, a pobreza, o tráfico de drogas e as mudanças climáticas”.

Sobre a Venezuela, Lula afirma que “o futuro do país, assim como o de qualquer outro, deve permanecer nas mãos de seu povo”.

“Apenas um processo político inclusivo, liderado por venezuelanos, levará a um futuro democrático e sustentável”.

Cooperação

No texto, Lula diz ainda que o Brasil continuará trabalhando com o governo e o povo venezuelanos para “proteger os mais de 1.300 quilômetros de fronteira compartilhada” e aprofundar a cooperação bilateral.

Ao tratar da relação com os Estados Unidos, o presidente afirma que Brasil e EUA são “as duas democracias mais populosas do continente americano”. Segundo Lula, “unir esforços em torno de planos concretos de investimento, comércio e combate ao crime organizado é o caminho a seguir”.

“Somente juntos podemos superar os desafios que afligem um hemisfério que pertence a todos nós.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026

INTERNACIONAL - EUROPEUS CRITICAM AMEAÇAS E TARIFAS DE TRUMP PELA GROENLÂNDIA

O presidente da França, Emmanuel Macron, pode pedir à União Europeia que ative seu “instrumento anti-coerção”

Da Agência Brasil

Governos europeus criticaram o anúncio do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de que oito países enfrentarão uma tarifa de 10% a partir do próximo mês por se oporem ao controle americano da Groenlândia.

Dinamarca, Noruega, Suécia, França, Alemanha, Reino Unido, Holanda e Finlândia estão na lista de Trump, embora não tenha ficado claro se as tarifas afetariam a União Europeia como um bloco.

O presidente da França, Emmanuel Macron, pedirá à União Europeia que ative seu “instrumento anti-coerção” se os EUA impuserem as tarifas, disse sua equipe neste domingo, 18. A arma do bloco nunca usada antes e apelidada de “bazuca” comercial permite restringir importações de bens e serviços.

A ameaça de Trump cria um teste potencialmente perigoso para as parcerias dos EUA na Europa. O presidente americano indicou que as tarifas são uma retaliação ao envio de tropas simbólicas dos países europeus para a Groenlândia. Os europeus afirmaram que as tropas foram enviadas em resposta ao apelo de Trump para o reforço da segurança no Ártico.

Embaixadores dos 27 países-membros da União Europeia, inclusive, vêm conversando para discutir a imposição de tarifas progressivas dos Estados Unidos sobre mercadorias de oito países europeus como forma de pressionar um acordo para a “compra completa e total” da Groenlândia, território autônomo e pertencente ao Reino da Dinamarca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/01/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CASO MASTER: GOVERNO AVALIA AMPLIAR PODER DO BC, QUE PASSARIA A FISCALIZAR FUNDOS DE INVESTIMENTOS, DIZ HADDAD

Responsabilidade por análise dessas estruturas hoje é da Comissão de Valores Mobiliários (CVM)

Por Bruna Lessa — Brasília



Fernando Haddad, Ministro da Fazenda do Governo Lula no Senado Federal — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira que o governo avalia uma proposta apresentada por ele para ampliar o poder de atuação do Banco Central, incluindo a possibilidade de o BC passar a fiscalizar fundos de investimentos — atribuição que hoje cabe à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A discussão vem no momento em que as investigações do caso Master apontam para o uso de fundos como parte da estrutura do fluxo de recursos. As apurações indicam que o Master concedia empréstimos a empresas que, logo depois, repassavam quase a totalidade dos recursos a fundos administrados pela Reag, compostos por papéis de baixo valor.

— Eu apresentei uma proposta que está sendo discutida no âmbito do Executivo de ampliar o perímetro regulatório do Banco Central. Tem muita coisa que deveria estar no âmbito do BC e que está no âmbito da CVM, e, na minha opinião, equivocadamente — afirmou Haddad, em entrevista ao UOL.

Segundo o ministro, a complexidade crescente do sistema financeiro exige uma revisão do modelo de supervisão.

— O BC tem que ampliar o seu perímetro regulatório e passar a fiscalizar os fundos. Existe hoje uma intersecção muito grande entre fundos e finanças, e isso tem impacto até sobre a contabilidade pública, por exemplo — disse.

Dentro do BC, a regulação dos fundos também já estava no radar. Há uma preocupação com os riscos para economia popular, uma vez que os fundos são formados por vários cotistas, inclusive pessoas físicas, que poderiam ser prejudicadas em caso de algum evento inesperado.

Os fundos acabam sendo credores de empresas de algumas formas. Seja diretamente, por exemplo, via debêntures — que são títulos de dívida emitidos por companhias para captar recursos. Outra forma de fundos absorverem dívida privada é via securitização de carteiras de crédito de bancos. Nesse caso, os fundos “compram” a dívida e a transformam em títulos negociáveis no mercado.

Outro ponto de atenção para o BC é a própria supervisão dos bancos, já que é uma prática comum embalar a carteira de crédito em títulos negociáveis no mercado (securitização) e transformá-la em cotas de fundos, retirando o passivo do balanço das instituições financeiras.

Os fundos hoje estão sob a alçada da Comissão de Valores Mobiliários (CVM). O BC recebe algumas informações sobre a carteira dos fundos, mas não tem competência para cobrá-los caso falte algum dado, puni-los em caso de alguma irregularidade ou ainda para cobrar regras mais duras. Dessa forma, avalia que está com visibilidade reduzida sobre esse canal de crédito.

Para mudar isso, é preciso enviar uma proposta ao Congresso Nacional.

'Receio' de Lava-Jato

Ao comentar o caso Master, Haddad afirmou que não há risco sistêmico para o sistema financeiro, mas ressaltou a gravidade do prejuízo envolvido e a necessidade de responsabilização.

— Isso tem que ser apurado. Não existe nenhum risco sistêmico envolvendo o Banco Master. O que existe é a questão de cobrir o rombo pelo FGC, é um valor muito substancial. As pessoas precisam saber para onde foi esse dinheiro — afirmou.

Haddad também rebateu críticas de que o aprofundamento das investigações poderia abrir espaço para abusos semelhantes aos apontados na Operação Lava Jato.

— Eu penso que no Brasil de hoje não basta você ser honesto, você tem que ter os instrumentos de combate. Às vezes as pessoas (perguntam): “Você não tem receio de uma nova Lava Jato?”. Isso vai ser pretexto para a gente não combater um crime que está diante dos nossos olhos? Não dá — disse.

Defesa de Galípolo e “herança” regulatória

O ministro saiu em defesa do presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, e afirmou que a atual gestão herdou problemas estruturais da administração anterior. Haddad disse que repetiria todas as decisões tomadas em relação ao economista.

— Eu faria tudo o que fiz de novo. O Galípolo foi meu secretário-executivo, eu convidaria de novo. Foi diretor do BC indicado por mim, eu indicaria de novo. E é o presidente do BC indicado pelo presidente, mas tem o meu respaldo. É uma pessoa em quem eu confio — afirmou.

Segundo Haddad, Galípolo assumiu o comando do BC em meio a fragilidades regulatórias que agora estão sendo enfrentadas.

— Eu acredito que ele herdou um problema que é o Banco Master, todo ele constituído na gestão anterior. Neste ano, o Galípolo descascou o abacaxi com a responsabilidade de ter, ao final, um processo robusto para justificar as decisões duras que teve que tomar. Mas foi uma herança. O Galípolo herdou esse enorme problema. Não era da diretoria dele, ele estava em outra diretoria, e ele herdou um grande abacaxi — disse Haddad.

O ministro citou ainda falhas na regulação de fintechs e na condução da política monetária no passado.

— O BC inventou a figura das fintechs e disse que só ia começar a fiscalizar em 2029, lá atrás, na gestão anterior — afirmou. — Houve também um problema de desancoragem das expectativas, em grande medida alimentadas pela postura da gestão anterior, que o Galípolo teve que administrar — completou.

O ministro também disse que o problema da dívida pública está no patamar elevado dos juros reais e não no déficit, que está caindo.

Além disso, Haddad afirmou ter iniciado conversas com o presidente Lula sobre as eleições de 2026, mas ressaltou que não há qualquer definição até o momento.

Em entrevista ao UOL, Haddad disse que tem reiterado publicamente que não pretende se candidatar no próximo pleito e que o diálogo com Lula ainda está em curso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/01/2026

O QUE SE SABE SOBRE O USS ABRAHAM LINCOLN, PORTA-AVIÕES DESLOCADO PELOS EUA PARA O ORIENTE MÉDIO EM MEIO À TENSÃO COM O IRÃ

Movimentação ocorre dias depois de Trump encorajar os iranianos ao afirmar que a 'ajuda está a caminho', em referência à onda de protestos no país

Por O Globo com agências internacionais — Washington e Teerã



Porta-aviões USS Abraham Lincoln — Foto: SAMANTHA SIN / AFP

Após imagens de satélite reveladas pela imprensa americana indicarem que os Estados Unidos deslocaram o porta-aviões USS Abraham Lincoln (CVN 72) e seu grupo de ataque do Mar da China Meridional em direção ao Oriente Médio, em meio à escalada de tensão entre Washington e Irã, muitos podem se perguntar como funciona uma embarcação deste modelo. Porta-aviões são geralmente os maiores — e mais caros — navios operados pelas Marinhas de Guerra. Sua principal função é apoiar e operar aeronaves que realizam ataques a alvos aéreos, flutuantes e em terra durante operações de projeção de poder sustentado, servindo como uma espécie de pista de pouso e decolagem capaz de se deslocar rapidamente pelo mar, dispensando assim aeroportos ou instalações convencionais.

A movimentação do navio ocorre em meio a ameaças reiteradas de ataque do presidente Donald Trump, alertas de retaliação de Teerã, e dias depois de o republicano encorajar os manifestantes iranianos ao afirmar que a "ajuda está a caminho". A última em referência à onda de protestos antigovernamentais no país, que já dura mais de duas semanas e deixou centenas de mortos.

O deslocamento do grupo de ataque do porta-aviões, que inclui caças, destróieres de mísseis guiados e pelo menos um submarino, deve levar cerca de uma semana. Uma série de aviões de guerra, muitos deles vindos da Europa, deverá chegar à região em breve. Veja a seguir como funciona o USS Abraham Lincoln:

Na ativa desde 1990, o USS Abraham Lincoln partiu de Norfolk em setembro daquele ano e navegou pela América do Sul antes de chegar a Alameda, Califórnia. Em 1991, foi destacado para uma resposta à anexação do Kuwait pelo Iraque, mas o navio foi desviado para apoiar as operações de evacuação após a erupção do Monte Pinatubo na Ilha de Luzon, República das Filipinas. A Operação Fiery Vigil tornou-se a maior evacuação em tempos de paz já registrada de militares e seus familiares. O Lincoln liderou uma frota de 23 navios que transportou quase 45 mil pessoas.



Porta-aviões Abraham Lincoln, enviado para a região do Oriente Médio como efeito de dissuasão — Foto: AFP PHOTO / US NAVY / Mass Communication Specialist 1st Class Brian M. Wilbur

Nos anos seguintes, o porta-aviões foi enviado para o Golfo Pérsico e também para Somália em operações humanitárias da ONU. O navio retornou a Everett, Washington, em 8 de janeiro de 1997, onde permaneceu baseado até ser transferido para Norfolk, Virgínia, em 2012, onde passou a operar desde então. Ao longo desses anos, a embarcação passou ainda pelo Pacífico Ocidental para realizar treinamentos e exercícios militares.

O USS Abraham Lincoln é o quinto porta-aviões de propulsão nuclear da classe Nimitz, que abriga os maiores do mundo, e recebeu esse nome em homenagem ao 16º presidente dos Estados Unidos. Ele mede cerca de 330 metros de comprimento por 76 metros de largura (40,8 metros na linha d'água) e desloca cerca de 104 mil toneladas no mar. Além disso, tem capacidade para receber uma tripulação de cerca de 5 mil militares — o equivalente à população inteira de uma pequena cidade. E pode abrigar até 90 aviões e helicópteros.

Na última quarta-feira, EUA e Reino Unido ordenaram a retirada parcial das suas tropas da base aérea de al-Udeid, no Catar, a maior instalação militar americana no Oriente Médio, como medida de precaução. Decisão aconteceu depois que Teerã respondeu as ameaças de Trump, dizendo que, se houvesse a ofensiva, teria instalações americanas e israelenses como "alvos legítimos" — assim como fez em junho do ano passado, durante uma guerra de 12 dias, quando os EUA bombardearam o sistema nuclear iraniano e o regime reagiu lançando mísseis contra al-Udeid, que abrigava cerca de 10 mil soldados americanos.



Base aérea dos Estados Unidos no Catar, a maior do Oriente Médio — Foto: AFP

Ouvidas pelo New York Times sob condição de anonimato, duas autoridades americanas disseram que o aumento no arsenal tinha como objetivo tanto dissuadir o regime de infligir mais violência aos manifestantes quanto fornecer a Trump — encorajado pela operação bem-sucedida que capturou o líder chavista Nicolás Maduro no início do ano, na Venezuela — mais opções no planejamento de um possível ataque militar ao

Irã.

Agora, caso os EUA ataquem Teerã, espera-se que o regime retalie novamente. Por isso, o Pentágono, além do grupo de ataque do porta-aviões, também está enviando mais equipamentos de defesa aérea, incluindo mísseis interceptores, para proteger as bases na região, principalmente al-Udeid, localizada a 190 km ao sul do Irã.

A onda de protestos no Irã, que eclodiu em 28 de dezembro, já causou a morte de mais de 700 pessoas, segundo as estimativas mais conservadoras, e é considerada por muitos analistas a maior mobilização antigovernamental desde a Revolução Islâmica, em 1979. Trump, desde o último dia 2, tem alertado que a continuidade da repressão por parte do regime poderia levar a uma intervenção "muito forte" dos EUA.

Cerca de 3 mil pessoas foram detidas durante os protestos, afirmam autoridades de segurança locais citadas nesta sexta-feira pela agência de notícias Tasnim, ligada à Guarda Revolucionária Islâmica, braço das forças armadas do país. Este número incluiria "indivíduos armados e agitadores" e "membros de organizações terroristas". No entanto, grupos defensores dos direitos humanos contabilizam cerca de 20 mil detenções. A repressão "brutal", segundo organismos de monitoramento, fez com que os manifestantes contra o sistema teocrático que governa o país recuassem e as mobilizações nas ruas cessassem.

Na noite de quinta-feira, no início de um feriado prolongado de três dias, as forças de segurança estavam muito presentes nas ruas de Teerã, constatou um jornalista da AFP.

A repressão "provavelmente sufocou o movimento de protesto por enquanto", estima o Instituto para o Estudo da Guerra, com sede nos Estados Unidos, que monitorou as manifestações. "No entanto, a

mobilização generalizada das forças de segurança (...) é insustentável, o que possibilita que os protestos sejam retomados”, acrescentou.

Recálculo de Trump

Uma decisão tomada meses atrás para pressionar a Venezuela, e que culminou na derrubada do líder chavista Nicolás Maduro, agora estreita a margem de manobra de Trump diante de uma possível escalada com o Irã. Agora, por conta das prioridades assumidas antes, o Pentágono tem 12 navios de guerra designados para as águas do Caribe, contra apenas seis no Oriente Médio. Além disso, não há nenhum grupo de ataque de porta-aviões no Oriente Médio ou na Europa desde que Trump ordenou que o navio USS Gerald R. Ford fosse do Mediterrâneo para o Caribe em outubro.

— Embora [as forças navais dos EUA] estejam prontas para operar em qualquer lugar do mundo e fazer o que for necessário... no final das contas, trata-se de risco — disse o almirante Daryl Caudle, chefe de Operações Navais, a repórteres na quarta-feira. — Isso é um risco para a missão e pode ser um risco para as forças e, certamente, um risco para os objetivos, se os comandantes combinados não tiverem as forças de que precisam.

Assessores de segurança alertaram Donald Trump de que uma ofensiva militar de grande escala contra o Irã teria poucas chances de provocar a queda do regime e ainda poderia abrir caminho para uma escalada regional do conflito. Segundo essas autoridades, o presidente foi informado de que uma operação mais ampla exigiria o reforço substancial do poder militar dos EUA no Oriente Médio, não apenas para conduzir ataques de maior envergadura, mas também para proteger tropas americanas e aliados, como Israel, diante da possibilidade de retaliação iraniana.

A Casa Branca reforça que a opção militar não é a única em análise. Em entrevista à Fox News na segunda-feira, a porta-voz do governo, Karoline Leavitt, afirmou que ataques aéreos figuram entre “muitas, muitas possibilidades” à disposição do presidente. Outras medidas, segundo já relatou o Wall Street Journal, vão de ações para ampliar o alcance de vozes antigovernamentais na internet ao emprego de ferramentas cibernéticas sigilosas contra alvos militares e civis iranianos, além do endurecimento de sanções. (Com New York Times e AFP)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/01/2026

LULA MANIFESTA INCÔMODO COM ATUAÇÃO DO STF NO CASO MASTER

Percepção é que processo conduzido pelo ministro Dias Toffoli, assim como no TCU

Por Fabio Graner e Sérgio Roxo — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Além da irritação com o Tribunal de Contas da União (TCU), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva está incomodado também com a atuação do Supremo Tribunal Federal (STF) no caso da liquidação do Banco Master, em especial com o ministro Dias Toffoli, que é relator do tema na Corte. Assim como em relação ao TCU, a percepção do presidente é que a atuação para colocar em xeque uma decisão de caráter técnico cria instabilidade e joga

contra a imagem das instituições.

O GLOBO revelou que Lula está preocupado com as repercussões disso no mercado financeiro, onde há uma percepção vastamente majoritária de que a decisão do BC de liquidar a instituição de Daniel Vercaro foi correta e muito bem embasada.

O presidente Lula se movimentou nos bastidores para entender melhor a situação e também para dar apoio a Gabriel Galípolo, o chefe da autoridade monetária que está diretamente atuando na defesa do processo de supervisão que culminou no encerramento das atividades do banco. O ministro da



Fazenda, Fernando Haddad, que está em férias, também deu apoio nos bastidores a Galípolo e fez movimentos para ajudar politicamente na proteção ao BC do cerco gerado pelas atuações do STF.

Do ponto de vista formal, porém, o governo não fez até o momento nenhuma ação. Há um entendimento de que o BC tem seu espaço de autonomia e uma procuradoria própria que o tem representado adequadamente tanto junto ao Judiciário como ao órgão de controle. Tampouco houve manifestações oficiais do governo sobre o assunto até o momento.

As principais entidades ligadas ao mercado financeiro se manifestaram em defesa da atuação do BC e reforçaram esse apoio no início da semana. O mesmo ocorreu com outras entidades, como a ANBCB, associação dos auditores da autarquia, e algumas frentes parlamentares, como a de Comércio e Serviços.

Do ponto de vista da opinião pública, a pressão inédita que esses setores do TCU e STF colocaram no BC também foi em geral mal recebida e começa a fazer efeito, a despeito de uma rede de notícias falsas em redes sociais tenha buscado atuar para criticar o BC, conforme revelado pela colunista Malu Gaspar.

Não à toa, a inspeção determinada pela Corte de Contas na autoridade monetária não deve ocorrer durante o recesso, confirmou o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, embora isso ainda dependa de despacho do ministro Jhonatan de Jesus, ligado ao Centrão e a políticos próximos de Vitorino.

Em meio ao noticiário sobre as fakenews contra o BC, um interlocutor disse ao GLOBO que a Polícia Federal está investigando o assunto. Procurada, a PF não comentou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/01/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MASTER: PGR É ACIONADA POR SENADOR SOBRE POSSÍVEL CONFLITO DE INTERESSES E SUSPEIÇÃO DE TOFFOLI

‘Estadão’ revelou que o procurador-geral Paulo Gonet aguardava ser demandado externamente para se manifestar sobre possibilidade de arguir suspeição do ministro do Supremo Tribunal Federal que relata o caso Master

Por Wesley Galzo

BRASÍLIA - O procurador-geral da República, Paulo Gonet, recebeu uma representação para que ele proponha perante ao Supremo Tribunal Federal (STF) a suspeição do ministro Dias Toffoli como relator do inquérito que investiga fraudes e crimes cometidos pelos proprietários do Banco Master e seus aliados. O Estadão revelou que o PGR aguardaria ser provocado por agentes externos para se manifestar sobre a atuação do magistrado.

Na última quarta-feira, 14, o senador Eduardo Girão (Novo-CE) apresentou uma representação contra Toffoli à PGR solicitando a investigação de “possíveis conflitos de interesse e impedimentos” do ministro. Dias antes da provocação, o Estadão havia revelado que os irmãos do magistrado cederam uma fatia milionária no resort Tayaya, em Ribeirão Claro, no Paraná, a um fundo da Reag Investimentos, investigada por abrigar teias de fundos ligados ao Master.

Procurada, a PGR não se manifestou sobre a representação apresentada pelo senador para que se manifeste sobre o tema.



O ministro do STF Dias Toffoli ao lado do procurador-geral da República, Paulo Gonet, durante evento na Assembleia Legislativa de Goiás. Foto: Wesley Costa/Secom-GO

“O contexto se torna ainda mais delicado quando consideramos que familiares próximos do Ministro Toffoli e pessoas de seu círculo íntimo mantêm relações comerciais com possíveis envolvidos no escândalo do Banco Master. Tais circunstâncias levantam questões inevitáveis sobre imparcialidade judicial e conflito de interesses, princípios fundamentais do Estado de Direito”, argumentou Girão ao

acionar a PGR.

A provocação do parlamentar também foi embasada na determinação do magistrado de que os itens apreendidos na nova fase da Operação Compliance Zero fossem enviados ao STF “lacrados e acautelados” para avaliação do material posteriormente, o que, num primeiro momento, impedia a análise das provas pela Polícia Federal (PF).

Dois dias após essa decisão de Toffoli, o Estadão revelou que o pastor e empresário Fabiano Zettel, cunhado do banqueiro Daniel Vercaro, é o dono dos fundos de investimento que compraram parte da participação dos irmãos de Toffoli no resort Tayayá, cujo valor estimado à época era de R\$ 6,6 milhões.

O caso aumentou a pressão sobre o magistrado e, como mostrou o Estadão, diversos parlamentares passaram a cobrar que ele se declarasse impedido ou o STF o julgasse suspeito. As hipóteses de suspeição estão previstas nos Códigos de Processo Penal e Civil, que definem que um magistrado fica impossibilitado de exercer sua função em determinado processo quando houver vínculos subjetivos com algumas das partes.

Já com relação ao impedimento, o CPP expõe situações objetivas em que o juiz fica proibido de atuar na ação:

- 1) caso seu cônjuge ou parente tenha de alguma forma atuado no processo;
- 2) quando o próprio juiz tiver exercido outra função no mesmo processo;
- 3) quando tiver atuado como juiz no mesmo processo em instância inferior;
- 4) quando o próprio magistrado, seu cônjuge ou parentes forem parte no processo, ou tenham interesse direto na causa.

A PGR pode tanto alegar que há vínculo de Toffoli com os investigados por causa da relação deles com os seus irmãos ou que o ministro se enquadra na primeira e quarta hipóteses da lei que regulamenta as situações de impedimento. Porém, passados cinco dias do primeiro pedido de um agente público de afastamento do ministro do caso, a PGR segue sem dar respostas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/01/2026

OPINIÃO - INICIALMENTE, ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA BENEFICIA CONSUMIDORES DE ALTA RENDA

Por Cláudio Considera

Prezado leitor, leitora, não imagine que, a partir de agora, com a assinatura do acordo Mercosul-União Europeia, haverá, de imediato, muitos produtos mais baratos no supermercado. Os benefícios - e desafios - do acordo ocorrerão ao longo dos anos. E, sim, também no caso desse acordo comercial, os consumidores de alta renda terão muito mais ganhos do que a maioria da população.



Produtos como queijos, vinhos, chocolates e azeites fabricados na Europa, mesmo mais baratos, continuarão caros para a maioria dos brasileiros. Haverá mais variedade de alimentos, sem dúvida, mas isso não significa que serão acessíveis a todos.

Então, qual a vantagem? Em primeiro lugar, um acordo comercial deste porte impactará normas ambientais, qualidade de produtos, dentre outros aspectos. O que, consequentemente, beneficiará todos os brasileiros. Além disso, haverá mais comércio entre blocos econômicos, com mais exportações e importações, o que gerará empregos e renda.

As políticas de proteção ambiental ganharão muito com a proximidade econômica com os europeus. E a União Europeia também é muito avançada na regulação da inteligência artificial (IA), enquanto por aqui o Marco Legal da IA ainda tramita na Câmara dos Deputados.

Acrescente-se que os europeus também se destacam na regulação da concorrência e das Big Techs.

A maior área de livre comércio do mundo, portanto, vai muito além de um acordo comercial. Há espaço, por exemplo, para aprofundar parcerias educacionais, científicas e tecnológicas. Companhias de diversos países europeus deverão ser atraídas a investir nos países do Mercosul, e o Brasil, certamente, pelo porte econômico e população, será o mais atraente deles.

A demora para firmar o acordo - um quarto de século! - comprova que é muito mais difícil unir diversos países em torno de uma pauta comum, do que fomentar uma guerra.

Teremos muito a evoluir e a aprender com nossos novos parceiros, e eles conosco. O Brasil desenvolveu um poderoso agronegócio, com liderança em diversas áreas, como soja, café, açúcar, suco de laranja, carne bovina, frango, celulose e algodão. Temos o maior sistema público gratuito de saúde, o SUS.

Enfim, o que começa, mesmo, a partir de agora, é um período de amplo aprendizado mútuo entre parceiros econômicos da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai com os 27 países da União Europeia. A Bolívia ainda está em processo de adesão ao Mercosul, e a Venezuela está suspensa desde 2016, por deixar de cumprir com obrigações assumidas no Protocolo de Adesão.

O sucesso desse acordo é uma história a ser escrita.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/01/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

FT: GUERRA COMERCIAL PELA GROENLÂNDIA PODE REDUZIR O CRESCIMENTO DO PIB GLOBAL PARA 2,6% EM 2026, DIZEM ECONOMISTAS

Previsão da Oxford Economics é de que imposição de novas tarifas, seguida pela retaliação europeia, teria efeito negativo de 1% sobre a economia americana, no pico de seu impacto

Por Financial Times

Uma nova guerra comercial desencadeada pelo confronto entre Estados Unidos e União Europeia sobre a Groenlândia pode arrastar a economia mundial para sua pior desaceleração desde a crise financeira global, alertaram economistas.

A consultoria Oxford Economics afirmou que, se os EUA cumprirem a ameaça de impor uma tarifa adicional de 25% sobre países europeus — e forem alvo de retaliação equivalente — isto reduziria o

PIB americano em 1% no pico de seu impacto. O efeito na zona do euro seria semelhante, porém mais prolongado.



Cidade de Tasiilaq, na Groelândia, território pertencente à Dinamarca que é cobiçado por Donald Trump — Foto: Pixabay

Com outros países sentindo os reflexos, o crescimento do PIB global desaceleraria para 2,6% em 2026 e 2027 — a taxa anual mais fraca desde 2009, excluindo o período da pandemia.

A consultoria afirmou que ainda é cedo para alterar suas projeções, já que as tensões podem ser rapidamente dissipadas.

Mas, com o presidente dos EUA, Donald Trump, aumentando a pressão sobre a Dinamarca para entregar a Groenlândia à sua administração, houve sinais nesta segunda-feira (19) de investidores vendendo ativos americanos e buscando portos seguros.

O euro subiu 0,4% em relação ao dólar, enquanto o ouro avançou 1,7%, para US\$ 4.670 por onça troy, um recorde histórico. Os mercados acionários europeus caíram, com o Stoxx Europe 600 recuando 1,2%.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/01/2026

TOFFOLI DETERMINA BLOQUEIO DE PATRIMÔNIO DE TANURE EM OPERAÇÃO SOBRE SUPOSTAS FRAUDES NO MASTER

Empresário foi um dos 42 alvos da Operação Compliance Zero; decisão é de 6 de janeiro e bloqueio foi realizado em 14 de janeiro, quando PF deflagrou segunda fase

Por Giullia Colombo, Valor — Brasília



Ministro Dias Toffoli — Foto: Andressa Anholete/STF

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli autorizou o bloqueio do patrimônio do empresário Nelson Tanure. A decisão é de 6 de janeiro e o bloqueio foi realizado em 14 de janeiro, quando a Polícia Federal (PF) deflagrou a segunda fase da "Operação Compliance Zero", que investiga supostas fraudes no Banco Master. A informação foi publicada inicialmente pelo jornal Folha de S.Paulo.

Tanure foi um dos 42 alvos da operação, que incluiu o bloqueio e sequestro de bens no valor total de R\$ 5,7 bilhões pertencentes aos investigados. Também foi realizada a quebra dos sigilos bancário e fiscal de 101 pessoas e entidades investigadas no caso. As medidas atenderam a um pedido da Procuradoria-Geral da República (PGR).

Na manifestação, o órgão do Ministério Público Federal (MPF) concorda com o pedido da PF, que, a partir de investigações, apontou indícios de que Tanure seria um "sócio oculto do Banco Master, exercendo influência por meio de fundos e estruturas complexas, razão pela qual o bloqueio do seu patrimônio deve ocorrer".

Na decisão, não há uma especificação, no entanto, de qual o montante dos R\$ 5,7 bilhões bloqueados pertencia a Tanure. O valor total se justifica, segundo a decisão, por representar o resultado de uma estruturação financeira irregular e simulação de operações envolvendo empresas dos sócios e fundos nos quais o Banco Master era titular.

Na ocasião da operação, Tanure negou que tenha participação societária no Banco Master, seja como acionista ou por meio de opções, instrumentos financeiros, debêntures conversíveis em ações ou quaisquer mecanismos equivalentes.

Em nota divulgada na ocasião, ele destacou que manteve exclusivamente relações estritamente comerciais, na condição de cliente ou aplicador, assim como em outras instituições financeiras no Brasil e no exterior.

Em nova nota enviada ao Valor, a defesa de Tanure negou qualquer relação societária com o Banco Master e disse que foi apenas cliente nos últimos anos, "nas mesmas condições em que foi e segue sendo atendido por outras instituições financeiras conhecidas no mercado".

"O empresário informa que apresentará todos os esclarecimentos necessários, com respaldo documental e a certeza de que o tema será revisado, com a consequente revogação da decisão", diz a nota.

Tanure tem passado por uma crise em razão da sua conexão com o Banco Master. No geral, o que se tornou público era que o banco financiava parte das aquisições de Tanure e, em alguns negócios, os dois atuavam como coinvestidores. Depois disso, as empresas adquiridas investiam nos CDBs do banco, como mostrou o Valor.

Desde que começou a derrocada do Master, Tanure tem corrido para renegociar dívidas de suas empresas investidas. O movimento mais recente se tornou conhecido na última quarta (14), com a venda de quase toda a sua participação na petrolífera Prio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/01/2026

AEROPORTO DE CONGONHAS INICIA FASE CRÍTICA DE OBRAS

Construção de novo terminal de passageiros e pista dupla para tráfego de aviões trará desafios
Por Taís Hirata e Cristian Favaro — De São Paulo



Meira, da Aena: "Etapas precisam ser feitas 'pari passu' com o combinado" — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O aeroporto de Congonhas, na capital paulista, entrará na etapa mais difícil de suas obras em 2026, especialmente no segundo semestre. Nesse período, deverá ser construída a estrutura física do novo terminal de passageiros e a futura "taxiway" dupla, pista por onde as aeronaves trafegam no solo entre hangares, terminais e pista de pouso e decolagem.

Durante essa fase, o trânsito dos aviões dentro do aeroporto, entre os hangares e pátios, será feito apenas por uma "taxiway" simples, que não permite a passagem nos dois sentidos. Isso deverá dificultar a movimentação e pressionar ainda mais a operação do terminal.

O desafio deixa em posição difícil a concessionária Aena, uma vez que ela já está na mira da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) por baixos indicadores de qualidade do serviço prestado aos passageiros em Congonhas. Caso a situação persista, a empresa poderá ser multada pelo regulador.

O aeroporto de Congonhas, já sob controle da espanhola Aena, começou suas obras no fim de 2024. A primeira fase das intervenções deverá se encerrar em agosto de 2026. Até essa data, devem ficar prontos o novo terminal de cargas, os novos hangares das companhias aéreas Gol, Azul e Latam, a construção de oito posições remotas de embarque de passageiros (de um total de 18 que serão feitas), entre outras melhorias.



Na parte terrestre, a previsão é concluir até abril a nova praça de embarques e desembarques de veículos do aeroporto, que está sendo construída em cima do atual edifício-garagem.

Até o momento, o cronograma das obras caminha totalmente de acordo com o previsto, afirmou o diretor-executivo da Aena Brasil, Kleber Meira.

“Congonhas não tem área sobrando, é como se fosse um Tetris, um Lego. O importante é que etapas da obra se cumpram e sejam feitas ‘pari passu’ com o combinado. Esse sequenciamento precisa acontecer para que tudo dê certo”, disse o executivo.

A segunda etapa da obra, que se inicia em agosto de 2026, deverá se estender até janeiro de 2027. Depois disso, estão previstas outras três fases, com duração de seis meses cada, até conclusão da obra em junho de 2028, explicou Meira.

Ao fim da construção, o aeroporto deverá ter um terminal de passageiros com 105 m2, mais que o dobro da área atual. Serão 19 novos “fingers” (pontes de embarque de passageiros, do terminal para as aeronaves), contra os 12 atuais, e haverá 18 posições de embarque remoto. A expectativa é que o novo terminal de passageiros fique pronto até o fim de 2027, segundo o diretor-executivo.

Em meio às obras, a Aena reduziu a operação da aviação executiva em Congonhas, para amortecer o impacto de imprevistos nas atividades nesse período mais crítico. Em 2025, os “slots” (horários de pouso e decolagem) da aviação privada em Congonhas foram reduzidos de oito para quatro. Essas janelas abertas, que têm sido usadas como margem de manobra, serão direcionadas à aviação comercial ao fim das reformas.

As obras têm gerado preocupação entre as empresas aéreas que operam no terminal. Antes mesmo das fases mais complexas, empresas do setor já apontam desafios com a superlotação, que levou a ponte-aérea Rio-São Paulo (ligação entre Congonhas e Santos Dumont) a ficar 15% mais longa em uma década, conforme mostrou o Valor em reportagem recente.

No acumulado de 2025 até agosto, contra igual período de 2015, a viagem até o Aeroporto Santos Dumont, que antes durava em média 58 minutos, passou a ser concluída em 1 hora e 7 minutos, aumento de cerca de 9 minutos, considerando arredondamentos, segundo dados da Anac. O prazo maior de voo reflete também congestionamentos no espaço aéreo que estão fora do controle do terminal.

Apesar das manifestações de temor por parte das aéreas, a Aena afirma que, entre janeiro e novembro de 2025, durante as obras, a pontualidade do terminal ficou acima da do ano anterior em praticamente todos os meses, com exceção de junho.

Segundo Meira, a Aena mantém um diálogo frequente com todos os atores do aeroporto para preservar a operação em meio às obras. “A cada 45 dias, temos reuniões frequentes com as companhias aéreas para discutir problemas e pensar como fazer dar certo. Estamos com muitas frentes de obra em andamento, e a pontualidade está legal porque o planejamento foi feito”, disse ele.

“É uma conversa franca, transparente, sobre como cada um dá sua cota de contribuição para fazer uma obra desse tamanho em Congonhas, com pontualidade boa e sem reduzir capacidade. O que estamos conseguindo fazer é digno de nota. Mas isso não é mérito da Aena, é de planejamento bem feito, das companhias aéreas fazendo a parte delas”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/01/2026

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 244 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE JANEIRO

Valor é resultado de US\$ 5,17 bilhões em exportações e US\$ 5,41 bilhões em importações, no período

Por Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

A balança comercial registrou déficit de US\$ 243,7 milhões na terceira semana de janeiro. O valor é resultado de US\$ 5,17 bilhões em exportações e US\$ 5,41 bilhões em importações, no período, informou a Secretaria do Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic).

No mês, o saldo positivo da balança já soma US\$ 3,756 bilhões.

A média diária de exportações (US\$ 1,36 bilhão) avançou 18% em janeiro, até a terceira semana, quando comparada ao mesmo mês de 2025. A alta foi impulsionada pelas vendas externas da indústria extrativa (+32,6%) e acompanhada pela agropecuária (+16,6%) e indústria de transformação (+10,9%).

Já a média diária de importações até a terceira semana de janeiro (US\$ 1,02 bilhão) caiu 2,6%, quando comparada a janeiro do ano passado. A queda nas compras externas foi puxada pela agropecuária (-26%), seguida da indústria extrativa (-8%) e indústria de transformação (-1,7%).

Em dezembro, a balança registrou superávit de US\$ 9,63 bilhões. Com isso, o superávit comercial do Brasil no acumulado de 2025 foi de US\$ 68,3 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/01/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MOVIMENTAÇÃO CRESCE 26% EM PORTOS DO SUL, COM DESTAQUE PARA GRANÉIS SÓLIDOS E CONTÊINERES

Da Redação Portos e logística 19/01/2026 - 19:52



A movimentação nos portos organizados da região Sul alcançou 11,4 milhões de toneladas em novembro de 2025, com alta de 26,08% em relação ao mesmo mês do ano anterior, informou nesta segunda-feira (19) o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a partir de dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq). De acordo com a pasta, o resultado foi influenciado pelo desempenho dos segmentos de granel sólido e de carga containerizada.

De graneis sólidos, foram movimentadas no mês 6,7 milhões de toneladas, com crescimento de 28,56% sobre novembro de 2024. Já a movimentação de carga containerizada chegou a 2,9 milhões de toneladas, com alta de 29,80%, enquanto a da carga geral, com 1,2 milhão de toneladas, cresceu 21,15% e a de graneis líquidos ficou em 585 mil toneladas e teve queda de 1,62%.

O Porto de Paranaguá liderou a movimentação na região, com 5,9 milhões de toneladas, seguido pelo de Rio Grande, com 2,7 milhões de toneladas, e o de São Francisco do Sul, com 1,6 milhão de toneladas. De cargas em contêineres foram movimentadas 2,9 milhões de toneladas, de fertilizantes, 1,7 milhão de toneladas, de milho e soja, 1,5 milhão de toneladas cada, e de açúcar, 715 mil toneladas.

A maior concentração foi no longo curso, com 9,9 milhões de toneladas e alta de 27,76%. Na cabotagem, foram transportadas 608 mil toneladas, com crescimento de 10,82%, enquanto na navegação interior o volume chegou a 283 mil toneladas, 13,63% a mais que em novembro de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2026

CELULOSE MOVIMENTADA POR HIDROVIAS NO RS ATINGE 1,9 MILHÃO DE TONELADAS EM 2025

Da Redação Portos e logística 19/01/2026 - 19:42



A movimentação de cargas por hidroviárias no Rio Grande chegou a cerca de 1,9 milhão de toneladas em 2025, com crescimento de 11,76% em relação ao ano anterior, quando foi de aproximadamente 1,7 milhão de toneladas, de acordo com dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) divulgados na sexta-feira (16) pelo Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor). Produzido pela Companhia Manufactureira de Papéis e Papelões (CMPC), em Guaíba, o produto é transportado em barcaças pela hidrovia do Atlântico Sul, formada pelos rios Jacuí e Guaíba, canais e pela Lagoa dos

Patos e que liga a cidade a Rio Grande, de onde é exportada pelo porto local.

Segundo o Mpor, a celulose é a principal carga movimentada no terminal gaúcho, por onde, em 2023, foram exportadas cerca de 1,62 milhão de toneladas de celulose. A China foi o principal destino, seguida pelos Estados Unidos, pela Itália, pelos Emirados Árabes Unidos e pela Coreia do Sul. De acordo com a pasta, as barcaças levam a celulose de Guaíba a Rio Grande e na volta transportam toras de madeira a partir de Pelotas.

O secretário nacional de Hidroviárias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, Otto Burlier, explicou que o crescimento do uso da hidrovia é resultado do aumento da produção e da exportação de celulose e da reorientação logística feita após as enchentes de 2024, que impediram o transporte por estradas e ferrovias. "As hidroviárias cumprem papel estratégico em situações de crise climática, aumentam a resiliência do sistema logístico e reduzem riscos operacionais", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2026

MAERSK MUDA SERVIÇOS NA AMÉRICA LATINA E ANUNCIA ESCALAS NO RIO DE JANEIRO

Da Redação Portos e logística 19/01/2026 - 19:32



A Maersk anunciou ajustes em seus serviços que passam pela América Latina para tentar contornar problemas de logística portuária na região. Entre as mudanças, estão a retomada das escalas semanais no porto do Rio de Janeiro e novo horário do serviço de transporte ECSA, que desde novembro opera quinzenalmente na rota Paranaguá (PR) - Santos (DP World) - Manzanillo (Panamá). Segundo a companhia, a alteração visa a melhorar a conectividade com o Caribe, os Estados Unidos e a costa oeste da América do Sul e aumentar a flexibilidade para viagens regionais e intercontinentais, além de mitigar impactos

operacionais.

A Maersk informou que tem registrado atrasos de uma semana nos serviços UCLA e Tango por causa das condições atuais do mercado e, por isso, no UCLA, o navio Laust Maersk substituirá o Maersk Rubicon na rota sul para Santos (SP), com atraso de uma semana para as embarcações

subsequentes. No serviço Tango, o Maersk Monte Alegre substituirá o RDO Fortune na rota sul, com ajuste no cronograma de escalas.

De acordo com avaliação da empresa, o sistema portuário da América Latina apresenta cenário heterogêneo, marcado por significativa pressão operacional no Brasil e desempenho mais estável em outras partes da região. A Maersk informou que tem registrado altos níveis de congestionamento nos principais portos da costa leste da América do Sul (ECSA), ao mesmo tempo em que confirmou ajustes nos serviços e nas escalas de manutenção para preservar a confiabilidade de sua rede.

Segundo a empresa de navegação, os portos brasileiros continuam operando sob pressão, com alta ocupação dos cais, longas filas e extensos tempos de espera para embarcações sem vagas reservadas, principalmente em Santos, Paranaguá, Itapoá e Rio Grande. Além disso, alertou para possíveis interrupções relacionadas a condições climáticas que podem impactar as operações, embora embarcações com vagas reservadas mantenham prioridade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2026

RECEITA DA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ BATE RECORDE, MESMO COM MENOR VOLUME DE SACAS NEGOCIADO

Da Redação Portos e Logística 19/01/2026 - 19:10



O relatório estatístico mensal do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), divulgado nesta segunda-feira (19), revelou que em 2025 a receita com a exportação de café pelo Brasil atingiu 15,586 bilhões de dólares, o maior volume já registrado e que representou alta de 24,1% sobre 2024. O documento informa ainda que o recorde em arrecadação foi conseguido mesmo com queda de 20,8% na quantidade vendida ao mercado externo, fechando o ano com 40,049 milhões de sacas de 60 quilos de todos os tipos do produto, enviados para 121 países.

O presidente do Cecafé, Márcio Ferreira, explicou que a diminuição no número de sacas exportadas em 2025 já era esperado, porque no ano anterior foram registrados embarques recordes, o que reduziu o total de café armazenado no país. Além disso, alegou que a safra foi afetada pelo clima, o que diminuiu a oferta do produto.

Ferreira citou ainda as sobretaxas de importação de 50% impostas pelos Estados Unidos por quatro meses, de agosto a novembro, ao produto brasileiro de todos os tipos, que levaram à redução de 55% nas vendas para o mercado americano. Ele lembrou que, como a sobretaxação sobre o café solúvel foi mantida, o Brasil continua exportando menos do que pode.

O relatório do Cecafé informa que a Alemanha, que em 2025 importou 5,409 milhões de sacas de café brasileiro ou 13,5% de todos os embarques do produto, passou a ser o principal destino do café exportado pelo do Brasil no ano passado, apesar de o volume comprado ter sido 28,8% menor em 2024. Os Estados Unidos caíram para a segunda posição, com compra de 5,381 milhões de sacas, equivalentes a 13,4% do total e a queda de 33,9% em relação a 2024. Em terceiro lugar, ficou a Itália, com a importação de 3,149 milhões de sacas e recuo de 19,6%, seguida pelo Japão, com 2,647 milhões de sacas e alta de 19,4%, e pela Bélgica, com 2,321 milhões de sacas e baixa de 47%.

Segundo o relatório, Santos foi o principal porto de embarque dos cafés do Brasil em 2025, com a remessa de 31,515 milhões de sacas, correspondentes a 78,7% do total. Na sequência, aparecem o complexo portuário do Rio de Janeiro, que respondeu por 17,7% do total ao exportar 7,092 milhões de sacas, e o Porto de Paranaguá, no Paraná, que enviou 371.342 sacas para fora do país, ou 0,9% do volume vendido o exterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2026

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIA OPERAÇÕES E FECHA 2025 COM ALTA DE 29% NA RECEITA

Da Redação Portos e logística 19/01/2026 - 19:05



A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) informou, nesta segunda-feira (19), que o terminal teve em 2025 receita de R\$ 75 milhões, com alta de 29% em relação a 2024, e 1,44 milhão de toneladas de cargas movimentadas. O volume ficou, no entanto, abaixo do total do ano anterior, de 1,53 milhão de toneladas.

De acordo com a autoridade portuária, as principais cargas foram açúcar, com 473,9 mil toneladas, barrilha, com 380,9 mil toneladas, coque de petróleo, com 105 mil toneladas, e malte e cevada, com 209 mil toneladas. Além

dessas, segundo a CDSS, em 2050 foi retomada a movimentação de trigo, após 25 anos.

Os resultados de 2025 foram atribuídos a investimentos que permitiram melhorar as condições de operação no porto, incluindo a dragagem de manutenção realizada para manter a profundidade e na qual foram gastos R\$ 7 milhões.

O presidente da CDSS, Ernesto Sampaio, explicou que a alta nas cargas movimentadas e das receitas permitirá que sejam feitos novos aportes. “A manutenção de uma média elevada de movimentação de cargas permite aplicar as receitas em novos investimentos para sustentar o crescimento”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2026

PETROBRAS CONTRATA CONSTRUÇÃO DE 5 GASEIROS, BARCAÇAS E EMPURRADORES PARA TRANSPETRO

Da Redação Indústria naval 19/01/2026 - 18:34



Ativos serão construídos pelos estaleiros ERG, Beconal e INC. Investimentos de R\$ 2,8 bilhões serão firmados em evento do programa Mar Aberto nesta terça-feira (20), em Rio Grande

A Petrobras e a Transpetro assinam, nesta terça-feira (20), os contratos para a construção de embarcações do ‘Mar Aberto’, programa voltado à renovação e ampliação da frota do sistema Petrobras. Ao todo, a holding e sua subsidiária estão contratando cinco navios gaseiros, além de 18 barcaças e 18 empurradores, num investimento

total de R\$ 2,8 bilhões. De acordo com a companhia, os investimentos somados são da ordem de R\$ 2,8 bilhões. A cerimônia será realizada em Rio Grande (RS) e tem a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Todas as embarcações serão operadas pela Transpetro e construídas em estaleiros de três estados. No Rio Grande do Sul, o Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, será responsável pela obra dos cinco gaseiros. No Amazonas, o estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia (Beconal), construirá as 18 barcaças. Em Santa Catarina, o estaleiro Indústria Naval Catarinense, vai construir os 18 empurradores. O potencial de geração nessas encomendas é de mais de 9.000 empregos diretos e indiretos.

Gaseiros



Os gaseiros foram contratados por meio de licitação aberta e internacional, em dois lotes com oito embarcações no total — o resultado do outro lote não foi homologado. O ERG foi contratado para construir cinco navios pressurizados destinados ao transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e de derivados: três com capacidade de 7 mil m³ e dois com 14 mil m³. O investimento total nessas construções totaliza R\$ 2,2 bilhões. Com isso, a frota de gaseiros da Transpetro irá subir de seis para 14, triplicando a atual capacidade de transporte de GLP e derivados.

As encomendas consideram o aumento da produção de gás natural no país e atendem às necessidades da Petrobras, tanto na costa brasileira quanto na navegação fluvial, incluindo a região Norte e a Lagoa dos Patos (RS). De acordo com a Petrobras, os novos gaseiros serão até 20% mais eficientes no consumo de energia, reduzirão as emissões de gases de efeito estufa (GEE) em 30% e poderão operar em portos eletrificados. O lançamento da primeira unidade está previsto até 33 meses após o início das obras, com novas entregas a cada seis meses.

Comboio hidroviário

A encomenda das 18 barcas e 18 empurradores representa um investimento de R\$ 620,6 milhões, fortalecendo a operação da Transpetro na navegação interior. A presença em águas abrigadas ou parcialmente abrigadas, como rios, lagos, canais, baías e lagoas tem objetivo de consolidar a empresa como uma das principais operadoras de transporte de derivados de petróleo e de biocombustíveis no modal fluvial.

O novo modelo de negócio viabilizará a verticalização da operação de bunkering, permitindo à Transpetro dispor de uma frota própria para abastecimento em polos como Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). A estratégia da empresa com essa integração é assegurar maior controle operacional, otimização de custos e ganhos de eficiência logística.

O estaleiro Beconal, de Manaus (AM), será responsável pela construção das 18 barcas, com a entrega da primeira unidade prevista três meses após o início da obra. Do total contratado, 10 terão capacidade de 3.000 toneladas de porte bruto (TPB) e 8, de 2.000 TPB. O estaleiro INC, localizado em Navegantes (SC), construirá os 18 empurradores, com a entrega inicial programada para 10 meses após o início da fabricação.

O Mar Aberto tem aportes estimados em US\$ 6 bilhões no período de 2026 a 2030, abrangendo a construção de um total de 20 navios de cabotagem, além de 18 barcas e 18 empurradores, além da previsão de afretamento de 40 novas embarcações de apoio destinadas à renovação da frota de apoio marítimo. A Petrobras afirma que o programa reforça compromisso com a renovação e ampliação da frota nacional, contribui com a logística das operações e com o fortalecimento da indústria naval brasileira, em alinhamento com os objetivos da Transição Energética Justa.

A Petrobras defende que essa estratégia de renovar a frota reduzirá a dependência de afretamentos, proporcionando mais flexibilidade e eficiência às operações logísticas de movimentação de GLP e dos demais produtos. “Com essas contratações, estamos deixando a Petrobras preparada para o crescimento da nossa produção nos próximos anos e alavancando a retomada da indústria naval nacional”, declarou em nota a presidente da Petrobras, Magda Chambriard. Ela acrescenta que o investimento em encomendas para indústria naval e offshore estimula um ciclo de novos negócios e oportunidades, fortalecendo a cadeia produtiva industrial brasileira.

Para o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, a renovação e ampliação da frota permite à empresa atender ao crescimento da produção do país com mais eficiência, reduzindo custos e fortalecendo a soberania energética. “Os contratos assinados têm potencial para gerar mais de 9.000 empregos diretos e indiretos, revitalizar a indústria naval e mobilizar a cadeia produtiva desse segmento do país. Ver os polos navais nacionais sendo retomados, sem dúvida, é motivo de orgulho para todos nós brasileiros”, salientou Bacci.

Novo TUP em Rio Grande

Durante o evento, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciará o contrato de adesão do terminal de uso privado (TUP) vinculado ao projeto da nova fábrica de celulose da CMPC, que integra o 'Projeto Natureza' e prevê investimentos de R\$ 24 bilhões. Segundo o MPor, esse empreendimento é considerado estratégico para o fortalecimento da infraestrutura logística e para o escoamento da produção destinada à exportação. O TUP será implantado no complexo portuário de Rio Grande e contará com capacidade de movimentação de até 9 milhões de toneladas por ano no 11º ano de operação, sendo 4,5 milhões de toneladas na descarga de barcas e 4,5 milhões no carregamento de navios.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2026

PETROBRAS FORNECERÁ ATÉ 12 MIL TONELADAS DE B24 PARA ODFJELL EM 2026

Da Redação Navegação 16/01/2026 - 22:00



Contrato com empresa norueguesa prevê abastecimento do bunker conteúdo renovável por barcas dedicadas a partir do Terminal de Rio Grande

A Petrobras firmou um acordo para fornecimento de bunker com conteúdo renovável (VLS B24) à empresa norueguesa Odfjell, um dos maiores armadores globais no transporte de produtos químicos e líquidos a granel. O abastecimento será realizado por barcas dedicadas a partir do Terminal de Rio Grande (Terig), onde também ocorrerá a mistura do produto. O contrato prevê a entrega de até 12 mil toneladas ao longo de 2026.

Em nota, a Petrobras destacou que a operação estratégica reforça a posição da companhia no mercado internacional de combustíveis de baixo carbono e atende à crescente demanda por soluções mais sustentáveis no segmento marítimo. O VLS B24 da Petrobras é um VLSFO (Very Low Sulfur Fuel Oil) com 24% de biodiesel e 76% de óleo mineral produzido nas refinarias da empresa.

O produto segue padrões internacionais de qualidade, apresentando a certificação International Sustainability and Carbon Certification – EU (ISCC EU), um sistema global que assegura a rastreabilidade, a conformidade com critérios de sustentabilidade e a redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) em toda a cadeia de produção do biocombustível, sendo especificamente voltado para atender às exigências do mercado europeu.

Além disso, o combustível atende às exigências da FuelEU Maritime, regulamentação da União Europeia que impõe redução progressiva da intensidade de GEEs nos combustíveis usados por navios que atracam em portos europeus, incentivando o uso de soluções renováveis e de baixo carbono.

O diretor de logística, comercialização e mercados da Petrobras, Claudio Schlosser, destacou que a comercialização do VLS B24 com uma empresa de forte atuação internacional demonstra o avanço consistente rumo a um mercado de baixo carbono, em sinergia com o plano de negócios 2026-2030. “A iniciativa não apenas gera valor para o negócio, mas também viabiliza soluções concretas em novas energias e descarbonização, reforçando nosso compromisso com a sustentabilidade e a inovação”, afirmou Schlosser.

A Odfjell tem presença em rotas pelas Américas, Europa e Ásia, com destaque no transporte marítimo de produtos químicos e grãos líquidos. Com uma frota de mais de 70 navios, a empresa norueguesa transporta cerca de 600 tipos de líquidos — que vão de produtos químicos e ácidos a óleos comestíveis e derivados claros de petróleo — atendendo desde grandes companhias petrolíferas até empresas menores de logística.

A Petrobras destacou que o relacionamento com a Odfjell é marcado por uma trajetória de colaboração, que ganhou novo impulso com a iniciativa conjunta dos governos brasileiro e norueguês para promover soluções sustentáveis no setor de energia. Segundo a companhia, esse movimento resultou na criação de um corredor verde entre os dois países, formalizado por um Memorando de Entendimento (MoU) assinado em fevereiro de 2025, que incentiva a circulação de navios movidos por combustíveis de baixo carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2026

ANTAQ ESTIMA TER EVITADO DE R\$ 23 MILHÕES DE COBRANÇAS INDEVIDAS DE SOBRE-ESTADIA

Da Redação Portos e logística 16/01/2026 - 21:33



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) estima ter evitado a cobrança indevida de aproximadamente R\$ 23 milhões decorrentes de sobre-estadia de contêineres — valor mensurado entre agosto e dezembro de 2025. De acordo com a autarquia, esse resultado foi possível devido ao intermédio da agência nos acordos entre usuários, agentes marítimos e armadores, de forma a garantir que os direitos dos envolvidos na cadeia logística fossem respeitados.

A sobre-estadia de contêineres (detention/demurrage) é uma cobrança feita pela empresa responsável pelo transporte marítimo e proprietária do contêiner (armador) ao usuário da carga — importador ou exportador, quando o contêiner permanece sob sua posse por um período superior ao prazo livre estipulado em contrato.

Em 2025, a primeira audiência de conciliação aconteceu no dia 26 de agosto. Desde então, foram 240 reuniões, das quais em 176 delas houve acordo entre as partes envolvidas, representando um índice de 73,3% de demandas resolvidas.

A Antaq destacou que essas audiências visam cumprir uma determinação do acórdão 521-2025, que incentiva a resolução de conflitos de modo célere e efetiva, baseada nos entendimentos regulatórios da agência, por meio da resolução nº 62/2021, que trata dos direitos e deveres de usuários, armadores e agentes intermediários.

As audiências conciliatórias são organizadas pelo Grupo Especializado de Fiscalização (GEF Contêineres), vinculado à Gerência de Coordenação das Unidades Regionais (GCOR), na Antaq. Após estudo dos casos, os processos com indícios de irregularidades na cobrança de sobre-estadia são inseridos na fila de acordos. Essas reuniões são conduzidas por dois servidores do GEF Contêineres (um conciliador e um auxiliar) e realizadas de forma on-line (via Microsoft Teams).

Os convocados para a reunião são: o denunciante (usuário), a empresa emissora da fatura, o transportador efetivo e demais empresas envolvidas. A Antaq ressalta que as partes podem celebrar acordo antes da audiência, juntando o termo assinado e o pedido de desistência. Caso haja acordo entre as partes, seja ele espontâneo ou firmado em audiência, a denúncia é arquivada pela agência reguladora sem aplicação de penalidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2026

A MERCOSUL LINE, EMPRESA DO GRUPO FRANCÊS CMA CGM, NOMEA EDUARDO GALO COMO SEU NOVO CEO

Executivos 16/01/2026 - 20:58



A Mercosul Line, empresa do grupo francês CMA CGM, anunciou nesta sexta-feira (16) a nomeação de Eduardo Galo como seu novo CEO. Segundo a empresa, o executivo tem mais de 20 anos de experiência em transporte marítimo e logística, tendo exercido funções de liderança em operações de terminais e no segmento de navegação e sido CEO da Transinsular, do Grupo ETE, e presidente da Terminais Portuários do Sado, em Portugal.

De acordo com a Mercosul Line, no Brasil, ele foi CCO também do Rio Brasil Terminal e ocupou posições seniores no Grupo Libra. Seu histórico inclui ainda passagens por grandes grupos globais do setor, nos quais acumulou experiência em estratégia comercial, expansão de negócios, gestão operacional e liderança de equipes multidisciplinares.

A nomeação de Eduardo Galo, segundo a companhia, visa fortalecer a estratégia da Mercosul Line de ampliar sua eficiência operacional, acelerar iniciativas de inovação e consolidar sua posição como referência em cabotagem e soluções logísticas integradas no mercado brasileiro e sul-americano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2026

OGMO DE SANTOS DIPLOMA 47 NOVOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS

Da Redação Portos e logística 16/01/2026 - 20:54



O Órgão de Gestão da Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (Ogmo/Santos) entregou, na última quinta-feira (16), diplomas de formação a 47 novos trabalhadores portuários avulsos, sendo 44 homens e três mulheres, aprovados em processo seletivo privado. Todos vão trabalhar na categoria Estiva, informou o órgão.

De acordo com o Ogmo/Santos, os diplomados fizeram prova objetiva e passaram por avaliações de títulos e psicológica e por testes de aptidão física e exame médico. Além disso, comprovaram os requisitos exigidos

para o exercício da atividade antes do processo seletivo organizado pelo Instituto de Desenvolvimento e Capacitação (IDCAP) e encerrado em 30 de dezembro.

Segundo o diretor executivo do Ogmo/Santos, Evandro Schmidt Pause, os 47 diplomados agora se juntam a outros 276 trabalhadores, dos quais 13 mulheres, incorporados em junho de 2025 na mesma categoria.

A entidade informou que a abertura de novas vagas é consequência da convenção coletiva assinada pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e pelo Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) e tem como objetivo atender ao aumento de demanda prevista nas operações portuárias no Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2026

WÄRTSILÄ DARÁ SUPORTE OPERACIONAL A 12 NAVIOS DA MOL

Da Redação Indústria naval 16/01/2026 - 20:51

A Wärtsilä, especializada no desenvolvimento de tecnologias de propulsão, anunciou a assinatura em 2025 de dois acordos para dar por 10 anos suporte operacional a 12 navios de transporte de GNL da MOL Global Ship Management, empresa de gestão naval da Mitsui O.S.K Lines (MOL) sediada em



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 010/2026
Página 61 de 61
Data: 19/01/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



Singapura. Segundo a companhia finlandesa, o contrato para a assistência a nove navios foi fechado no primeiro semestre do ano passado e o outro, para mais três, no último trimestre.

Os 12 navios foram entregues entre 2024 e 2025, e cada um deles opera com dois motores bicompostíveis Wärtsilä 34DF de seis cilindros e outros dois de oito cilindros. Além disso, contam com quatro unidades de válvulas de gás fabricadas pelo grupo e catalisadores para reduzir os níveis de emissão.

Namit Mathur, diretor da MOL Global Ship Management, explicou que o objetivo do acordo é otimizar as operações e a manutenção das embarcações, para aumentar o tempo de atividade e o desempenho. Além disso, disse ele, o suporte Wärtsilä permitirá tornar sustentáveis as operações da frota, contribuindo para reduzir as emissões de gases.

A Wärtsilä informou que o contrato inclui o Planejamento Dinâmico de Manutenção, o suporte operacional remoto 24 horas por dia em todos os dias do ano e o gerenciamento de contratos. Com isso, assegurou a empresa, será possível fazer manutenção flexível, com intervalos de serviço maiores e menos consumo de peças de reposição e disponibilidade de engenheiros de serviço, além de supervisão contínua da condição e do desempenho da embarcação.

O contrato prevê apoio operacional através do Expert Insight, ferramenta de manutenção preventiva da Wärtsilä alimentada por dados de embarcações em tempo real, que visa a identificar com antecedência possíveis problemas e resolvê-los antes que afetem as operações, reduzindo o tempo de inatividade e evitando reparos imprevistos. "Os contratos de ciclo de vida oferecem aos armadores previsibilidade de custos e manutenção otimizada", garantiu Henrik Wilhelms, diretor de vendas de contratos da Wärtsilä Marine.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/01/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte: InforMS

Data: 19/01/2026