

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 012/2026
Data: 22/01/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MAIS DE 110 NOVOS TRIPULANTES PARA TRABALHAR EM CRUZEIROS SÃO FORMADOS EM SANTOS, NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL CAI 20,6% EM 2025, MAS RECEITA ATINGE RECORDE HISTÓRICO	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
RISCO DE COLAPSO NO DELIVERY MOBILIZA SETOR CONTRA O PL DOS ENTREGADORES DE APP	6
AEROPORTO DE MARAGOGI QUER INICIAR EM ABRIL POUSOS E DECOLAGENS	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
EDITAIS DO PRIMEIRO BLOCO DE LEILÕES PORTUÁRIOS DE 2026 SÃO PUBLICADOS	9
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA APRIMORAR SISTEMA DE EMBARQUE BIOMÉTRICO	11
FUNDO DA MARINHA MERCANTE DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE EM SANTA CATARINA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
OTIMIZAÇÕES DA RÉGIS BITTENCOURT E DA VIA BRASIL FORTALECEM INVESTIMENTOS EM CORREDORES LOGÍSTICOS ESTRATÉGICOS	13
ASFALTO NOVO: RENAN FILHO ENTREGA TRECHO PAVIMENTADO DA BR-422/PA QUE IRÁ BENEFICIAR 250 MIL PARAENSES	14
MINISTRO DOS TRANSPORTES TAMBÉM IRÁ LANÇAR O EDITAL PARA AS OBRAS DA RODOVIA ENTRE MACAÍBA E RIACHUELO (RN); EVENTO ACONTECE NESTA QUINTA (22)	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – CRISE NO FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA EM SP	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA E ERDOGAN DISCUTEM CRISE HUMANITÁRIA EM GAZA E DEFESA DA PROTEÇÃO DE CIVIS	16
FAIXA DE GAZA	17
CESSAR-FOGO	17
PESQUISA I	17
PESQUISA II	17
MANTIDO	17
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PNL-2050: BENCHMARKING PARA AVALIAÇÃO E GERENCIAMENTO	17
POLÍTICA - GOVERNO RECOMPÕE ORÇAMENTO PARA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA	20
POLÍTICA - LULA VAI AO ENCERRAMENTO DO ENCONTRO NACIONAL DO MST	21
POLÍTICA - GOVERNO DEVE TROCAR 17 DOS 38 MINISTROS ATÉ ABRIL	22
POLÍTICA - MÁRCIO FRANÇA REFORÇA CONVITE A SIMONE TEBET PARA O PSB	23
POLÍTICA - 'ROGÉRIO MARINHO VAI FAZER PARTE DO TIME QUE PRETENDO MONTAR', DIZ FLÁVIO BOLSONARO	25
TRANSPORTES - RODOVIAS - PAVIMENTAÇÃO DA BR-422 É ENTREGUE NO SUDESTE DO PARÁ	25
TRANSPORTES - RODOVIAS MINISTRO DOS TRANSPORTES VISTORIA APLICAÇÃO DA CNH DO BRASIL NO DETRAN-PA	27
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO / PORTOS FMM DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE EM SC	27
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO / PORTOS - ANTAQ PUBLICA EDITAL DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DO RECIFE	28
TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS / AVIAÇÃO - MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE USO DE BIOMETRIA EM PORTOS E AEROPORTOS	29
TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS / AVIAÇÃO - ANAC TERÁ ORÇAMENTO DE R\$ 153,9 MILHÕES EM 2026, DIZ PRESIDENTE	30
PETRÓLEO E GÁS - FRENTE DO BIODIESEL E ENTIDADES SE UNEM CONTRA IMPORTAÇÃO DO PRODUTO	31
PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO RECUA 3,8% EM NOVEMBRO	32
ENERGIA - ANEEL ENVIA AO MME RELATÓRIO SOBRE ATUAÇÃO APÓS FALHAS DA ENEL SÃO PAULO	33
ENERGIA - AGÊNCIA APROVA NOVO ESTATUTO DA CCEE E LIBERA PROCESSO ELEITORAL	33
ENERGIA - RESSARCIMENTOS DE GERADORES A CONSUMIDORES SÃO SUSPENSOS POR 90 DIAS	34
ENERGIA - GOVERNO LEVA PORTFÓLIO DE ENERGIA LIMPA A EXECUTIVOS EM AGENDA NA CHINA	35
ENERGIA - OPINIÃO - ENERGIA E DESTINO	36
COMÉRCIO EXTERIOR - PARLAMENTO EUROPEU PEDE QUE JUSTIÇA AVALIE ACORDO COM MERCOSUL	39
COMÉRCIO EXTERIOR - CNI DIZ QUE PROCEDIMENTO JÁ ERA PREVISTO E MANTÉM CONFIANÇA NO TRATADO	41
COMÉRCIO EXTERIOR - CONGRESSO ARTICULA TRAMITAÇÃO DO ACORDO MERCOSUL-UE	41
FINANÇAS - FGC VAI ANTECIPAR CONTRIBUIÇÕES PARA RECOMPOR CAIXA APÓS CASO MASTER	42
FINANÇAS - MASTERCARD SE TORNA ACIONISTA DA WESTWING E DO BRB	43
FINANÇAS - EM ALTA DE 3,33%, IBOVESPA ATINGE NOVO PICO HISTÓRICO	44



FINANÇAS - DÓLAR CAI MAIS DE 1% COM ROTAÇÃO GLOBAL DE CARTEIRAS E CENÁRIO ELEITORAL	45
EMPREGO - OPINIÃO - COMUNICAÇÃO - O CUSTO INVISÍVEL DO ETARISMO.....	46
JUSTIÇA - TARCÍSIO ADIA VISITA A BOLSONARO NA PAPUDINHA	47
JUSTIÇA - PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA LAVAGEM DE DINHEIRO COM CRIPTOATIVOS.....	49
JUSTIÇA - PSOL ACIONA STF CONTRA “GRATIFICAÇÃO FAROESTE” A POLICIAIS QUE MATAM.....	50
JUSTIÇA - STJ DISPENSA QUEBRA DE SIGILO BANCÁRIO PARA CONSULTA NO SNIPER.....	51
JUSTIÇA - TCU DETERMINA INVESTIGAÇÃO SOBRE PREJUÍZO PARA APOSENTADOS DA INFRAERO	52
INTERNACIONAL - EUA: SUSPENSÃO DE VISTO PARA IMIGRANTE DO BRASIL ENTRA EM VIGOR	52
INTERNACIONAL - MAQUINISTAS ESPANHÓIS CONVOCAM GREVE GERAL APÓS ACIDENTES COM DEZENAS DE MORTOS	54
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE QUER COMPRAR GROENLÂNDIA SEM USO DA FORÇA	54
JORNAL O GLOBO – RJ.....	56
CORREIOS NEGOCIAM PARCERIA PARA ENTREGAR PRODUTOS DE LINHA BRANCA E PREPARAM PARA FEVEREIRO LEILÃO DE IMÓVEIS E PDV	57
‘CLIMÃO’ NO STF: VEJA EM 4 PONTOS O QUE CONTA CONTRA TOFFOLI NA CONDUÇÃO DO CASO MASTER E INCOMODA OUTROS MINISTROS.....	58
FRANÇA DIZ QUE APLICAÇÃO PROVISÓRIA DE ACORDO UE-MERCOSUL SERIA 'VIOLAÇÃO DEMOCRÁTICA'.....	62
SOB PRESSÃO DE TRUMP, PARLAMENTARES DA VENEZUELA DISCUTEM HOJE ABERTURA DO PETRÓLEO A ESTRANGEIRAS.....	62
ENQUANTO TENTA FECHAR ACORDO COM OS EUA, MILEI DEFENDE LAÇOS DA ARGENTINA COM A CHINA.....	63
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	65
COMO ATUAVA QUADRILHA PRESA NA OPERAÇÃO HARAS DO CRIME POR FURTAR PETRÓLEO DA TRANSPETRO	65
MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA ANUNCIA INÍCIO DA ELABORAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE TERRAS RARAS.....	66
OPINIÃO - A VIRADA INVISÍVEL: POR QUE AINDA CONTAMOS A HISTÓRIA ERRADA SOBRE A TRANSIÇÃO CLIMÁTICA.....	66
OPERAÇÃO HARAS DO CRIME PRENDE 7 SUSPEITOS DE INTEGRAR QUADRILHA QUE FURTAVA PETRÓLEO DA TRANSPETRO ...	68
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
CONSELHO DO PPI APROVA QUALIFICAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS E SINALIZA PROJETOS FERROVIÁRIOS	69
CADEIA DE SUPRIMENTOS E LOGÍSTICA NO SETOR AGRO, COM JOÃO EUSTÁQUIO DE ALMEIDA JÚNIOR: DESAFIOS E SOLUÇÕES PARA O FUTURO.....	70
RENOVAÇÕES ANTECIPADAS E LEILÕES DE FERROVIAS PODEM GERAR R\$ 150 BI, PREVÊ ANTT	71
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	73
INDÚSTRIA BRASILEIRA QUER PARTICIPAR DE FORMA ATIVA DA RETOMADA, AFIRMA CSENO	73
OCEAN ALLIANCE REFORÇA OFERTA DE SERVIÇOS PARA 2026, COM 394 NAVIOS.....	74
CABOTAGEM DE CONTÊINERES CRESCER MAIS DE 20% EM 2025	75
FMM DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE 6 PSVs NO NAVSHIP	76
GOVERNO DO PR E CONSÓRCIO DISCUTEM CRONOGRAMA DA DRAGAGEM EM PARANAGUÁ.....	76
SIMON BERGULF - WORLD SHIPPING COUNCIL	77
RS RECEBERÁ R\$ 24 BILHÕES PARA LOGÍSTICA DE EXPORTAÇÃO DE CELULOSE	78
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	78
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	78



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MAIS DE 110 NOVOS TRIPULANTES PARA TRABALHAR EM CRUZEIROS SÃO FORMADOS EM SANTOS, NO LITORAL DE SÃO PAULO

Projeto social qualificou gratuitamente moradores da Baixada Santista para atuação em navios de cruzeiros

ATribuna.com.br 21 de janeiro de 2026



Iniciativa formou profissionalmente moradores da Baixada Santista para atuação em navios de cruzeiros (Sílvia Luiz/ AT)

O projeto social Tripulantes do Cenep realiza nesta quarta-feira (21), às 19 horas, no Teatro Guarany, em Santos, a formatura de 115 alunos. A iniciativa qualificou gratuitamente pessoas da Baixada Santista, no litoral de São Paulo, para atuação em navios de cruzeiros.

Os alunos receberão seus certificados em uma cerimônia que contará com a presença de representantes da Autoridade Portuária de Santos (APS), da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), da Prefeitura de Santos e da indústria de cruzeiros.

O projeto, realizado pela Fundação Cenep em parceria com a APS, a Deck4 Foundation e a Prefeitura de Santos, foi concebido para transformar realidades por meio da educação profissional gratuita.

Segundo o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, o Porto tem um papel social que vai além da movimentação de cargas.

“O Porto de Santos não é feito apenas de guindastes, navios e contêineres. Ele é feito de gente, de milhares de profissionais que todos os dias garantem que esse gigante funcione com excelência. Por isso, investir nas pessoas é tão urgente quanto investir em infraestrutura”.

Para André Bonini, presidente da Fundação Cenep, o impacto do projeto vai muito além da formação técnica.

“Acreditamos profundamente no poder da educação para transformar pessoas”.

O modelo ofereceu um curso gratuito em formato híbrido, com aulas on-line e presenciais ministradas por profissionais renomados das áreas de hotelaria, cruzeiros marítimos, gastronomia e turismo.

Além da formação técnica, os participantes receberam acompanhamento contínuo de equipes de psicologia e assistência social, garantindo também suporte emocional e orientação social.

Após cinco meses de formação, com mais de 22 cursos técnicos, os alunos passaram por avaliações, mentorias e preparação para processos seletivos reais junto a agências recrutadoras e empresas da área de turismo e hotelaria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/01/2026

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL CAI 20,6% EM 2025, MAS RECEITA ATINGE RECORDE HISTÓRICO

Embarques somaram 40 milhões de sacas no ano passado, enquanto faturamento chegou a US\$ 15,5 bilhões, impulsionado por preços mais altos

ATribuna.com.br 21 de janeiro de 2026



Mais de 50% dos navios enfrentaram atrasos ou alterações de escalas, o que fez com que 1.859 contêineres por mês não fossem embarcados (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)

A exportação de café do Brasil caiu 20,6% em 2025, em comparação com o ano anterior. Foram 40,049 milhões de sacas de 60 kg enviadas ao exterior no ano passado, contra 50,443 milhões em 2024. Apesar da queda em volume, a receita cambial, de US\$ 15,586 bilhões, foi recorde anual, com crescimento de 24,1%.

Os dados foram divulgados em relatório do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), na segunda-feira. O presidente da entidade, Márcio Ferreira, comenta que a diminuição no número de sacas exportadas já era aguardada em 2025, principalmente após os embarques recordes registrados um ano antes.

“Exportamos um volume histórico em 2024, reduzindo o montante de café armazenado no País. E a safra do ano passado foi impactada pelo clima, combinação que culminou na limitação da disponibilidade do produto”, explica.

Ele acrescenta que outros fatores também influenciaram a performance, como as tarifas de 50% impostas pelos Estados Unidos para importar o produto brasileiro. “Nos quase quatro meses de vigência do tarifaço sobre todos os tipos de café do Brasil, entre o começo de agosto e o fim de novembro, nossos embarques aos norte-americanos despencaram 55%, majoritariamente afetados por essas taxas”.

Além disso, Ferreira pontua que como a tributação sobre o café solúvel não foi retirada, o declínio nas exportações desse produto para os Estados Unidos continua se acentuando.

Logística

A defasagem na infraestrutura portuária do País aumenta a lista de adversidades que os exportadores de café enfrentaram em 2025. “Apesar dos recordes de exportação anunciados pelas autoridades públicas, a falta de estrutura adequada para cargas containerizadas nos portos brasileiros gerou um prejuízo de R\$ 61,467 milhões a nossos associados no acumulado do ano passado (até novembro) devido a custos extras que são resultado do atraso e das alterações de escalas dos navios”, afirma Ferreira.

De acordo com dados do Boletim Detention Zero, elaborado pela startup ElloX Digital em parceria com o Cecafé, 55% dos navios enfrentaram atrasos ou alterações de escalas na média mensal de 2025 até novembro, o que fez com que 613,4 mil sacas (1.859 contêineres) por mês não conseguissem embarques para o exterior.

Sobre o recorde obtido com a receita cambial, o presidente do Cecafé aponta o cenário mercadológico internacional e os constantes investimentos dos produtores brasileiros como principais motivadores.

“Tivemos médias mensais de preço maiores em 2025 e nossos cafeicultores, bem-organizados, mantêm seus investimentos em tecnologia, inovação e qualidade, o que eleva o patamar dos cafés do Brasil e, consequentemente, o seu valor. Não à toa, somos a única origem do mundo que consegue exportar para mais de 120 países, respondendo por mais de um terço do market share global”, aponta.

Principais destinos

Com a aquisição de 5,409 milhões de sacas, a Alemanha assumiu a liderança entre os maiores importadores dos cafés do Brasil no ano passado, apesar de o volume implicar queda de 28,8% na comparação com 2024. Esse montante representou 13,5% de todos os embarques brasileiros no ano.

Os Estados Unidos, usualmente líderes desse ranking, desceram à segunda posição, como reflexo do tarifaço. Os norte-americanos importaram 5,381 milhões de sacas em 2025 – 13,4% do total –, com queda de 33,9% frente aos 12 meses de 2024.

Portos

Santos foi o principal porto de embarque dos cafés do Brasil em 2025, com a remessa de 31,515 milhões de sacas ao exterior e representatividade de 78,7%. 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 (PR), que enviou 371.342 sacas para fora do País (0,9%).

Tipos

Nos 12 meses do ano passado, o café arábica foi a espécie mais exportada pelo Brasil, com 32,308 milhões de sacas enviadas ao exterior. Esse volume equivale a 80,7% do total, ainda que signifique queda de 12,8% em relação a 2024. A espécie canéfora (conilon + robusta) vem na sequência, com o embarque de 3,995 milhões de sacas (10% do total), seguida pelo setor de café solúvel, com 3,688 milhões de sacas (9,2%), e pelo segmento de café torrado e torrado e moído, com 58.474 sacas (0,1%).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/01/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

RISCO DE COLAPSO NO DELIVERY MOBILIZA SETOR CONTRA O PL DOS ENTREGADORES DE APP

Abrasel-PE e representantes do segmento alertam que a proposta de precificação fixa e novos encargos previdenciários ameaça viabilidade de pequenos negócios

Por Edward Pena



Segundo os empresários, encarecimento do ecossistema projeta uma queda estimada superior a 50% no volume total de pedidos, o que resultaria em uma ociosidade severa para a própria base de entregadores. Foto: Rovená Rosa/Agência Brasil

O mercado de food service e as plataformas de intermediação tecnológica operam sob um alerta de ruptura estrutural com o avanço do Projeto de Lei Complementar (PLP) 152/2025 na

Câmara dos Deputados. A proposta, relatada pelo deputado federal Augusto Coutinho (Republicanos-PE), tenta instituir a figura do “trabalhador plataformizado”, equilibrando autonomia laboral com uma rede de proteção social que inclui contribuições ao INSS e seguros obrigatórios. Entretanto, o núcleo do embate financeiro reside na imposição de um piso bruto de R\$ 8,50 para entregas de curta distância, medida que, na visão de analistas e operadores, fere a elasticidade-preço da demanda em um setor de margens historicamente comprimidas.

De acordo com representantes de bares e restaurantes, a implementação de um valor mínimo nominal, somado ao adicional por quilometragem, altera drasticamente o custo unitário por transação (CAC) para o consumidor final. Em modelos de simulação aplicados a pedidos de baixo ticket médio,



como marmitarias e hamburguerias de bairro, o frete pode representar até 50% do valor da mercadoria, inviabilizando a conveniência para as classes C e D.

Esse encarecimento do ecossistema projeta uma queda estimada superior a 50% no volume total de pedidos, o que resultaria em uma ociosidade severa para a própria base de entregadores que o

No plano macroeconômico, a proposta introduz uma assimetria regulatória ao enquadrar plataformas de forma distinta, o que pode distorcer a livre concorrência e elevar o custo de vida nas capitais brasileiras.

A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), representante das gigantes do setor, classifica o atual substitutivo como um retrocesso capaz de desestruturar algoritmos de precificação dinâmica e gestão de risco, ferramentas fundamentais para a eficiência da chamada gig economy.

O debate agora se desloca da necessidade de proteção social — um consenso entre as partes — para a sustentabilidade de um modelo de negócios que sustenta 2,2 milhões de trabalhadores no País.

Elasticidade-preço e barreira de entrada

A fixação de preços nominais em uma lei federal é apontada como um erro técnico por ignorar as disparidades de custo de vida entre as regiões brasileiras. Para Gabriel Alves, proprietário do restaurante Cowtelo, a proposta é uma armadilha econômica que pode expulsar atores cruciais do sistema.

“Se o restaurante vende menos e o consumidor pede menos, o entregador, que supostamente ganharia mais por corrida vai enfrentar uma ociosidade brutal. Ele vai passar de 15 entregas num dia para 4 ou 5. No final do mês, a renda disponível dele vai cair”, pondera o empresário. Ele defende que o foco parlamentar deveria migrar do tabelamento por entrega para métricas de ganho por hora em rota.

O engessamento das taxas também preocupa o comando setorial em polos estratégicos como Pernambuco. Tony Sousa, presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel-PE), destaca que a solução deveria passar pela otimização da jornada do trabalhador em múltiplas janelas de serviço, em vez de focar exclusivamente no valor unitário da entrega.

“Quando você estipula o valor mínimo de entrega, muitas vezes você deixa desequilibradas as entregas que são muito próximas, um ou dois quilômetros, e as entregas rápidas e próximas de produtos baratos. Você tem uma marmita que custa R\$ 20 e você imputar aí R\$ 10, R\$ 12, R\$ 15 na entrega, você inviabiliza os produtos mais baratos”, explica Sousa.

Ruptura no modelo de intermediação

A crítica das plataformas foca na mudança da natureza econômica das empresas, que deixariam de ser intermediadoras para serem tratadas como prestadoras diretas de transporte. Segundo a Amobitec, essa alteração inviabiliza mecanismos de segurança e antifraude essenciais à operação digital.

“Ele promoverá uma ruptura estrutural com o modelo de atuação das empresas, colocando em risco todo um ecossistema que beneficia 125 milhões de usuários, 2,2 milhões de trabalhadores e uma cadeia de negócios essencial para a economia do País”, afirma a associação em nota enviada ao Movimento Econômico.

O relator da proposta, contudo, sustenta que o mercado não pode operar em um vácuo regulatório que ignore a precarização. O deputado Augusto Coutinho admite que haverá um ajuste nos preços, mas justifica o custo em nome da dignidade previdenciária.

“Isso vai aumentar o preço? Mas eu acho que é justo fazer isso para o trabalhador. Precisa dizer por que vai aumentar o preço. Não pode ser uma terra de ninguém. Os aplicativos fazem o que querem e

o que bem entendem com o trabalhador”, argumenta o parlamentar, ressaltando que a regulamentação é uma tendência global de adequação do capital digital.

Sustentabilidade da malha logística

O impasse legislativo coloca em xeque a continuidade de operações de delivery em cidades menores, onde o ticket médio é reduzido e o volume de transações não suporta o piso de R\$ 8,50. A resistência do setor de bares e restaurantes em Brasília busca evitar a elitização do serviço, que hoje atende desde grandes centros até as periferias urbanas. A convergência para um modelo que garanta o INSS sem paralisar o consumo é o desafio imediato para evitar que a proteção social se transforme em desemprego estrutural.

A tramitação do PLP 152/2025 segue sob forte pressão de lobistas e associações de classe, com votações adiadas para acomodar novos estudos de impacto. No balanço final, o mercado aguarda uma sinalização de equilíbrio que preserve a dinâmica de preços algorítmicos, fator que transformou o Brasil em um dos maiores mercados de delivery do mundo.

Sem essa flexibilidade, o risco é de que a regulamentação, embora bem-intencionada socialmente, acabe por reduzir o tamanho total do bolo econômico dividido entre plataformas, restaurantes e entregadores.

O Movimento Econômico procurou a Aliança Nacional dos Entregadores (Anea), mas até esta publicação a entidade não havia se posicionado.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/01/2026

AEROPORTO DE MARAGOGI QUER INICIAR EM ABRIL POUSOS E DECOLAGENS

Governo quer liberar pista de aeroporto de Maragogi para pousos e decolagens de aeronaves de pequeno e médio porte

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



Aeroporto de Maragogi deve ficar totalmente pronto até dezembro deste ano, segundo governo de Alagoas. Foto: Divulgação

O Aeroporto Costa dos Corais, que está sendo construído em Maragogi, deve iniciar as operações de sua pista para pousos e decolagens em abril. O anúncio foi feito pelo governador de Alagoas, Paulo Dantas, nesta sexta-feira (16).

Segundo o gestor, a ideia é entregar a alça de acesso, que liga a rodovia AL-101 Norte ao Aeroporto de Maragogi e autorizar as operações de pousos e decolagens na pista. Neste primeiro momento, apenas aeronaves de pequeno e médio porte poderão utilizar a pista.

“Com ajuda dos ministros dos Portos e Aeroportos, Silvio Luiz, e dos Transportes Renan Calheiros, vamos entregar o trecho de acesso ao aeroporto pela AL-101 Norte e a pista de pouso já equipada, que vai permitir a operação de pequenas aeronaves e aviões de médio porte, assegurando ainda mais o desenvolvimento da região”, informou o governador.

Segundo estimativa do Departamento de Estradas e Rodagens de Alagoas (DER) a conclusão de todos os equipamentos, incluindo o prédio que abrigará a parte administrativa e áreas de embarque e desembarque, é para dezembro deste ano.

Atualmente, as obras ultrapassaram os 50%, indo para a fase final da pista de pouso e em seguida serão iniciadas as obras do terminal de passageiros, que terá 1.000 m² de área total e dois gates para embarque e desembarque.

A parte interna tem previsão de quatro balcões para realização de check-in e um aparelho de raio-X para verificação de bagagens. Na parte administrativa, será erguido um edifício, com área de apoio ao pátio e um estacionamento com capacidade para 35 carros de passeio e 10 ônibus e vans. O investimento total é de R\$ 379 milhões.

Já a pista tem previsão de ter 2.000 metros de extensão, com 45 metros de largura, que poderá atender aeronaves do tipo A320 ou B 737-800, que são usadas em voos de longa duração.



A maior pista de pousos e decolagens entre cidades do interior da região está em Petrolina, em Pernambuco. No Aeroporto Senador Nilo Coelho, a pista tem 3.250 metros de extensão. Já o aeroporto de Fernando de Noronha possui pista com 1.950 metros.

Pista do aeroporto de Maragogi terá 2.000 metros de extensão, uma das maiores entre aeroportos do interior do Nordeste. Foto: Thiago Sampaio

Com promessa de nova Trancoso, aeroporto de Maragogi pode receber voos do Sudeste Considerada uma das mais importantes obras para o turismo no Litoral Norte de Alagoas, além de beneficiar Pernambuco e até o Porto de Suape, o aeroporto de Maragogi pode, quando estiver pronto, receber voos regulares vindos de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro.

O ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse em entrevista em novembro do ano passado que há uma articulação com as companhias aéreas Gol, Latam e Azul para garantir voos diretos para Maragogi a partir de grandes centros emissores de turistas. A intenção, segundo Silvio Costa Filho, é posicionar o novo terminal como um diferencial estratégico para o turismo em Alagoas.

Costa também destacou a ampliação da rede hoteleira em Alagoas, que com os novos hotéis que estão em construção devem ampliar em 10 mil leitos a capacidade de acomodações no estado. Ele destacou que o aeroporto em Maragogi consolida a região como um polo estratégico para o turismo regional.

“É por isso que a gente quer fortalecer a aviação, não só a aviação para o aeroporto de Maceió, como também a gente quer fazer a diversificação levando voos direto de Brasília para Maragogi, voos de São Paulo, voos do Rio, que a gente espera transformar Maragogi numa nova Trancoso e fazer com que mais turistas de todo o Brasil possa ir a Alagoas parando ali já no aeroporto de Maragogi”, afirmou.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 22/01/2026

Certame na B3 vai oferecer áreas em Macapá, Natal, Recife e Porto Alegre; previsão é de atrair R\$ 229 milhões em investimentos e ampliar capacidade logística e turística das regiões

O calendário de concessões portuárias de 2026 já tem data marcada para começar. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou os editais do leilão de quatro terminais portuários localizados nas regiões Norte, Nordeste e Sul do país. O certame será realizado em 26 de fevereiro, na B3, em São Paulo. Ao todo, os quatro arrendamentos devem gerar cerca de R\$ 229 milhões em investimentos.



Leilão de quatro terminais portuários nas regiões Norte, Nordeste e Sul - Foto: Divulgação/MPor

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, com os leilões, o governo está consolidando a estratégia de atrair a iniciativa privada para modernizar a infraestrutura nacional. "A publicação dos editais já no início do ano mostra que o Governo Federal mantém um ritmo consistente na agenda de concessões portuárias. Esses quatro terminais são estratégicos para suas regiões e para o Brasil e fazem parte de um planejamento que busca ampliar a capacidade logística, atrair investimentos e gerar desenvolvimento regional com segurança jurídica", afirmou o ministro.

"Esses quatro terminais são estratégicos para suas regiões e para o Brasil" Silvio Costa Filho
Para o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, o processo transmite a segurança e transparência necessárias. "A publicação dos editais segue rigorosamente o cronograma, transmitindo previsibilidade e confiança aos investidores. Temos ativos maduros e uma modelagem contratual sólida. A expectativa é de um certame competitivo na B3, pois o mercado sabe que o setor portuário brasileiro é um porto seguro para investimentos de longo prazo", disse.

Os ativos que vão a leilão apresentam vocações distintas, atendendo desde o escoamento de safras e minerais até o turismo, com prazos contratuais e metas de investimento ajustados à realidade de cada operação.

No Porto de Santana (AP), o Terminal MCP01 tem investimentos estimados em R\$ 150,2 milhões e contrato de 25 anos. O terminal desempenha papel importante para o estado do Amapá e para o Arco Norte e a área é destinada especialmente ao escoamento da produção de grãos e de cavaco de madeira.

O Terminal NAT01, no Porto de Natal (RN), é focado no escoamento de granéis minerais, especialmente minério de ferro. O local terá concessão de 15 anos e previsão de aporte de R\$ 55,17 milhões. O projeto reforça a movimentação portuária no Nordeste e é fundamental para a economia potiguar.

Já em Porto de Porto Alegre (RS), o Terminal POA26, destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal, receberá R\$ 21,13 milhões em investimentos, com arrendamento válido por 10 anos. O leilão do POA26 contribui diretamente para a modernização dos portos na região Sul do país.

No Porto de Recife (PE), o terminal marítimo de passageiros TMP Recife tem previsão de investimentos de R\$ 2,3 milhões e prazo de 25 anos de concessão. O projeto visa fortalecer o circuito de cruzeiros do Nordeste, integrando Recife aos terminais de Fortaleza (CE), Maceió (AL) e Salvador (BA), consolidando a vocação natural da região para o turismo.

Próximos passos

Com a publicação dos editais, o processo entra na fase de interação com o mercado. Até o início de fevereiro, os interessados poderão apresentar pedidos de esclarecimentos, conforme os prazos estabelecidos no cronograma oficial. As respostas serão consolidadas e divulgadas pela Antaq antes da realização do certame, garantindo transparência e previsibilidade aos investidores.

A sessão pública do leilão está marcada para 26 de fevereiro de 2026, na sede da B3, em São Paulo, quando serão recebidas e classificadas as propostas econômicas dos arrendamentos. Na mesma data, será divulgada a ordem de classificação das propostas, que também ficará disponível nos sites do Ministério de Portos e Aeroportos e da Antaq.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 21/01/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA APRIMORAR SISTEMA DE EMBARQUE BIOMÉTRICO



Iniciativa deve tornar operações mais ágeis e seguras em aeroportos e terminais portuários e hidroviários

A nova política propõe a integração e a padronização de procedimentos, incorporando programas já existentes como o "Embarque + Seguro" - Foto: Divulgação/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu, nesta quarta-feira (21), consulta pública para receber contribuições voltadas ao aprimoramento da Política Nacional de Identificação Biométrica. A iniciativa tem como objetivo modernizar os processos de embarque em aeroportos e instalações portuárias e hidroviárias, utilizando tecnologias de verificação biométrica para aumentar a segurança e a eficiência operacional e diminuir o custo ao permitir mais agilidade no fluxo de passageiros.

A nova política propõe a integração e a padronização de procedimentos, incorporando programas já existentes como o "Embarque + Seguro" (aviação) e o "Porto Sem Papel" (portuário) como instrumentos oficiais da política pública. A meta é alcançar o conceito de "seamless travel" (viagem ininterrupta), eliminando a necessidade de apresentação repetitiva de documentos físicos e reduzindo filas.

"Teremos um ganho significativo na eficiência, melhorando a experiência de passageiros e reduzindo os riscos operacionais ao utilizarmos a identificação biométrica, em especial a facial, nos procedimentos de acesso a áreas sensíveis de aeroportos e terminais portuários e hidroviários. É ainda mais segurança para o setor", explica o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A consulta pública está aberta até o dia 20 de fevereiro e pode ser **acessada aqui**.
<https://brasilparticipativo.presidencia.gov.br/processes/ouvidoria>

Para o secretário executivo do MPor, Tomé Franca, a escuta da sociedade é fundamental para o aprimoramento do sistema. "É o momento de ouvirmos a sociedade para termos um programa bem-sucedido e que atenda à realidade do setor. Também é uma oportunidade para reafirmarmos nosso compromisso com a proteção de dados, pois as informações serão utilizadas apenas para fins de segurança", afirma.

A minuta da portaria foi elaborada em observância à legislação nacional, especialmente à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD). O texto estabelece que todos os sistemas deverão adotar, desde a origem, os conceitos de Privacy by Design (privacidade desde a concepção) e Security by Design, com medidas robustas de criptografia e controle de acesso.

Para garantir a segurança das informações, os bancos de dados biométricos serão operados tecnicamente pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). A centralização no Serpro visa assegurar padrões elevados de governança, rastreabilidade e prevenção a fraudes, dispensando a necessidade de consentimento do usuário por se tratar de execução de política pública de segurança e infraestrutura crítica, conforme previsto na LGPD.

Padrão internacional

A proposta coloca o Brasil em sintonia com as melhores práticas globais, seguindo diretrizes da Organização da Aviação Civil Internacional (Icao) e da Organização Marítima Internacional (IMO). Antes de ser implantada em larga escala, a política prevê a criação de ambientes controlados para testes da nova tecnologia, permitindo a validação de protocolos de segurança e operação compartilhada.

A implementação será coordenada por um Comitê Técnico Interinstitucional, composto por representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, Agência Nacional de Aviação Civil (Anac),

Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e outros órgãos, que definirá o plano de implantação e o cronograma de execução em até 90 dias após a publicação da portaria final.

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

Data: 21/01/2026

FUNDO DA MARINHA MERCANTE DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE EM SANTA CATARINA

Projeto prevê embarcações híbridas, geração de mais de 1.200 empregos diretos e fortalecimento dos estaleiros locais



O empreendimento prevê a geração de mais de 1.200 empregos diretos, movimentando a economia local e regional e fortalecendo a cadeia produtiva da indústria naval em Santa Catarina. Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou, nesta quarta-feira (21), a aprovação de R\$ 2,3 bilhões em recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de seis embarcações de apoio marítimo destinadas às operações offshore de petróleo e gás. O financiamento é realizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e fortalece a indústria naval em Santa Catarina.

Do valor total aprovado, R\$ 134 milhões já foram desembolsados, garantindo o início da execução do projeto. As embarcações serão construídas no estaleiro Navship, em Navegantes, e contarão com tecnologia híbrida, com sistemas flexíveis de combustível e soluções de armazenamento de energia, capazes de reduzir emissões e ampliar a eficiência operacional, em alinhamento à agenda de sustentabilidade e transição energética do setor naval.

O empreendimento prevê a geração de mais de 1.200 empregos diretos, movimentando a economia local e regional e fortalecendo a cadeia produtiva da indústria naval em Santa Catarina.

Durante a visita, o ministro destacou que o investimento integra um ciclo histórico de retomada do setor no país. “Estamos vivendo um ciclo histórico de investimentos no Brasil. Encerramos 2025 com o maior volume de concessões da história e, até 2029, teremos mais de R\$ 300 bilhões em contratos assinados. Na indústria naval, mais que dobramos os empregos em menos de três anos. Isso reforça que o maior programa social do país é a geração de emprego e renda, que garante dignidade e desenvolvimento para o Brasil”, afirmou.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, também ressaltou a importância da parceria entre o setor público e a iniciativa privada e do papel estratégico do Fundo da Marinha Mercante para o desenvolvimento do país. “Este é um exemplo claro de parceria público-privada, com a atuação conjunta de diversos órgãos do Governo Federal. É fundamental sair de Brasília e ver de perto a realidade do que o nosso trabalho está gerando. Em um cenário internacional cada vez mais desafiador, o Brasil precisa de uma indústria forte, com trabalhadores capacitados e contratados. Temos batido recordes na utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante porque nosso objetivo é gerar emprego, renda e fortalecer uma indústria estratégica para o país e para o mundo”, destacou.

Os investimentos reforçam a política do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval brasileira, com foco na valorização da mão de obra nacional, na incorporação de tecnologia, na capacitação dos estaleiros e na garantia de que os projetos sejam executados no país, promovendo soberania produtiva e desenvolvimento industrial.

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

Data: 21/01/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

OTIMIZAÇÕES DA RÉGIS BITTENCOURT E DA VIA BRASIL FORTALECEM INVESTIMENTOS EM CORREDORES LOGÍSTICOS ESTRATÉGICOS



Com aval unânime do TCU, Ministério dos Transportes avança na reestruturação das concessões das rodovias BR-116/SP/PR e BR-163/MT/PA

Repactuação da Régis Bittencourt recebe aval do TCU; nova concessão da rodovia será realizada em 2026, com obras de melhoria e modernização em todo o trecho. – Foto: Jonny Lindner/Arteris

A otimização contratual proposta pelo Ministério dos Transportes para duas rodovias federais estratégicas, a Régis Bittencourt (BR-116/SP/PR), administrada pela Arteris, e a Via Brasil (BR-163/MT/PA), operada pelo grupo Conasa, foi aprovada por unanimidade, nesta quarta-feira (21), pelo Tribunal de Contas da União (TCU). As concessões irão a novo leilão em 2026, com o objetivo de corrigir desequilíbrios econômico-financeiros, garantir a retomada de investimentos e assegurar a prestação de serviços adequados aos usuários.

“Hoje foi um dia muito importante para o setor de infraestrutura. Com essa aprovação, já são quatro leilões confirmados para o primeiro semestre de 2026. Trata-se de duas otimizações que permitem a retomada imediata de obras em corredores logísticos estratégicos”, afirmou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

A iniciativa integra uma série de repactuações de estradas concedidas no país, atendendo à necessidade de ajustar os contratos às condições econômicas, de modo a assegurar a funcionalidade e a modernização dos empreendimentos diante do elevado fluxo de veículos e dos investimentos exigidos.

Régis Bittencourt

Com 383 quilômetros de extensão, a BR-116/SP/PR atravessa 16 municípios e constitui um dos principais eixos logísticos entre as regiões Sul e Sudeste. O novo acordo prevê mais de R\$ 11 bilhões em investimentos, com prazo de execução de 15 anos para a concessionária vencedora do certame.

Entre as intervenções previstas estão mais de 90 quilômetros de iluminação em pontos críticos, cerca de 88 quilômetros de terceiras faixas, além de melhorias nos acessos, implantação de passarelas, ciclovias e passagens de fauna, contribuindo para mais segurança viária e fluidez do tráfego.

Via Brasil

A BR-163/MT/PA possui 1.009 quilômetros de extensão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), passando por 13 municípios e impactando diretamente cerca de 600 mil pessoas. O trecho é estratégico para o escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste aos portos do Arco Norte, desempenhando papel fundamental na logística nacional.

O novo contrato prevê R\$ 15 bilhões em investimentos ao longo do período de concessão. Entre as obras programadas estão 245 quilômetros de duplicações, implantação de faixas adicionais, vias marginais e melhorias nos acessos aos portos, ampliando a capacidade da rodovia e fortalecendo a competitividade do transporte rodoviário.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 21/01/2026

ASFALTO NOVO: RENAN FILHO ENTREGA TRECHO PAVIMENTADO DA BR-422/PA QUE IRÁ BENEFICIAR 250 MIL PARAENSES

Ministro dos Transportes também autorizou a construção de 15 pontes na BR-230/PA, conhecida como Rodovia Transamazônica; evento ocorreu nesta quarta (21)



Com investimento de R\$ 405,6 milhões, ponte sobre o Rio Xingu beneficiará cerca de 300 mil pessoas; obras já ultrapassam 50% de execução, com entrega prevista para dezembro. – Foto: Divulgação/Agência Pará

Apartir desta quarta-feira (21), a economia e logística do sudeste do Pará ganham um novo impulso, com a entrega da pavimentação da BR-422, no trecho entre Novo Repartimento e Tucuruí.

“É uma estrada boa, bem feita e segura, capaz de suportar caminhões e impulsionar o desenvolvimento da região. Atende a mãe que leva o filho ao hospital, o estudante que vai à universidade e o trabalhador. Garante dignidade ao Norte do Brasil e infraestrutura decente para quem vive”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A obra contempla uma extensão de 63,7 quilômetros e recebeu investimento de R\$228,5 milhões pelo Novo PAC. Essa era uma demanda histórica da população local, que até então convivia com a ausência de asfalto no trecho.

“Já sofremos muito aqui na lama e na poeira, muitas vidas se perderam nessa estrada. É um sonho de décadas para quem tem a idade de 30, 40 anos, que cresceu ouvindo a promessa de pavimentação, que finalmente se realizou”, celebrou o prefeito de Tucuruí, Alexandre Siqueira.

A BR-422 tem início no entroncamento com a BR-230/PA, também conhecida Rodovia Transamazônica, e desempenha papel fundamental na integração regional e no escoamento da produção agropecuária e mineral do Pará, beneficiando diretamente cerca de 250 mil pessoas e fortalecendo a ligação com municípios estratégicos, como Altamira e Marabá.

Rodovia Transamazônica

Já para a BR-230/PA Renan Filho autorizou a construção de 15 pontes de concreto, substituindo as estruturas que atualmente são de madeira. Serão investidos mais de R\$52 milhões nas obras, que ficam no trecho da rodovia entre as divisas do Pará com o Tocantins e o Maranhão.

“O impacto não é só para a população, mas para toda a região e o meio ambiente. Transformamos pontos permanentes, acabamos com a substituição de madeira e trazemos segurança às pessoas, que não tráfegarão mais por locais sob ameaça devido ao volume dos rios, já que o Pará tem o fenômeno das águas que sobem e descem muito rapidamente”, detalhou o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabricio Galvão.

Ainda para a Rodovia Transamazônica, entre a divisa do Pará com Tocantins e o entroncamento com a BR-163, o ministro dos Transportes anunciou a execução de melhorias de acesso e vias marginais. Serão aportados cerca de R\$15 milhões, visando melhor trafegabilidade e ampliação da capacidade da rodovia.

Rio Xingu



Renan Filho vistoriou também o andamento das obras da ponte sobre o Rio Xingu, em Altamira. Com aproximadamente 750 metros de extensão, a estrutura vai ligar os municípios de Anapu e Vitória do Xingu, e substituir a travessia por balsa feita atualmente pela população.

A ponte, que soma R\$ 405,6 milhões em recursos do Novo PAC, irá beneficiar cerca de 300 mil pessoas, ampliando a mobilidade, a segurança e a eficiência no transporte de cargas e de passageiros. A execução das obras ultrapassa o marco dos 50% e a previsão é de que a entrega aconteça em dezembro.

“Agora temos a possibilidade de projetar uma região cada vez mais pujante. O Pará é formado por paraenses que aqui nasceram, mas também por brasileiros de outros lugares que escolheram o estado para crescer e se desenvolver”, comemorou o governador do Pará, Helder Barbalho.

A nova estrutura será do tipo estaiada (sustentado por cabos de aço) e contará com quatro vãos na margem direita e quatro vãos na margem esquerda, formados por pórticos compostos por pilares e vigas de concreto armado.

“Vamos trabalhar com dedicação para entregar ainda este ano a ponte sobre o Rio Xingu, tirando as pessoas da dependência da balsa. É o Governo do Brasil contribuindo para o desenvolvimento do Pará”, concluiu o ministro dos Transportes.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 21/01/2026

Renan Filho autoriza início da duplicação da BR-304/RN, no trecho de Mossoró

MINISTRO DOS TRANSPORTES TAMBÉM IRÁ LANÇAR O EDITAL PARA AS OBRAS DA RODOVIA ENTRE MACAÍBA E RIACHUELO (RN); EVENTO ACONTECE NESTA QUINTA (22)

O ministro dos Transportes, Renan Filho, autoriza nesta quinta-feira (22) o início das obras de duplicação da BR-304, entre as cidades de Mossoró e Assú (Lote 1B), no Rio Grande do Norte. Quase 60 quilômetros da rodovia serão duplicados, com investimento de R\$375,5 milhões pelo Novo PAC.

Durante o evento também ocorrerá a publicação do edital para duplicação do trecho da BR-304 entre o final da Reta Tabajara, em Macaíba, e o município de Riachuelo, no Agreste Potiguar. A previsão de investimento neste segmento é de R\$227 milhões, aproximadamente.

As intervenções irão aumentar a fluidez do tráfego, reforçar a segurança viária e promover o desenvolvimento regional, com geração estimada de mais de 5 mil empregos.

Conhecida como Rodovia do Futuro, a BR-304 é o principal corredor rodoviário do Rio Grande do Norte, com fluxo médio diário de cerca de 6 mil veículos, sendo estratégica para o escoamento da produção agrícola e industrial e para o fortalecimento do turismo.

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Início da duplicação da BR-304/RN

Data: Quinta-feira, 22 de janeiro

Horário: 10h

Local: Entroncamento da BR-304 com a RN-233 - Assú (RN)

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

Data: 21/01/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CRISE NO FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA EM SP

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O recrudescimento da crise no fornecimento de energia elétrica na Região Metropolitana de São Paulo colocou a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e, também, a concessionária Enel SP sob o escrutínio direto da Presidência da República e dos órgãos de controle. O relatório encaminhado pela reguladora ao Ministério de Minas e Energia (MME) na última sexta-feira, dia 16, detalha um histórico de planos com resultados insatisfatórios e penalidades financeiras que somam centenas de milhões de reais. Nesse cenário, a recomendação de caducidade da concessão deixou de ser uma hipótese remota para se tornar um processo administrativo em fase final de instrução.

O documento revela um cenário de reincidência técnica alarmante. Dos 11 planos de resultados pactuados desde que a Enel Brasil assumiu o controle da distribuição em São Paulo, sete apresentaram desempenho aquém do esperado. Tal retrospecto, somado às recorrentes interrupções no serviço, fundamenta o termo de intimação emitido pela agência, que investiga as “falhas e transgressões” cometidas pela empresa. A gravidade da situação é acentuada pelo fato de a distribuidora questionar judicialmente multas que totalizam R\$ 261,6 milhões, evidenciando um conflito que transcende a esfera técnica e atinge a segurança jurídica do setor.

É fundamental destacar que a recomendação para a caducidade de uma concessão deste porte exige um rigor processual absoluto para evitar questionamentos futuros. A Aneel enfatiza que a instrução do processo tem sido cautelosa, visando assegurar o direito à ampla defesa enquanto protege o interesse primordial do consumidor. A determinação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para que o MME, a Advocacia-geral da União (AGU) e a Controladoria-geral da União (CGU) intervenham no caso acelera o compasso da fiscalização, sinalizando que a tolerância do Estado com a prestação deficitária de serviços essenciais atingiu o limite exaurível.

A eficiência da regulação brasileira está em teste. O encaminhamento do relatório detalhado em apenas cinco dias, conforme solicitado pelo MME, demonstra a urgência de uma resposta coordenada para a maior região metropolitana do País. A agência encontra-se na fase final das diligências que fiscalizam a atuação da Enel São Paulo nos eventos críticos do ano passado. E a recomendação de extinção do contrato pode ser a única saída técnica possível para restaurar a confiabilidade do sistema elétrico paulista.

O desfecho deste embate servirá de paradigma para todas as outras distribuidoras do País. O equilíbrio entre a autonomia das agências reguladoras e o poder de supervisão do Executivo é vital para que as sanções aplicadas não sejam apenas burocráticas, mas efetivas na correção de rumos. A judicialização de nove penalidades pecuniárias pela Enel não deve servir de salvo-conduto para a perpetuação de falhas operacionais que impactam milhões de residências e indústrias.

A segurança energética de São Paulo depende da celeridade e da firmeza das decisões que serão tomadas a partir deste relatório. Espera-se que a análise conjunta do MME, AGU e CGU resulte em medidas que garantam a continuidade do serviço e a responsabilização rigorosa das infrações cometidas. A infraestrutura elétrica é o pilar do desenvolvimento econômico e não pode ser refém de gestões que negligenciam investimentos básicos em manutenção e atendimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA E ERDOGAN DISCUTEM CRISE HUMANITÁRIA EM GAZA E DEFESA DA PROTEÇÃO DE CIVIS

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

FAIXA DE GAZA

O presidente Lula conversou na terça-feira (20) com o presidente da Turquia, Recep Tayyip Erdogan, sobre a situação humanitária na Faixa de Gaza. Segundo o Palácio do Planalto, os dois líderes trataram da escalada do conflito e da necessidade de ampliar esforços diplomáticos para a proteção da população civil.

CESSAR-FOGO

De acordo com a Presidência, Lula voltou a defender o cessar-fogo imediato e a entrada de ajuda humanitária no território. A conversa também abordou a atuação da comunidade internacional e o papel de organismos multilaterais na busca por uma solução negociada para o conflito.

PESQUISA I

Levantamento do instituto AtlasIntel divulgado na terça-feira aponta o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, à frente de Flávio Bolsonaro e do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, em cenários de primeiro turno para as eleições presidenciais.

PESQUISA II

De acordo com a pesquisa, Haddad lidera as simulações testadas, enquanto Flávio e Tarcísio aparecem em seguida, com variações conforme o recorte do cenário. O levantamento também avalia outros possíveis nomes e indica alto grau de indefinição do eleitorado nesta fase inicial da disputa.

MANTIDO

O ministro Sidônio Palmeira, da Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República, ficará no cargo durante a campanha para o pleito do próximo mês de outubro. Nos bastidores, a informação era que Sidônio deixaria a pasta no mês de junho. Ele assumiu a cadeira que era de Paulo Pimenta, que retornou para o mandato de deputado federal do PT pelo Rio Grande do Sul, em junho do ano passado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/01/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PNL-2050: BENCHMARKING PARA AVALIAÇÃO E GERENCIAMENTO



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinioao@portalbenews.com.br

É praticamente consenso no setor que o “Staggers Rail Act” foi um divisor de águas na indústria ferroviária americana, que vinha de enfrentar um pesadelo nos anos 70

“Não se gerencia o que não se mede”
(Edwards Deming)

“O que pode ser medido, pode ser melhorado”
(Peter Drucker)

Concluída mais uma etapa na elaboração do futuro Plano Nacional de Logística (PNL): a consulta pública relativa à “Avaliação Estratégica do PNL-2050” encerrou-se no último 19. Pela plataforma Participe + Brasil, ainda que limitadas e condicionadas pelos procedimentos estabelecidos e formulário a ser preenchido, foram recebidas 219 contribuições; especificamente relativas aos “problemas” arrolados no material disponibilizado. Cinco daqueles setes conjuntos foram contemplados: escoamento para exportação (70); escoamento para o mercado doméstico (34); abastecimento interno



(15); exclusão e acessibilidade (6); problemas abrangentes do transporte (94). Para transporte de passageiros e saturação de eixos consolidados, não houve contribuições.

A principal referência para o PNL 2050 é o Decreto nº 12.022/2024, que dispõe tanto sobre objetivos e diretrizes básicas, como sobre governança/metodologia do Planejamento Integrado de Transportes (PIT). Este prevê um quarteto de instrumentos (art. 3º-7º), a saber: além do PNL, em si, os Planos Setoriais dos subsistemas rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroviário; Plano Geral de Parcerias; e Plano Geral de Ações Públicas; todos a serem elaborados na sequência. Ademais, o PNL é também referência tanto para o Plano Plurianual como para os orçamentos anuais (vínculos importantes!). Ele deve ser atualizado quadrienalmente (art. 9º) e ser elaborado com participação da sociedade civil (art. 16).

Seja para detalhamento e elaboração dos planos derivados, seja para suas atualizações, seja para participação da sociedade civil, informação é essencial e transparência imprescindível. Certamente por isso é que o art. 8º prevê uma importante inovação, reverberando as lições dos mestres Deming e Drucker: “Os Planos que compõem o PIT apresentarão diretrizes, objetivos, metas e indicadores, com vistas a permitir o monitoramento e a avaliação de resultados, observadas as melhores práticas de gestão de políticas públicas”.

Para esse novo passo do planejamento logístico brasileiro, há um vasto cardápio de boas práticas e benchmarking internacionais que podem contribuir para com o processo brasileiro. Dois deles, testados e eficazes, valem ser destacados:

Monitoramento e avaliação de resultados:

É praticamente consenso no setor que o “Staggers Rail Act” foi um divisor de águas na indústria ferroviária americana, que vinha de enfrentar um pesadelo nos anos 70: falência de uma dezena de empresas ferroviárias privadas, índices elevados (e crescentes) de acidentes, descontinuidade operacional de alguns trechos, perda de 1/3 do mercado. “Quase chegou a um colapso total”, segundo avaliação da “American Short Line and Regional Railroad Association” – ASLRRRA. Lembra algo?

O Governo Federal americano então reagiu: fez pesado esforço financeiro e institucional na tentativa de recuperar ativos e sistemas. Nesse processo, p.ex, foi criada a AMTRAK (1971) para operação específica do transporte de passageiros; gestora de uma fusão de 20 operadoras ferroviárias privadas, recém estatizadas. Três anos mais tarde, constatada a insuficiência do primeiro conjunto de medidas, e mantido o cenário deficitário, foi a vez do transporte ferroviário de cargas: meia dúzia de empresas privadas (algumas das quais resultantes de prévias fusões), foram também estatizadas e fundidas, dando lugar à CONRAIL (operacional em 1976) – posteriormente re-privatizadas.

Apesar disso e das radicais iniciativas, entretanto, ao final da década “a situação financeira das companhias ferroviárias era tão ruim que era difícil manter os trens de carga e passageiros movimentando-se efetivamente em grande parte da malha deteriorada”, conforme síntese daquele processo divulgada pela “Association of American Railroads” – AAR.

Nesse contexto, foi jogada uma nova cartada: após longos e acalorados debates congressuais o Presidente Jimmy Carter (democrata) sancionou, no último ano de seu mandato (14/OUT/1980), o “Staggers Rail Act”. E no seu rastro surfou Ronald Reagan (republicano – 1981/89) e seu “Reaganomics”.

Interessante notar que esse “renascimento” do setor ferroviário americano, como passou a ser caracterizado pelos especialistas, não é uma mera narrativa do governo de plantão ou de algum grupo de interesse: ele vem sendo monitorado e periodicamente avaliado por meio de indicadores objetivos.

Sim, investimentos (efetivamente realizados!!!): entre 1980-2024 foram aplicados US\$ 840 bilhões (equivalentes a cerca de US\$ 1,4 trilhão, atualizados). Porém não apenas, nem principalmente, investimentos: o foco é o monitoramento de indicadores-fins como, p.ex: i) Redução de 77% no número de acidentes e 84% de acidentados; ii) Volume de cargas duplicou (e o US Department of Transportation – DOT projeta mais 30% até 2040); iii) Preços reduziram-se, em valores constantes



(US\$/t-milha), 44% entre 1981-2024 (contra crescimento médio de 3% a.a nos últimos 5 anos da década de 1970); iv) Drástico aumento da eficiência energética: hoje, uma tonelada é movimentada por 500 milhas com apenas um galão de combustível; v) 450% de aumento da produtividade (Mt/trabalhador).

Ou seja, o monitoramento dos resultados das reformas ferroviárias americanas muito possivelmente passaria pelo filtro de Edwards Deming, uma das principais referências da cultura da qualidade: “Em deus nós confiamos; todos os outros trazem dados!” “Sem dados, você é apenas mais uma pessoa com uma opinião”!

Claro que o PNL necessitará de um conjunto de indicadores específicos, correlacionados com seus objetivos e metas estabelecidos; inclusive para articular a elaboração, a seguir, dos planos derivados. Mas, da experiência americana, vale como benchmarking a metodologia utilizada; com destaque para a série histórica (dados e indicadores) e para a avaliação periódica e divulgada. Por conseguinte, disponível a escrutínio público.

Avaliações são tão importantes para o processo de tomada de decisão que essa prática já poderia ser introduzida imediatamente, ainda ao longo do processo de elaboração do PNL 2025. Isso permitiria lançar luzes sobre a evolução da logística e mobilidade brasileira ao longo das últimas décadas. E, pedagogicamente, cotejar previsto X realizado dos planos anteriores; o que, certamente, subsidiaria melhores definições do futuro plano.

Gerenciamento

A União Europeia também tem o seu PNL. Também com horizonte 2050. É o “Trans-European Transport Network – TEN-T”. Sua referência básica foi o “White Paper”, divulgado em 2011, com algumas características interessantes:

A Europa é tratada como “área única”, para a qual propõe-se uma rede multimodal (“TEN-T core network”), de alta capacidade e alta qualidade – marco para os planos nacionais. Ela inclui a ampla rede aquaviária (“Motorways of the Sea”), sistema articulado de hidrovias e rotas marítimas.

Competitividade e uso eficiente dos sistemas é o objetivo maior, vez constatar-se que a logística responde por 10-15% do custo final dos produtos europeus, e transportes têm grande impacto sobre a qualidade de vida das pessoas: além dos tempos despendidos, eles pesam 13,2%, em média, nos orçamentos familiares.

Metodologicamente consistente, esse objetivo maior é desdobrado em cinco outros: aumentar a mobilidade, remover gargalos em áreas-chave, impulsionar a empregabilidade, reduzir “drasticamente” a dependência continental de petróleo importado e as emissões de carbono no setor (60%). Não se trata de um sincretismo de projetos, como muitas vezes se vê, mas de um plano articulado de múltiplos objetivos e ações: uma “solução de compromisso”!

A seguir, ele vai se desdobrando até estabelecer 40 intervenções estruturantes. Estas visam atingir metas também estabelecidas para aquele horizonte, com sub-metas periódicas, das quais se destacam (meta 2050): i) nenhum veículo circulando nas áreas urbanas usando combustíveis convencionais (lembrar, isso foi estabelecido em 2011!); ii) 40% de combustíveis sustentáveis na aviação; iii) corte de 40% nas emissões originadas da navegação. E o que parece ser a grande inflexão (numa Europa já tão ferroviária; tão hidroviária!): transferência de 50% do transporte de passageiros e de cargas, de média distância (acima de 300 km), do modo rodoviário para o ferroviário e aquaviário.

Do processo de sua elaboração vale destacar:

- Ele parte de objetivos-fins claramente definidos. Objetivos ligados a outros setores, como a economia, a geopolítica; o meio ambiente; etc; entendido que o transporte, assim como a logística, é meio (e não fins).

- A proposta, elaborada por técnicos de diversas especialidades, modos de transporte e diferentes países é finalmente analisada e votada pelo Parlamento Europeu; o que é instrumento que contribui para que a ideia de “plano de estado, não de governo” não seja apenas uma frase, uma ideia; mas se concretize.

É algo essencial: ele define uma governança na qual está previsto gerenciamento. Atenção: i) gerenciamento é diferente de fiscalização, pois há que se envolver na execução, e não apenas na aferição do que terceiros executam; ii) gerenciamento é diferente de regulação, pois não apenas se manifesta sobre se o que foi feito está de acordo com o estabelecido (norma, contratos), mas compartilha da responsabilidade de resolver problemas do dia-a-dia.

No caso do TEN-T, há uma unidade gestora para cada um dos seus 11 corredores. Um gerenciamento unificado, multimodal, e com nomes dos responsáveis e contatos disponíveis na internet (vide, como ilustração e exemplo, a estrutura/governança do Corredor Reno-Danúbio, disponível na internet).

Dado que “corredores de transporte” (Item-3; pgs. 10ss da “Nota Introdutória – Etapa Diagnóstico”) é pilar central do PNL, que tal cogitar-se de implementação de gerenciamento de seus corredores (ao menos os principais) como adotado pelo TEN-T?

Frederico Bussinger escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

É PRATICAMENTE CONSENSO NO SETOR QUE O “STAGGERS RAIL ACT” FOI UM DIVISOR DE ÁGUAS NA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA AMERICANA, QUE VINHA DE ENFRENTAR UM PESADELO NOS ANOS 70. AVALIAÇÕES SÃO TÃO IMPORTANTES PARA O PROCESSO DE TOMADA DE DECISÃO QUE ESSA PRÁTICA JÁ PODERIA SER INTRODUZIDA IMEDIATAMENTE, AINDA AO LONGO DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PNL 2025

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/01/2026

POLÍTICA - GOVERNO RECOMPÕE ORÇAMENTO PARA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA

Verbas que haviam sido cortadas do orçamento do MEC e do MCTI foram devolvidas. Lula também assinou MP sobre o reajuste salarial dos professores

Da Agência Brasil Estadão Conteúdo



O ministro da Educação, Camilo Santana, celebrou o esforço do governo para repor cortes no orçamento das instituições federais de ensino

O governo federal devolveu integralmente as verbas que haviam sido cortadas do orçamento das instituições federais de ensino para este ano. Em portaria publicada no Diário Oficial da União (DOU) de terça-feira (20), o Ministério do Planejamento e

Orçamento (MPO) autorizou a recomposição integral do orçamento, no valor de R\$977 milhões, para o Ministério da Educação.

A portaria também incluiu a suplementação orçamentária no valor de R\$ 186,37 milhões para unidades de pesquisa e projetos tecnológicos vinculadas ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI). O dinheiro devolvido havia sido reduzido durante a tramitação da Lei Orçamentária Anual (LOA) no Congresso Nacional no ano passado. O crédito suplementar para o Ministério da Educação é destinado ao custeio, bolsas de pesquisa e financiamento de obras em universidades e institutos federais.



Os recursos serão divididos da seguinte forma: R\$332 milhões para as universidades federais (para o custeio, como o pagamento de contas como luz, água, segurança, etc.); R\$ 156 milhões para os institutos federais (ensino técnico e profissional); R\$ 230 milhões para a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), destinados especificamente a bolsas de apoio às pesquisas na graduação e na pós-graduação; e R\$ 259 milhões para itens de manutenção das instituições federais de ensino.

Pelas redes sociais, o ministro da Educação, Camilo Santana, ressaltou que o governo federal tem feito um esforço anual de repor possíveis cortes no orçamento das instituições federais de ensino.

“Quero mostrar o compromisso deste governo com as nossas instituições [federais], com as universidades e os institutos federais, e todas as ações de quem tem feito uma construção de diálogo e parceria com as nossas Universidade do Instituto”, escreveu.

Reajuste dos professores

O presidente Lula também assinou nesta quarta-feira, 21, a medida provisória que estabelece uma regra para o reajuste anual do piso salarial dos professores da rede pública. O cálculo previsto na medida provisória envolve a reposição da inflação e um percentual a mais a partir da contribuição dos Estados ao Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb).

A MP prevê um aumento de 5,4% do piso do magistério neste ano, passando de R\$4.867,77 para R\$ 5.130,63 com base no cálculo estabelecido no texto. As informações foram confirmadas pela Secretaria de Comunicação Social da Presidência (Secom) após uma agenda interna do presidente para a assinatura da MP junto do ministro da Educação, Camilo Santana.

Segundo a Secom, a MP estabelece que o piso do magistério será reajustado a partir da soma do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) do ano anterior e de 50% da média da variação percentual da receita real, com base no INPC, relativa à contribuição de Estados, Distrito Federal e municípios ao Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), realizada nos cinco anos anteriores ao ano da atualização. O texto estabelece, ainda, que o percentual nunca poderá ser inferior à inflação do ano anterior apurada pelo INPC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

POLÍTICA - LULA VAI AO ENCERRAMENTO DO ENCONTRO NACIONAL DO MST

Evento para discutir os rumos da luta por reforma agrária no Brasil ocorre em Salvador, com mais de 3 mil camponeses

Da Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participará da solenidade de encerramento do 14º Encontro Nacional do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), nesta sexta-feira (23), às 15h, em Salvador.

O evento reúne cerca de 3 mil camponeses de todo o país, no Parque de Exposições Agropecuárias da capital baiana, para discutir os rumos da luta por reforma agrária no Brasil e as estratégias da organização na defesa da produção de alimentos saudáveis e desenvolvimento sustentável no campo.

Aliado histórico de Lula, o MST tem sido crítico das ações do governo na agricultura familiar, especialmente em relação ao assentamento de novas famílias em áreas desapropriadas.

“O que o governo Lula tem feito, mais uma vez, são regularizações de famílias em assentamentos antigos, inflando o número de famílias assentadas como se fossem novos lotes. O que não significa avanços na quantidade de hectares de terras destinadas para reforma agrária”, diz o movimento em texto publicado em sua página na internet no mês passado, com um balanço do ano de 2025.

No ano passado, o governo promoveu a entrega de 12,2 mil novos lotes distribuídos em 385 mil hectares de terra em 24 estados do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

POLÍTICA - GOVERNO DEVE TROCAR 17 DOS 38 MINISTROS ATÉ ABRIL

Titulares de diversas pastas vão disputar as eleições deste ano e precisam se desvincular de seus cargos dentro do prazo legal

Do Estadão Conteúdo



Até Geraldo Alckmin pode deixar o governo Lula para concorrer ao governo de São Paulo, a depender do cenário político paulista

A proximidade do prazo legal de desincompatibilização deve provocar uma troca em série no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Até abril, ao menos 17 dos 38 ministros avaliam deixar os cargos por causa das eleições, como exige a legislação.

A estratégia do Palácio do Planalto é usar a Esplanada como trampolim eleitoral para ampliar a base aliada no Congresso Nacional, em um eventual quarto mandato de Lula.

Um dos movimentos mais sensíveis envolve a ministra da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann (PT-PR), que deve deixar o cargo para disputar uma vaga no Senado pelo Paraná. A sucessão na pasta, responsável pela articulação política do governo, ainda é incerta. Pelo desenho tradicional, a cadeira tende a ser ocupada pelo secretário-executivo, o diplomata Marcelo Costa, porém, ainda não se sabe quem assumirá o cargo.

Inicialmente, Gleisi cogitava disputar a reeleição à Câmara dos Deputados, cargo do qual está licenciada. A mudança de plano ocorreu após um pedido direto de Lula. O presidente avalia que a candidatura ao Senado é estratégica para fortalecer a presença do PT na Casa revisora e enfrentar o plano do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) de formar maioria no Senado com poder para avançar em processos de impeachment contra ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

Fernando Haddad

Lula também tem planos para o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT-SP). Apesar de Haddad já ter declarado em diversas ocasiões que não pretende disputar as eleições, o presidente deseja que ele concorra ao Senado por São Paulo ou ao Palácio dos Bandeirantes. Até agora, o nome mais cotado para chefiar a equipe econômica em caso de saída de Haddad é o do secretário-executivo da pasta, Dario Durigan.

“Eu disse em todas as ocasiões que não pretendia me candidatar em 2026. Isso vale para qualquer cargo”, afirmou Haddad na segunda-feira, 19, em entrevista ao UOL News.

Rui Costa e Simone Tebet

Outro ministro que deve deixar o governo é o chefe da Casa Civil Rui Costa (PT-BA), um dos principais auxiliares de Lula. Ele é cotado para disputar uma vaga no Senado ou até voltar à corrida pelo governo da Bahia, apesar de o atual governador, Jerônimo Rodrigues (PT), estar em seu primeiro mandato e poder concorrer à reeleição. A secretária-executiva da Casa Civil, Miriam Belchior, deve assumir o comando da pasta.

A ministra do Planejamento, Simone Tebet (MDB), também deve deixar o cargo e pode ser substituída pelo assessor especial da Casa Civil Bruno Moretti. A intenção de Simone é disputar novamente uma vaga no Senado. Desde que apoiou Lula no segundo turno de 2022, porém, ela perdeu força em seu reduto no Mato Grosso do Sul, Estado de perfil conservador. Diante desse cenário, aliados avaliam que a ministra pode concorrer ao Senado por São Paulo.

Já o secretário de Comunicação, Sidônio Palmeira, também deve se afastar do cargo, mas para coordenar a campanha de Lula à reeleição. Responsável pela estratégia de comunicação na disputa de 2022, ele não concorrerá a cargo eletivo e, por isso, não está sujeito ao prazo legal de desincompatibilização.

A ministra da Igualdade Racial, Anielle Franco (PT), deve disputar uma vaga na Câmara dos Deputados pela primeira vez e, por isso, também deve deixar o cargo até abril, dentro do prazo legal de desincompatibilização.

Geraldo Alckmin

No cenário paulista, caso o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) decida concorrer ao Palácio do Planalto, Lula avalia a possibilidade de lançar o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) ao governo de São Paulo. Por ora, o presidente trabalha com a permanência da chapa, mas admite que o desenho pode mudar conforme o cenário político.

Mesmo se permanecer na vice-presidência, Alckmin terá de deixar o comando do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. A tendência é que a vaga seja ocupada pelo secretário-executivo Márcio Elias Rosa.

A primeira-dama Rosângela da Silva, a Janja, também defende que a ministra da Cultura, Margareth Menezes, concorra a deputada federal. Cantora de renome, Margareth foi convidada a se filiar ao PT e avalia a proposta, mas ainda não deu resposta definitiva.

Já o ministro da Educação, Camilo Santana (PT), senador licenciado, vem sendo pressionado a disputar o governo do Ceará caso Ciro Gomes seja candidato. Camilo, porém, nega a intenção e afirma que deve atuar na campanha de reeleição do governador Elmano de Freitas (PT). Ele não precisa disputar a reeleição ao Senado, já que foi eleito em 2022 e tem mandato até 2031.

Outros

Outros ministros também já sinalizaram que deixarão o governo para entrar na disputa eleitoral. São eles Jader Filho (MDB), de Cidades; André de Paula (PSD), da Pesca; Silvio Costa Filho (Republicanos), Portos e Aeroportos; e Waldez Góes (PDT), da Integração.

Na área ambiental, a ministra Marina Silva (Rede-SP), que deve trocar de partido, também é citada como possível candidata ao Senado por São Paulo. Já o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), vai disputar o governo do Estado de Alagoas. A titular dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara (PSOL), tentará a reeleição como deputada federal por São Paulo, enquanto o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro (PSD), planeja concorrer novamente a uma vaga no Senado por Mato Grosso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

POLÍTICA - MÁRCIO FRANÇA REFORÇA CONVITE A SIMONE TEBET PARA O PSB

Intenção é que ela dispute as próximas eleições por São Paulo, mas não o governo do Estado, para o qual o ministro é pré-candidato

Do Estadão Conteúdo



Márcio França lançou sua pré-candidatura ao governo de São Paulo em março de 2025. Ele acredita que ainda tem chance de ganhar no estado

O ministro do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, Márcio França, reforçou nesta quarta-feira, 21, o convite do PSB para que a ministra do Planejamento, Simone Tebet do MDB, dispute as eleições paulistas este ano.



Com a remota possibilidade do nome da ex-senadora para concorrer ao governo de São Paulo, França afirmou que mantém sua pré-candidatura ao Palácio dos Bandeirantes.

A informação foi publicada no jornal Folha de S. Paulo e confirmada pelo Broadcast Político, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. França lançou sua pré-candidatura em março de 2025, na Assembleia Legislativa do Estado, ao lado do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) e do presidente nacional do partido e prefeito de Recife (PE), João Campos.

Desde então, o ministro intensificou a atuação na pré-campanha e passou a criticar com frequência o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Apesar disso, seu nome ainda não conseguiu angariar apoio majoritário nem gerar entusiasmo no campo progressista.

A avaliação interna no PT e no PSB é de que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) precisa de um palanque forte em São Paulo para, ao menos, repetir o desempenho de 2022 no Estado. Na última eleição geral, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, foi derrotado por Tarcísio mas obteve a maior votação da história do partido em território paulista, com 10.909.371 votos (44,73%).

Lula também perdeu em São Paulo para o ex-presidente Jair Bolsonaro, mas registrou desempenho semelhante ao de Haddad com 11.519.882 votos (44,76%). A leitura é que esse resultado foi decisivo em um cenário nacional apertado e que a dinâmica tende a se repetir este ano.

Cenário ideal

Mesmo entre petistas, há quem defenda, nos bastidores, que o cenário ideal seria uma candidatura de Alckmin ao Palácio dos Bandeirantes, em razão de seu perfil centrista e agregador, além do histórico de quatro mandatos como governador de São Paulo.

Alckmin, porém, não demonstra interesse na disputa e pretende permanecer no cargo que ocupa. O movimento também encontra resistência na cúpula do PSB, que não gostaria de abrir mão da vice-presidência, sobretudo diante do papel de lealdade a Lula exercido por Alckmin no governo.

Outro nome ventilado é o de Haddad, que deve deixar a pasta em breve, mas que tem reiterado não pretender disputar as próximas eleições e prefere se dedicar ao projeto de reeleição de Lula.

Nesse contexto, ganha espaço o nome da ministra Simone Tebet. Terceira colocada na última eleição presidencial, ela é vista como um perfil semelhante ao de Alckmin, com potencial para romper bolhas que candidaturas mais identificadas com a esquerda tradicional tendem a enfrentar no interior do Estado.

Ainda não há definição sobre seu futuro eleitoral: seu nome é cogitado tanto para a disputa ao Senado que terá duas vagas em jogo nas eleições deste ano quanto para o governo de São Paulo.

Nas mãos de Lula

França afirmou que “seria ótimo” contar com Tebet no PSB e disse que o convite já foi feito. Ao mesmo tempo, reiterou seu interesse em disputar o governo paulista e destacou que a decisão caberá ao presidente Lula, que ainda não se manifestou publicamente sobre quem será seu nome no maior colégio eleitoral do País.

“Fui governador e na eleição que disputei, perdi por apenas 1% (em 2018, para João Doria), então é claro que eu gostaria de disputar novamente”, disse França por meio de sua assessoria. “É legítimo se ela estiver disposta a mudar de estado. Naturalmente a condução desse processo tem de ser feita pelo presidente Lula. Estamos em um governo só”.

Além de Tebet e Haddad, a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva (Rede), que deve trocar de partido, também é cogitada para a disputa ao Senado. A avaliação é de que, com a ida do ex-

deputado federal Eduardo Bolsonaro para os Estados Unidos, uma das vagas de 2026 na Casa Alta está em aberto, já que o único nome forte da direita no momento é o do deputado federal Guilherme Derrite (PP).

No campo progressista, ainda pesa a definição sobre se Tarcísio disputará a reeleição ou tentará a Presidência da República.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

POLÍTICA - 'ROGÉRIO MARINHO VAI FAZER PARTE DO TIME QUE PRETENDO MONTAR', DIZ FLÁVIO BOLSONARO

O senador do PL desistiu de concorrer ao cargo de governador do Rio Grande do Norte para ajudar na campanha presidencial

Do Estadão Conteúdo

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, comentou a decisão do senador Rogério Marinho (PL-RN) de desistir de concorrer ao governo do Rio Grande do Norte em outubro. Flávio afirmou que Marinho integrará o grupo que tocará sua campanha.

“O Rio Grande do Norte vai estar contemplado ainda mais com o Rogério Marinho junto com a gente, nesse grande time que eu pretendo montar para recolocar o Brasil no caminho da prosperidade”, declarou Flávio em vídeo publicado por Marinho nas redes sociais.

Marinho desistiu da candidatura para ajudar na coordenação da campanha de Flávio, a pedido do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

“Sei que vocês estão aí com o coração um pouco apertado pela decisão que ele tomou, mas tenho a consciência, certeza, que ele está fazendo a escolha pelo Brasil, porque nós vamos resgatar juntos, a partir de 2027, esse país das garras do ‘Partido das Trevas’”, afirmou Flávio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PAVIMENTAÇÃO DA BR-422 É ENTREGUE NO SUDESTE DO PARÁ

Obra liga Novo Repartimento a Tucuruí, atende demanda histórica da população e fortalece o escoamento da produção agropecuária e mineral

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O ministro dos Transportes, Renan Filho, e o governador do Pará, Helder Barbalho, participaram da cerimônia de entrega da pavimentação do trecho da BR-422

Foi entregue na quarta-feira (21) a pavimentação de um trecho de 63,7 quilômetros da BR-422, entre os municípios de Novo Repartimento e Tucuruí, no sudeste do Pará. Com investimento de R\$ 228,5 milhões do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), a obra promete ampliar a

integração logística da região e criar novas condições para o escoamento da produção agropecuária e mineral.

“É uma estrada boa, bem feita e segura, capaz de suportar caminhões e impulsionar o desenvolvimento da região. Atende a mãe que leva o filho ao hospital, o estudante que vai à



universidade e o trabalhador. Garante dignidade ao Norte do Brasil e infraestrutura decente para quem vive”, destacou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A pavimentação da BR422 era uma demanda histórica da população local, que até então convivia com a ausência de asfalto no trecho. Segundo o Ministério dos Transportes, a rodovia desempenha papel relevante na integração regional e no fortalecimento da logística no sudeste paraense.

“Já sofremos muito aqui na lama e na poeira, muitas vidas se perderam nessa estrada. É um sonho de décadas para quem tem a idade de 30, 40 anos, que cresceu ouvindo a promessa de pavimentação, que finalmente se realizou”, afirmou o prefeito de Tucuruí, Alexandre Siqueira.

A BR-422 tem início no entroncamento com a BR-230/ PA, a Rodovia Transamazônica, e beneficia diretamente cerca de 250 mil pessoas, além de fortalecer a ligação com municípios estratégicos do estado, como Altamira e Marabá.

Transamazônica

Durante a agenda no Pará, Renan Filho também autorizou a construção de 15 pontes de concreto na BR-230/PA, em substituição às atuais estruturas de madeira. As obras, que somam investimentos superiores a R\$ 52 milhões, serão executadas no trecho da rodovia entre as divisas do Pará com Tocantins e Maranhão.

“O impacto não é só para a população, mas para toda a região e o meio ambiente. Transformamos pontos permanentes, acabamos com a substituição de madeira e trazemos segurança às pessoas, que não tráfegarão mais por locais sob ameaça devido ao volume dos rios, já que o Pará tem o fenômeno das águas que sobem e descem muito rapidamente”, explicou o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabricio Galvão.

Ainda na Rodovia Transamazônica, no trecho entre a divisa do Pará com Tocantins e o entroncamento com a BR-163, o ministro anunciou a execução de melhorias de acesso e implantação de vias marginais. Os investimentos previstos são de cerca de R\$ 15 milhões, com foco na ampliação da capacidade da rodovia e na melhoria da trafegabilidade.

Rio Xingu

Renan Filho vistoriou também o andamento das obras da ponte sobre o Rio Xingu, em Altamira. Com aproximadamente 750 metros de extensão, a estrutura vai ligar os municípios de Anapu e Vitória do Xingu, substituindo a travessia atualmente feita por balsas.

A ponte recebe investimento de R\$ 405,6 milhões do Novo PAC e deve beneficiar cerca de 300 mil pessoas, ao ampliar a mobilidade, a segurança e a eficiência no transporte de cargas e passageiros. Segundo o ministério, as obras já ultrapassaram 50% de execução, com previsão de entrega em dezembro.

“Agora temos a possibilidade de projetar uma região cada vez mais pujante. O Pará é formado por paraenses que aqui nasceram, mas também por brasileiros de outros lugares que escolheram o estado para crescer e se desenvolver”, afirmou o governador do Pará, Helder Barbalho.

A nova estrutura será do tipo estaiada, sustentada por cabos de aço, com quatro vãos na margem direita e quatro na margem esquerda, formados por pórticos compostos por pilares e vigas de concreto armado.

“Vamos trabalhar com dedicação para entregar ainda este ano a ponte sobre o Rio Xingu, tirando as pessoas da dependência da balsa. É o Governo do Brasil contribuindo para o desenvolvimento do Pará”, concluiu o ministro dos Transportes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS MINISTRO DOS TRANSPORTES VISTORIA APLICAÇÃO DA CNH DO BRASIL NO DETRAN-PA

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Acompanhando de perto a implantação da CNH do Brasil, o ministro dos Transportes, Renan Filho, esteve no Detran do Pará na terça-feira (20). O objetivo é garantir a aplicação uniforme, em todo o país, das novas regras para obtenção da carteira de habilitação.

Com pouco mais de um mês de lançamento, a plataforma já registrou mais de 2,8 milhões de solicitações para a primeira habilitação. No Pará, foram contabilizados mais de 117 mil pedidos de abertura de processo.

No Detran do Pará, Renan Filho participou da entrega de 75 Carteiras Nacionais de Habilitação e de 300 passaportes de habilitação do programa social CNH Pai D'égua, para trabalhadores do transporte rodoviário de Belém, Ananindeua e Marituba. Esse passaporte é a etapa que formaliza a adesão dos candidatos selecionados ao projeto e permite o início do processo para a obtenção gratuita da CNH.

“Nunca os rodoviários tiveram tantos benefícios como agora, e isso significa emprego e renda para a população”, ressaltou Renata Coelho, diretora do Detran-PA.

O programa foi criado para democratizar o acesso ao volante, reduzir burocracia e custos da primeira habilitação. Entre as principais medidas estão o curso teórico gratuito e on-line e apenas duas horas de aulas práticas obrigatórias, que podem ser ministradas por instrutores autônomos ou autoescolas.

“Essa mudança da CNH do Brasil é a da inclusão, do barateamento, da simplificação da vida do cidadão. Quem tem o documento acessa o mercado de trabalho com mais facilidade e pode melhorar a renda. São dois impactos muito importantes”, explicou Renan Filho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO / PORTOS FMM DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE EM SC

Projeto prevê embarcações híbridas, geração de mais de 1.200 empregos diretos e fortalecimento dos estaleiros locais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As embarcações serão construídas no estaleiro Navship e contarão com tecnologia híbrida, com sistemas flexíveis de combustível e soluções de armazenamento de energia

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou, na quarta-feira (21), a aprovação de R\$ 2,3 bilhões em recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de seis embarcações de apoio marítimo destinadas às operações offshore de petróleo e gás. O financiamento é realizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e fortalece a indústria naval em Santa Catarina.

Do valor total aprovado, R\$ 134 milhões já foram desembolsados, garantindo o início da execução do projeto. As embarcações serão construídas no estaleiro Navship, em Navegantes, e contarão com tecnologia híbrida, com sistemas flexíveis de combustível e soluções de armazenamento de energia, capazes de reduzir emissões e ampliar a eficiência operacional, em alinhamento à agenda de sustentabilidade e transição energética do setor naval.



O empreendimento prevê a geração de mais de 1.200 empregos diretos, movimentando a economia local e regional e fortalecendo a cadeia produtiva da indústria naval em Santa Catarina.

“Estamos vivendo um ciclo histórico de investimentos no Brasil. Encerramos 2025 com o maior volume de concessões da história e, até 2029, teremos mais de R\$ 300 bilhões em contratos assinados. Na indústria naval, mais que dobramos os empregos em menos de três anos. Isso reforça que o maior programa social do país é a geração de emprego e renda, que garante dignidade e desenvolvimento para o Brasil”, afirmou o ministro.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, também ressaltou a importância da parceria entre o setor público e a iniciativa privada e do papel estratégico do Fundo da Marinha Mercante para o desenvolvimento do país. “Este é um exemplo claro de parceria público-privada, com a atuação conjunta de diversos órgãos do Governo Federal. É fundamental sair de Brasília e ver de perto a realidade do que o nosso trabalho está gerando. Em um cenário internacional cada vez mais desafiador, o Brasil precisa de uma indústria forte, com trabalhadores capacitados e contratados. Temos batido recordes na utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante porque nosso objetivo é gerar emprego, renda e fortalecer uma indústria estratégica para o país e para o mundo”, destacou.

Os investimentos reforçam a política do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval brasileira, com foco na valorização da mão de obra nacional, na incorporação de tecnologia, na capacitação dos estaleiros e na garantia de que os projetos sejam executados no país, promovendo soberania produtiva e desenvolvimento industrial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO / PORTOS - ANTAQ PUBLICA EDITAL DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DO RECIFE

Arrendamento do TMP-Recife integra o primeiro bloco de leilões de 2026, com sessão marcada para 26 de fevereiro e previsão de R\$ 2,3 milhões em investimentos

Do Estadão Conteúdo

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou no Diário Oficial da União o edital do terminal de passageiros do Porto Organizado do Recife (PE). O projeto integra o primeiro bloco de leilões de 2026 da autarquia federal, que ocorrerá no dia 26 de fevereiro, na B3, em São Paulo. O arrendamento do TMP-Recife prevê investimentos de R\$ 2,3 milhões durante 25 anos de concessão.

Segundo a entidade, o terminal integra um circuito de cruzeiros nordestinos ao lado de Fortaleza, Maceió e Salvador, conforme planejamento da Secretaria Nacional de Portos. A iniciativa faz parte de uma estratégia de expansão da infraestrutura portuária na região.

O cronograma do leilão inicia com o período de esclarecimentos, que vai de 19 de janeiro até 3 de fevereiro. Paralelamente, a Antaq recebe impugnações ao edital até 12 de fevereiro e publica o relatório consolidado com as respostas em 9 de fevereiro.

Após o encerramento do prazo de impugnações, a agência divulgará a ata com todos os esclarecimentos e o resultado das contestações em 20 de fevereiro. Três dias depois, em 23 de fevereiro, os interessados entregam a documentação de representação e a proposta de arrendamento, das 10h às 12h59, na B3.

A Comissão Permanente de Licitação e Arrendamento vai informar sobre a aceitação ou não dos documentos em 25 de fevereiro. No dia seguinte, às 14 horas, ocorre a sessão pública com abertura e classificação das propostas, incluindo a etapa de viva-voz quando necessária.

Após a definição da vencedora no leilão, a empresa apresentará os documentos de habilitação em 19 de março e a comissão publicará o julgamento da habilitação em 7 de abril, abrindo o prazo para recursos entre 8 e 10 de abril. As contrarrazões entrarão entre 13 e 15 de abril.

A Antaq divulgará o resultado dos recursos até 30 de abril. Em seguida, o Poder Concedente homologa e adjudica o objeto sem data definida. A adjudicatária comprova o atendimento das obrigações em até 45 dias após a homologação, com prazo prorrogável mediante justificativa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS / AVIAÇÃO - MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE USO DE BIOMETRIA EM PORTOS E AEROPORTOS

Iniciativa discute padronização de procedimentos digitais, integração de sistemas e maior fluidez no embarque de passageiros

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A iniciativa tem como objetivo modernizar os processos de embarque em aeroportos e instalações portuárias e hidroviárias, utilizando

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu, na quarta-feira (21), consulta pública para receber contribuições voltadas ao aprimoramento da Política Nacional de Identificação Biométrica. A iniciativa tem como objetivo modernizar os processos de embarque em aeroportos e instalações portuárias e hidroviárias, utilizando tecnologias de verificação biométrica para

aumentar a segurança e a eficiência operacional e diminuir o custo ao permitir mais agilidade no fluxo de passageiros.

A nova política propõe a integração e a padronização de procedimentos, incorporando programas já existentes como o “Embarque + Seguro” (aviação) e o “Porto Sem Papel” (portuário) como instrumentos oficiais da política pública. A meta é alcançar o conceito de “seamless travel” (viagem ininterrupta), eliminando a necessidade de apresentação repetitiva de documentos físicos e reduzindo filas.

“Teremos um ganho significativo na eficiência, melhorando a experiência de passageiros e reduzindo os riscos operacionais ao utilizarmos a identificação biométrica, em especial a facial, nos procedimentos de acesso a áreas sensíveis de aeroportos e terminais portuários e hidroviários. É ainda mais segurança para o setor”, explica o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A consulta pública está aberta até o dia 20 de fevereiro e pode ser acessada aqui.

Para o secretário executivo do MPor, Tomé Franca, a escuta da sociedade é fundamental para o aprimoramento do sistema. “É o momento de ouvirmos a sociedade para termos um programa bem-sucedido e que atenda à realidade do setor. Também é uma oportunidade para reafirmarmos nosso compromisso com a proteção de dados, pois as informações serão utilizadas apenas para fins de segurança”, afirma.

A minuta da portaria foi elaborada em observância à legislação nacional, especialmente à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD). O texto estabelece que todos os sistemas deverão adotar, desde a origem, os conceitos de Privacy by Design (privacidade desde a concepção) e Security by Design, com medidas robustas de criptografia e controle de acesso.

Para garantir a segurança das informações, os bancos de dados biométricos serão operados tecnicamente pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). A centralização no Serpro visa assegurar padrões elevados de governança, rastreabilidade e prevenção a fraudes, dispensando a necessidade de consentimento do usuário por se tratar de execução de política pública de segurança e infraestrutura crítica, conforme previsto na LGPD.

Padrão internacional

A proposta coloca o Brasil em sintonia com as melhores práticas globais, seguindo diretrizes da Organização da Aviação Civil Internacional (Icao) e da Organização Marítima Internacional (IMO). Antes de ser implantada em larga escala, a política prevê a criação de ambientes controlados para testes da nova tecnologia, permitindo a validação de protocolos de segurança e operação compartilhada.

A implementação será coordenada por um Comitê Técnico Interinstitucional, composto por representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) e outros órgãos, que definirá o plano de implantação e o cronograma de execução em até 90 dias após a publicação da portaria final.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS / AVIAÇÃO - ANAC TERÁ ORÇAMENTO DE R\$ 153,9 MILHÕES EM 2026, DIZ PRESIDENTE

Tiago Faierstein afirma que valor é o maior em dez anos e permitirá reforçar fiscalização, exames e projetos estratégicos

Do Estadão Conteúdo



Com o novo patamar de recursos informado por Faierstein, a Anac prevê a continuidade das provas de pilotos e comissários e o avanço de projetos considerados estratégicos

O diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) Tiago Faierstein, afirmou na segunda-feira, dia 19, que o orçamento da autarquia em 2026 somará R\$ 153,9 milhões, após acréscimos à Lei Orçamentária Anual

(LOA). A declaração foi feita durante coletiva de imprensa para apresentação do balanço do setor de aviação civil. Segundo ele, trata-se do “maior orçamento da Anac nos últimos dez anos”.

Faierstein ressaltou que a agência vem sofrendo, ao longo dos anos, com sucessivas reduções orçamentárias, o que afetou diretamente a capacidade de fiscalização e regulação do setor. “Falta orçamento para a Anac, o que significa redução de fiscalização”, afirmou, citando como exemplo a interrupção, em períodos recentes, das provas para pilotos e comissários.

De acordo com o dirigente, a recomposição dos recursos foi resultado de articulação do Ministério de Portos e Aeroportos junto ao Congresso Nacional. Ele destacou a atuação conjunta com o ministro Silvio Costa Filho e agradeceu o apoio de parlamentares durante a tramitação orçamentária. “Fizemos uma verdadeira peregrinação no Congresso para garantir o orçamento da agência”, disse.

Com o novo patamar de recursos, a Anac prevê a continuidade das provas de pilotos e comissários e o avanço de projetos considerados estratégicos. “Isso significa que não teremos interrupção de exames e poderemos investir mais em capacitação”, afirmou Faierstein, acrescentando que a agência também pretende acelerar a digitalização de processos e sistemas.

Do total previsto para 2026, R\$ 113,9 milhões constam da LOA, com acréscimo de cerca de R\$ 40 milhões obtidos por meio de suplementações, parte via Ministério de Portos e Aeroportos e parte por articulação no Congresso. Segundo Faierstein, os recursos adicionais também permitirão reforçar o quadro de pessoal, com a contratação de servidores e a recomposição de contratos terceirizados afetados pelo período de restrição fiscal.

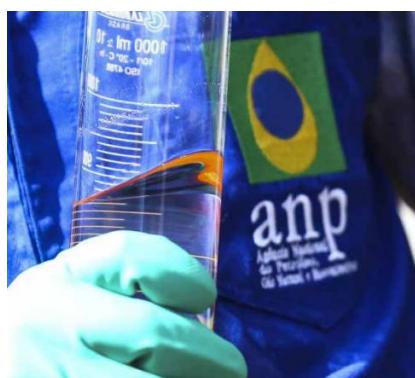
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

PETRÓLEO E GÁS - FRENTE DO BIODIESEL E ENTIDADES SE UNEM CONTRA IMPORTAÇÃO DO PRODUTO

Entidades alertam para impactos sobre a indústria nacional, investimentos, previsibilidade regulatória e segurança jurídica do setor

Por **PATRÍCIA FAHLBUSCH** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo as entidades e a frente parlamentar, o Brasil possui capacidade produtiva instalada suficiente para atender à demanda interna, com elevada ociosidade

A Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, a Associação das Empresas Cerealistas do Brasil, a União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene e a Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja) manifestaram apoio à nota divulgada pela Frente Parlamentar Mista do Biodiesel sobre os riscos de uma abertura à importação de biodiesel. As entidades se preocupam com

os impactos negativos que uma medida assim pode gerar sobre a indústria nacional, a previsibilidade regulatória, os investimentos já realizados e a segurança jurídica do setor.

A polêmica sobre a proibição ou não do uso do biocombustível importado para o atendimento ao percentual obrigatório da mistura de óleo diesel, que é de 15%, vem desde 2023. A norma prevê que todo o biodiesel seja oriundo de unidades produtoras autorizadas pela Agência Nacional do Petróleo. Na prática, a norma se refere a 20% da demanda, já que 80% do total precisa ter origem de produtores que detêm o Selo Biocombustível Social.

“Nós estamos vivendo, depois de longo período, a construção de uma política que é absolutamente jovem, que é a política do biocombustível, e com resultados que, na economia circular, não existem nenhum outro processo em andamento, no Brasil e no mundo, que gere tamanhos resultados tanto do ponto de vista social, quanto de vista econômico e empresarial, além de ser um exemplo de selo verde para ser vendido para o mundo”, afirmou Alceu Moreira, deputado federal (MDB-RS) e presidente da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel.

Segundo as entidades e a frente parlamentar, o Brasil possui capacidade produtiva instalada suficiente para atender à demanda interna, com elevada ociosidade, o que afasta qualquer justificativa técnica para a importação do produto.

As entidades reforçaram que a valorização da produção nacional de biodiesel é estratégica para a geração de empregos, o fortalecimento do agronegócio, a interiorização do desenvolvimento e o cumprimento dos compromissos ambientais assumidos pelo país, especialmente no âmbito da Lei do Combustível do Futuro.

“O Brasil, como o maior produtor de soja e, consequentemente, onde a maior matéria-prima para a fabricação de biodiesel é a soja, junto com as indústrias já instaladas no Brasil, tem capacidade para entregar o biodiesel necessário para o país, com um custo-benefício muito importante. Porque, além dos produtos entregues, também existe uma geração de emprego, tanto no campo quanto na indústria brasileira”, declarou Maurício Buffon, presidente da Aprosoja Brasil.



A frente parlamentar explicou que a principal matéria-prima para produção de biodiesel são os óleos vegetais, que já são importados livremente no Brasil, tornando desnecessária e improdutora a importação direta de biodiesel. Para o colegiado, manter um ambiente regulatório estável e previsível é condição essencial para garantir segurança energética, competitividade e a continuidade de um programa que se consolidou como referência internacional.

“Valorizar a indústria brasileira, valorizar o que o Brasil tem de melhor, essa é a nossa manifestação, e temos aqui para que o governo brasileiro olhe para o setor e valorize o que o Brasil tem de melhor. Fica aqui a nossa indignação com essa importação”, concluiu Buffon.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DA UNIÃO RECUA 3,8% EM NOVEMBRO

Parcela ficou em 174 mil barris por dia, impactada por paradas programadas em campos do pré-sal, segundo dados da PPSA

Do Estadão Conteúdo

A produção de petróleo da União atingiu 174 mil barris por dia (bpd) em novembro, considerando nove contratos de partilha de produção (CPPs) e os acordos de individualização da produção (AIPs) de Tupi, Atapu, Mero e Jubarte, resultado 3,8% inferior ao de outubro. Os dados são do Boletim Mensal da Produção, divulgado nesta quarta-feira, 21, pela Pré-Sal Petróleo (PPSA).

Nos contratos de partilha, a parcela de petróleo da União foi de 157 mil bpd, com destaque para mero, responsável por 72% da produção, com 112,57 mil barris por dia. O resultado do mês foi 5% inferior ao do período anterior, em razão do menor excedente de óleo no campo de Búzios, decorrente de Paradas Programadas na P-74 e no FPSO Almirante Barroso, além de Serviços de Manutenção na P-71, do campo de Itapu.

Já nos AIPs, a parcela total de petróleo da União foi de 16,53 mil bpd, 6% superior ao período anterior, devido ao maior excedente em óleo do AIP de Mero, responsável por 74% da parcela da União em novembro.

A fatia de gás natural da União atingiu 472 mil metros cúbicos por dia (m3/dia) em novembro, em cinco contratos de partilha de produção e nos AIPs de Tupi e Jubarte.

Nos contratos de partilha, a média do total da parcela de gás natural disponível para exportação da União foi de 391 mil m3/d. Nos AIPs, a exportação de gás natural da União foi de 81 mil m3/d em novembro, 32% a menos do que no período anterior, reflexo do menor excedente em gás para os AIPs de Tupi e Jubarte.

Total

A produção total dos campos sob regime de partilha chegou a 1,42 milhão de bpd em novembro, 8% inferior ao período anterior, devido às paradas programadas da produção no campo de Búzios. Mero foi o maior produtor (com 620,64 mil bpd), seguido de Búzios (549,88 mil bpd).

Desde 2017, início da série histórica, a produção acumulada em regime de partilha soma 1,48 bilhão de barris. Búzios é responsável por 49% da produção. Do total acumulado, foram destinados 108,40 milhões de barris à União.

A produção acumulada de gás natural em regime de partilha desde o início da série histórica soma 5,04 bilhões de m3, dos quais 311,10 milhões de m3 correspondem à parcela da União.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

ENERGIA - ANEEL ENVIA AO MME RELATÓRIO SOBRE ATUAÇÃO APÓS FALHAS DA ENEL SÃO PAULO

Relatório encaminhado ao Ministério de Minas e Energia reúne histórico e fiscalizações, penalidades e planos de resultado após interrupções no fornecimento de energia

Do Estadão Conteúdo



A Aneel está na fase final das diligências do processo que fiscaliza a atuação da Enel São Paulo, com foco nos eventos de interrupção no serviço de energia do ano passado

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) encaminhou na última sexta-feira (16) ao Ministério de Minas e Energia (MME) um

relatório detalhado com informações sobre providências regulatórias adotadas pela reguladora após os eventos de interrupção no fornecimento de energia elétrica na área de concessão da Enel São Paulo. A agência defendeu que vem atuando de forma “preventiva e diligente”.

Desde 2024, com a emissão de um termo de intimação, está em andamento instaurado processo administrativo que, a depender das análises, pode culminar na recomendação para a caducidade da concessão da Enel SP. Isso em decorrência das “falhas e transgressões” que vêm sendo constatadas pela fiscalização da agência, de acordo com o documento.

“É importante ressaltar que, dada a gravidade das consequências dessa recomendação, o processo tem sido instruído de forma rigorosa e cautelosa por esta Agência, sempre com o objetivo precípuo de garantir a prestação do serviço adequado aos consumidores da área de concessão da Enel SP”, aponta a Aneel.

A distribuidora está questionando na Justiça o montante de R\$ 261,6 milhões em multas aplicadas pela Aneel, segundo a reguladora. Desde a assunção do controle pela Enel Brasil, foram pactuados 11 planos de resultados com a distribuidora, além da aplicação de nove penalidades pecuniárias. Conforme histórico apresentado, sete desses planos tiveram resultados insatisfatórios.

Neste mês, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva determinou que o MME, a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Controladoria-Geral da União (CGU) adotem medidas junto à Aneel para garantir a prestação adequada do serviço de distribuição de energia elétrica na região metropolitana de São Paulo, após os episódios de falhas.

Para subsidiar o relatório que será elaborado pela AGU, o MME solicitou no último dia 12 o encaminhamento, no prazo de cinco dias, da relação detalhada de todas as medidas regulatórias, fiscalizatórias e sancionatórias efetivamente implementadas pela Aneel no caso, além de outras informações. O detalhamento foi enviado no dia 16.

A agência já informou que está na fase final das diligências do processo que fiscaliza a atuação da Enel São Paulo, com foco nos eventos de interrupção no serviço de energia ocorridos no ano passado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

ENERGIA - AGÊNCIA APROVA NOVO ESTATUTO DA CCEE E LIBERA PROCESSO ELEITORAL

Do Estadão Conteúdo



A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) deu aval na terça-feira, 20, ao novo estatuto da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), que atualiza a governança do colegiado. Com a aprovação, há sinal verde para o processo eleitoral na CCEE.

O tema estava sendo discutido desde 2024. O texto prevê que a Câmara passará a ser administrada por uma diretoria com até seis diretores. Já o Conselho de Administração terá oito membros. Além de indicar o presidente do órgão, o governo poderá indicar mais três membros. Outra previsão é que o presidente do conselho terá “voto de qualidade” em caso de empate nas deliberações.

Quatro diretores acompanharam o voto do relator, o ex-diretor Ricardo Tili, pela aprovação do estatuto. O diretor Fernando Mosna manteve seu voto à vista e defendeu a aprovação do novo estatuto com um ajuste de redação. Sem essa correção, segundo ele, haverá efeitos práticos.

O artigo 15 da proposta do estatuto social da CCEE diz que a distribuição do número total de votos da Assembleia Geral observará “o disposto na Convenção de Comercialização e neste Estatuto Social”. Mosna contrariou o dispositivo em que o próprio estatuto defina critérios de distribuição de votos.

“A proposta extrapola sua função regulamentar e invade competência normativa da Aneel, violando o princípio da legalidade e a hierarquia normativa estabelecida pelo ordenamento jurídico. Assim, entendendo pela necessidade de exclusão do trecho ‘e neste Estatuto Social’”, disse em seu voto.

Com a aprovação, a eleição para a 77ª Assembleia Geral Extraordinária será realizada em 2 de março. A nova composição do colegiado integra um rol de alterações impostas pelo governo federal no Decreto 11.835/2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

ENERGIA - RESSARCIMENTOS DE GERADORES A CONSUMIDORES SÃO SUSPENSOS POR 90 DIAS

Do Estadão Conteúdo

A Aneel aprovou na terça-feira, 20, medida cautelar que suspende por 90 dias os ressarcimentos devidos pelos geradores de energia aos consumidores, no âmbito de dois tipos de contratos de fornecimento. A primeira reunião do ano ocorre neste momento.

A relatora é a diretora Agnes da Costa, que já havia adiantado o voto na semana passada. Todos os anos, quando as empresas não geram a energia esperada para o período, os empreendedores precisam fazer pagamentos à Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE).

Os recursos estão previstos no Contrato de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado e no Contrato de Energia de Reserva (CER).

A suspensão desse processamento é exigida por lei aprovada no ano passado. A norma prevê ressarcimento aos geradores de energia solar e eólica afetados pelos chamados cortes de geração ou curtailment.

O Ministério de Minas e Energia (MME) abriu consulta pública para definir as regras de compensação.

Na prática, haverá um encontro de contas. Se o primeiro ressarcimento (aos consumidores) continuasse, reduziria o montante que a lei destinou à compensação dos geradores e poderia afetar seu caixa, gerando custos financeiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

ENERGIA - GOVERNO LEVA PORTFÓLIO DE ENERGIA LIMPA A EXECUTIVOS EM AGENDA NA CHINA

Ministro de Minas e Energia se reúne com executivos da Envision em Xangai e aponta condições regulatórias e de mercado para novos projetos no Brasil

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, posou para fotos com executivos da Envision Energy próximo a um carro da Envision Racing, equipe patrocinada pela empresa que compete na Fórmula E. Essa categoria internacional do automobilismo utiliza exclusivamente veículos elétricos e é voltada à promoção de tecnologias ligadas à mobilidade sustentável e à descarbonização

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, reuniu-se na terça-feira (20), em Xangai, na China, com executivos da Envision Energy para apresentar o Brasil como destino para investimentos em energia limpa, descarbonização industrial e desenvolvimento de novas cadeias produtivas de baixo carbono. O encontro ocorreu em janeiro deste ano, durante agenda oficial do governo brasileiro no país asiático, e integrou a estratégia de atração de capital internacional de longo prazo para o setor energético.

Segundo o Ministério de Minas e Energia, Silveira destacou aos executivos fatores que, na avaliação da pasta, colocam o Brasil em posição favorável para receber novos projetos, como a dimensão do mercado interno, a matriz elétrica majoritariamente renovável, o arcabouço regulatório e políticas públicas voltadas à previsibilidade do setor. O ministro apresentou um portfólio de oportunidades em áreas como combustível sustentável de aviação (SAF), sistemas de armazenamento de energia por baterias (BESS), hidrogênio verde, amônia verde e geração eólica com aerogeradores de grande porte.

De acordo com Silveira, o país reúne condições para sediar projetos industriais integrados, capazes de atender tanto à demanda doméstica quanto ao mercado internacional por energia limpa e produtos com menor intensidade de carbono. O ministro também afirmou que a cooperação entre Brasil e China pode avançar além do investimento produtivo, envolvendo a aproximação entre empresas, universidades e centros de pesquisa.

“O Brasil não discute mais potencial. Discute escala, competitividade e liderança global. Estamos prontos para receber investimentos robustos, gerar valor compartilhado e liderar a transição energética de forma segura, sustentável e economicamente viável”, afirmou Silveira durante a reunião.

No encontro, o ministro convidou os executivos da Envision a ampliar a presença da empresa no país, com visitas ao Ministério de Minas e Energia e a outras áreas do governo federal, além da participação em iniciativas da agenda

energética nacional, como o primeiro leilão de sistemas de armazenamento de energia por baterias. Segundo Silveira, esse modelo de cooperação pode contribuir para a geração de empregos qualificados, renda e ganhos tecnológicos.

Reconhecida por integrar a fabricação de aerogeradores eólicos, soluções de armazenamento de energia, sistemas digitais baseados em inteligência artificial e projetos de hidrogênio verde e combustíveis sustentáveis, a Envision Energy atua em diferentes frentes da transição energética global. A empresa figura entre os grupos que desenvolvem soluções completas, desde equipamentos até projetos industriais integrados.

A atuação da companhia no Brasil foi citada como exemplo de aproximação concreta com o mercado nacional. A entrada da Envision no país teve início em janeiro de 2026, com o fornecimento de 630 megawatts em turbinas eólicas para a Casa dos Ventos, acompanhado de um contrato de serviços de longo prazo. Estimativas de mercado apontam que o fornecimento de equipamentos e os serviços associados representam um compromisso econômico de centenas de milhões de dólares, podendo ultrapassar US\$ 800 milhões ao longo do ciclo contratual.

Segundo os executivos da Envision, a empresa avalia ampliar suas operações no Brasil, levando tecnologia para apoiar o desenvolvimento econômico e social, fortalecer cadeias produtivas locais e contribuir para a transição energética com soluções consideradas inovadoras e sustentáveis.

Missão do Rio

A aproximação da empresa com o Brasil, no entanto, não se restringe à agenda federal. Em abril de 2025, durante missão oficial à China, o governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, reuniu-se com executivos da Envision Energy, também em Xangai, para discutir a possibilidade de instalação de projetos da companhia no estado, com foco em soluções de baixo carbono voltadas à aviação e à navegação. À época, o governo fluminense sinalizou apoio por meio de incentivos tributários e oferta de infraestrutura.

Na ocasião, Castro destacou características da matriz energética do estado, como a liderança nacional na produção de biometano, a participação relevante na geração de biogás e o peso do Rio de Janeiro na produção brasileira de petróleo e gás. Entre as iniciativas citadas estavam o programa Corredores Sustentáveis, voltado à substituição gradual de combustíveis fósseis no transporte rodoviário, e projetos-piloto de mobilidade com gás natural e biometano. O governador também mencionou estudos para implantação de energia eólica offshore, em parceria com a Petrobras.

Ainda durante a missão de 2025, Cláudio Castro se reuniu com o prefeito de Xangai, Gong Zheng, em encontro voltado ao fortalecimento de relações institucionais e comerciais. Na ocasião, apresentou indicadores econômicos do estado, como a participação na arrecadação federal, o volume de exportações e o peso do Rio de Janeiro no mercado consumidor brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

ENERGIA - OPINIÃO - ENERGIA E DESTINO



ZILAN COSTA E SILVA

Advogado e professor

opinioao@portalbenews.com.br

A história de qualquer sociedade é a história de suas limitações materiais.

A história humana gosta de se narrar como uma sucessão de ideias. Liberdade, fé, razão, progresso, nação. São palavras necessárias, mas raramente suficientes. Por baixo delas, existe uma gramática mais dura, mais silenciosa e mais decisiva: a energia. Civilizações não prosperam porque escolhem os valores certos; prosperam enquanto conseguem organizar fluxos energéticos suficientes, densos e confiáveis para sustentar sua complexidade. Quando deixam de fazê-lo, entram em crise; não por falência moral, mas por falência material. A energia não é um setor da vida social. É o chão do possível.

Toda sociedade é, antes de tudo, um regime energético. Viver em grupo sempre significou capturar energia do ambiente e convertê-la em alimento, abrigo, mobilidade e poder. As sociedades de caça e coleta operavam sob limites severos: energia solar transformada em biomassa, capturada com músculos humanos. Pouco excedente, pouca margem de erro, baixa complexidade. A agricultura muda esse quadro não por virtude civilizatória, mas por permitir armazenar energia no tempo. Grãos



são sol congelado. Onde há excedente armazenável surgem especialização, hierarquia, tributação, escrita, guerra organizada e Estado. O Estado nasce como administrador e coercitor do excedente energético, não como pacto abstrato entre iguais.

Fernand Braudel mostrou que essas bases pertencem à longa duração, a camada lenta da história que define o possível e o impossível antes que a política se manifeste. Mudam governos, religiões e ideologias; se a base energética permanece a mesma, a estrutura profunda se impõe. Por isso as grandes transições energéticas são raras, lentas e civilizacionais. Elas não mudam apenas a economia; mudam o ritmo da vida, a forma das cidades, a escala da guerra, a hierarquia entre centro e periferia.

Durante milênios, a história humana esteve aprisionada ao teto fotossintético. Madeira, vento, água, tração animal. Tudo difuso, intermitente, local. A ruptura decisiva só ocorrerá com o carvão e, depois, com o petróleo. Mas entre o mundo agrário e a modernidade fóssil, há um momento intermediário crucial, frequentemente romantizado ou mal compreendido, que precisa ser encarado com lucidez: Portugal e as grandes navegações.

Portugal não foi um império territorial clássico, nem uma potência demográfica, nem um centro industrial. Foi algo novo: uma startup imperial. Pequeno, periférico, com poucos recursos materiais e baixa densidade energética, construiu poder global explorando ao máximo a organização inteligente da energia difusa. A vela, energia solar transformada em vento, tem densidade baixíssima, é intermitente e imprevisível. Onde a energia é fraca, a inteligência precisa ser forte. Portugal compensou a fragilidade energética com conhecimento acumulado: cartografia, astronomia prática, padronização naval, rotas regulares, logística oceânica. Não conquistou continentes; conquistou pontos, estreitos e circuitos. Escalou por rede, não por massa.

Braudel descreveu esse modelo como capitalismo de circulação: poder baseado na intermediação, não na produção. Portugal extrai renda não do volume produtivo, mas do controle de rotas, pedágios, monopólios e informações. Isso gera excedente suficiente para financiar Estado, guerra, ciência e continuidade institucional. Tempo social é energia em forma política. Portugal inaugura a modernidade não industrial, mas cognitiva: conhecimento como multiplicador de energia.

Mas esse modelo tem um lado decisivo e brutal, sem o qual ele não funciona e sem o qual a modernidade não pode ser compreendida. Portugal não apenas organizou a energia do vento; organizou a energia humana. A escravidão moderna não é um resíduo moral de uma época bárbara; é uma tecnologia energética. Antes do carvão, antes do vapor, antes do motor, a única forma de elevar drasticamente a produção acima do teto local era importar energia viva.

Portugal sistematiza isso como nenhum outro antes. Captura energia humana na África, transporta essa energia pelo Atlântico, converte-a em trabalho intensivo nas colônias e transforma o produto desse trabalho, açúcar, ouro, tabaco, em mercadoria de alta rentabilidade, reinserida no circuito metropolitano. O Atlântico torna-se uma infraestrutura energética. O escravo, no interior do sistema, é tratado como máquina: autossustentada biologicamente, substituível, descartável. A violência não é acidente; é função.

Aqui nasce o colonialismo moderno como regime energético expropriador. A periferia não fornece apenas bens; fornece trabalho concentrado, energia social barata. O engenho de açúcar sintetiza esse modelo: uma máquina energética total que combina biomassa, força hidráulica ou animal e força humana escravizada. É o antepassado direto da fábrica moderna. Alto throughput energético, baixa resiliência humana, alta dissipação social. Portugal inaugura a lógica; Holanda, Inglaterra e França a escalam.

Esse ponto é decisivo para compreender a modernidade. Antes de aprender a extrair energia concentrada da terra, a Europa aprendeu a concentrá-la nos corpos. Quando a densidade energética não pode ser elevada tecnologicamente, ela é elevada socialmente pela coerção. O carvão e a máquina a vapor não eliminam essa lógica; a reorganizam. A violência deixa de ser humana direta e torna-se técnica, mas a assimetria permanece.



Vaclav Smil ajuda a entender por que essa transição foi tão devastadora. O carvão rompe o teto fotossintético ao oferecer energia concentrada, contínua e escalável. A máquina não cria a Revolução Industrial; ela expressa uma base energética radicalmente mais potente. O mundo acelera: produção, transporte, guerra, urbanização, comércio. O petróleo amplia esse salto com densidade ainda maior e logística global. O século XX passa a ser incompreensível sem os hidrocarbonetos. Energia vira soberania líquida.

Mas Smil insiste em algo que a política prefere esquecer: não basta falar em energia como quantidade. O que importa é densidade, confiabilidade e infraestrutura. Quantos watts por metro quadrado? Com que regularidade? Com que capacidade de armazenamento e transporte? Fontes intermitentes e dispersas podem ser úteis, mas não substituem automaticamente fontes densas e contínuas na escala de sociedades complexas. Por isso as transições são lentas. Por isso promessas rápidas fracassam. A política anuncia; a física decide.

A economia clássica, fascinada pelo crescimento, demorou a incorporar essa base física. Nicholas Georgescu-Roegen introduz então o limite absoluto: a economia é um processo entrópico irreversível. Produzir é degradar energia de alta qualidade em resíduos. Crescer é acelerar essa degradação. Não há retorno ao ponto inicial. O tempo tem seta. A economia não é circular; é uma descida administrada ou desadministrada.

Isso muda o sentido de riqueza. É possível crescer em renda enquanto se empobrece em possibilidades futuras. Schumacher traduz essa verdade em linguagem moral clara: tratar capital natural como renda é suicídio. Nenhuma empresa sobreviveria vendendo suas máquinas para pagar salários e celebrando lucro. O mundo moderno faz isso com florestas, solos, combustíveis fósseis e estabilidade climática. O problema não é produzir; é confundir produção com durabilidade.

Karl Polanyi completa o quadro social. Para funcionar, o mercado industrial precisa transformar terra, trabalho e energia em mercadorias negociáveis. Mas terra não é produzida para venda; energia não é apenas produto; trabalho é vida humana. São mercadorias fictícias. Quando o mercado insiste nessa abstração, a sociedade reage. A autoproteção social não é ideológica; é material. Crises energéticas, choques de preços, retorno do Estado e conflito distributivo não são desvios: são correções.

Essa dinâmica define o presente. O mundo não vive uma transição elegante, mas um ajuste energético tardio. Os Estados Unidos tratam energia como segurança nacional: misturam fontes, protegem redundâncias, subsidiam infraestrutura e recorrem à exceção quando necessário. A China trata energia como planejamento civilizacional: carvão, hidrelétricas colossais, nuclear, renováveis em escala industrial. Não há dilema moral; há cálculo de poder. A Europa tentou substituir potência material por normatividade. Descobriu, sob choque, que regras não aquecem casas nem mantêm fábricas quando fluxos falham.

Mahan e Mackinder explicam por quê. Poder é controle de fluxos. Mar, terra, rotas, gargalos. Energia é o sangue que corre nesses canais. A transição energética não elimina a geopolítica; a intensifica. Se o petróleo perde parte do protagonismo, entram minerais críticos, redes elétricas, armazenamento, semicondutores e logística marítima. O conflito não desaparece; muda de forma.

O Direito sente isso imediatamente. Carl Schmitt formulou a verdade incômoda: soberano é quem decide na exceção. Mas não há exceção sem meios materiais. Constituições prometem direitos; a energia define se eles podem ser entregues. Foucault mostra o outro lado: biopolítica é gestão da vida, e gerir a vida é gerir fluxos — mobilidade, alimentos, saúde, riscos. Tudo isso repousa sobre energia. Quando a base energética entra em tensão, a racionalidade liberal entra em tensão junto.

Hannah Arendt acrescenta a distinção crucial: poder não é violência. Poder nasce da ação coletiva; violência é instrumento, depende de meios. Energia é o meio último da violência moderna. Quanto maior a densidade energética disponível, maior a capacidade de coerção. Quando a política abdica de decidir fins e se refugia na técnica, a gestão substitui a ação e a exceção se normaliza.



Odum e Tainter fecham o circuito com a linguagem dos sistemas. Sociedades complexas dependem de energia de alta qualidade para sustentar informação, coordenação e poder. À medida que a complexidade cresce, o retorno marginal energético cai. Cada solução cria novos problemas. Quando o custo supera o benefício, a sociedade entra em zona de fragilidade. Não é preciso apocalipse; basta vulnerabilidade crescente. Em um mundo hiperconectado, choques se encadeiam.

A crise climática aparece então pelo que é: efeito físico retardado de um regime energético específico. Não é falha moral genérica da humanidade; é consequência de uma aceleração histórica concreta. Tratar o clima sem tratar energia é administrar sintomas e ignorar a causa. Prometer neutralidade rápida sem infraestrutura é destruir confiança.

E o Brasil? O Brasil é o laboratório histórico máximo desse regime. Nasce como colônia energética escravista, organiza-se em torno do engenho e carrega até hoje desigualdades estruturais desse metabolismo. Ao mesmo tempo, constrói uma matriz elétrica majoritariamente hidrelétrica antes que o clima vire pauta central, uma vantagem real, porém frágil. Soma-se ao pré-sal, que insere o País no núcleo duro da geopolítica energética, e a Amazônia, não como símbolo, mas como infraestrutura climática biofísica. Soma-se ainda a posição atlântica, marítima, logística.

O Brasil pode cometer dois erros clássicos: o extrativismo inconsciente, que transforma energia em renda sem durabilidade, e o ambientalismo abstrato, que fala de clima sem falar de Estado, infraestrutura e soberania. Ambos levam à dependência.

O caminho exige prudência estratégica. Tratar energia como fundamento do Estado, não como pauta setorial. Usar recursos fósseis como ponte histórica, não como destino, nem tabu. Investir em infraestrutura, resiliência e adaptação antes de prometer performance. Governar a Amazônia como capital estratégico. Assumir a política da transição, com seus custos e escolhas.

Energia não promete salvação. Promete tempo. Tempo para ajustar, simplificar, reorganizar. Civilizações não escolhem seus limites; escolhem como atravessá-los. O mundo atravessa os seus. O Brasil também.

A história não oferece absolvições, apenas escolhas tardias. A energia que moveu as caravelas, esmagou corpos nas plantations, alimentou o vapor, incendiou motores e agora aquece a atmosfera é a mesma: energia organizada como poder. Mudaram as fontes, não a lógica. O que hoje chamamos de crise climática é a face física de uma civilização que sempre resolveu seus limites deslocando custos, primeiro para os corpos, depois para os territórios, agora para o futuro. Não há retorno a um mundo inocente, mas ainda há espaço para um mundo consciente. Civilizações não fracassam por falta de virtude, mas por insistirem em negar a matéria de que são feitas. Energia e Destino não prometem redenção; exige lucidez. E a lucidez, como sempre, chega tarde... mas ainda pode chegar a tempo.

O CAMINHO EXIGE PRUDÊNCIA ESTRATÉGICA. TRATAR ENERGIA COMO FUNDAMENTO DO ESTADO, NÃO COMO PAUTA SETORIAL. USAR RECURSOS FÓSSEIS COMO PONTE HISTÓRICA, NÃO COMO DESTINO, NEM TABU. INVESTIR EM INFRAESTRUTURA, RESILIÊNCIA E ADAPTAÇÃO ANTES DE PROMETER PERFORMANCE. GOVERNAR A AMAZÔNIA COMO CAPITAL ESTRATÉGICO. ASSUMIR A POLÍTICA DA TRANSIÇÃO, COM SEUS CUSTOS E ESCOLHAS"

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/01/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - PARLAMENTO EUROPEU PEDE QUE JUSTIÇA AVALIE ACORDO COM MERCOSUL

A medida paralisa o processo de implementação do tratado assinado na semana passada. Tribunal pode levar até dois anos para se manifestar

Da Agência Brasil



Ao todo, 334 membros do Parlamento Europeu foram favoráveis ao pedido de avaliação jurídica do Tribunal de Justiça

O Parlamento Europeu decidiu pedir ao Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) uma avaliação jurídica sobre o acordo de parceria comercial que representantes do bloco assinaram com os líderes do Mercosul (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai), no último sábado (17).

O pedido por um parecer sobre a legalidade dos termos do tratado, bem como sobre os procedimentos adotados para obter sua celebração, foi aprovado nesta quarta-feira (21). Na prática, a medida paralisa o processo de implementação do acordo, que ainda precisa ser aprovado pelos legisladores dos 32 países envolvidos (27 europeus e cinco sul-americanos).

Foram 334 membros do Parlamento Europeu a votarem favoráveis ao pedido de avaliação jurídica do Tribunal de Justiça. A proposta recebeu 324 votos contrários e 11 abstenções.

Em nota, o Parlamento Europeu informou que seguirá analisando os termos do acordo, mas que só decidirá se leva ou não o assunto a Plenário após receber o parecer jurídico do tribunal.

Segundo a agência de notícias Reuters, o tribunal costuma demorar cerca de dois anos para emitir um parecer. Ainda de acordo com a agência, a União Europeia poderá implementar o pacto provisoriamente enquanto aguarda a decisão e a decisão final do Parlamento Europeu, “mas isso pode ser politicamente difícil, dada a provável reação negativa” e a possibilidade do parlamento o anulá-lo posteriormente.

Entre os argumentos apresentados para embasar a solicitação há questionamentos à divisão do Acordo Mercosul-UE em dois (“a saber, o Acordo de Parceria UE-Mercosul e um Acordo Provisório sobre Comércio”) e ao fato de “vários Estados-membros” europeus terem se oposto à ratificação do acordo – que não conta com o aval da Áustria, França, Hungria e Irlanda.

Ainda segundo os parlamentares europeus, o texto do acordo já aprovado “reduz as medidas de auditoria e controle das importações agrícolas provenientes do Mercosul”, já que há “diferenças regulamentares significativas entre a UE o Mercosul no que concerne à produção alimentar e às normas sanitárias e veterinárias”.

O texto da resolução aprovada hoje também cita que o Acordo Provisório sobre Comércio prevê um “mecanismo ou cláusula de reequilíbrio” que permite a uma parte solicitar compensação quando se sentir prejudicada por uma medida aplicada pela outra parte; e que “a interpretação do governo brasileiro sobre o âmbito [validade] temporal desta cláusula de reequilíbrio difere da interpretação” da comissão europeia.

Alternativa aos EUA e China

Já os apoiadores do acordo, como a Alemanha e a Espanha, apontam a importância de uma parceria com o Mercosul diante dos distúrbios ao comércio global provocados pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. O presidente estadunidense tem usado com frequência o aumento de tarifas de importação como forma de punir outros países ou induzi-los a fazerem o que ele quer.

Além das tensões geradas pelos Estados Unidos, os europeus defensores do acordo argumentam que o acordo é essencial para reduzir a dependência da China, garantindo acesso a minerais essenciais.

Eles também alertam que os governos do Mercosul estão perdendo a paciência com a UE após mais de 20 anos de negociações.

Brasil



Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) estima que a implementação do acordo pode incrementar as exportações brasileiras em cerca de US\$ 7 bilhões e ampliar a diversificação das vendas internacionais brasileiras, beneficiando inclusive à indústria nacional.

Entre os principais setores beneficiados estão os de máquinas e equipamentos de transporte, motores e geradores de energia elétrica, autopeças, como motores de pistão, e aeronaves, beneficiados com redução imediata de tarifa. Também são apontadas oportunidades para produtos como couro e peles, pedras de cantaria, facas e lâminas e itens da indústria química.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - CNI DIZ QUE PROCEDIMENTO JÁ ERA PREVISTO E MANTÉM CONFIANÇA NO TRATADO

Do Estadão Conteúdo

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) acompanha os desdobramentos da decisão do Parlamento Europeu de solicitar ao Tribunal de Justiça da União Europeia (UE) um parecer jurídico sobre a conformidade do acordo Mercosul-UE com os tratados do bloco, medida que, na prática, freia o avanço do processo de ratificação.

A CNI destacou que se trata de “um procedimento interno do ordenamento jurídico europeu já previsto” e sustentou que a votação que deu origem à consulta à Corte Europeia “não representa uma decisão sobre a aprovação ou rejeição do acordo, mas uma etapa do processo de exame jurídico prévio à ratificação”.

“Seguimos monitorando cada etapa e confiamos no papel estratégico do acordo Mercosul-União Europeia. Este é um tratado maduro, equilibrado e amplamente negociado que prevê parceria estratégica e com impactos comprovados sobre emprego, renda e produção. É fundamental que esse processo seja concluído e que o acordo entre em vigor o quanto antes, em benefício de uma integração econômica mais profunda em nossas regiões”, avaliou o presidente da CNI, Ricardo Alban.

A entidade brasileira reafirmou seu apoio ao acordo, que considera estratégico para o fortalecimento da indústria brasileira, a diversificação das exportações e a integração internacional do País. Além da redução de tarifas, o acordo trata de temas das áreas de desenvolvimento sustentável e facilitação de comércio compromissos que, para a CNI, aumentam a previsibilidade regulatória, reduzem custos, estimulam investimentos e elevam a competitividade da indústria brasileira.

O tratado prevê impactos econômicos e sociais expressivos, completou a CNI. Somente em 2024, 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - CONGRESSO ARTICULA TRAMITAÇÃO DO ACORDO MERCOSUL-UE

Mesmo com pedido do Parlamento Europeu para análise jurídica do tratado, Câmara e Senado indicam prioridade à ratificação no Brasil após o recesso

Por PATRÍCIA FAHLBUSCH redacao.jornal@redenenews.com.br

Enquanto o Parlamento Europeu decidiu acionar o Tribunal de Justiça da União Europeia para avaliar juridicamente o acordo Mercosul-União Europeia, o Congresso Nacional brasileiro iniciou os preparativos para acelerar a tramitação do tratado, assinado no último sábado (17), com sinalização de prioridade tanto na Câmara dos Deputados quanto no Senado Federal.

No Senado, o presidente da Comissão de Relações Exteriores, senador Nelsinho Trad (PSD-MS), anunciou a criação de uma subcomissão específica para acompanhar o processo de ratificação e a implementação das medidas previstas no acordo, como a eliminação ou redução gradual de cerca de 90% das tarifas de importação e exportação ao longo de até dez anos, além da ampliação de cotas para produtos como carne, etanol, açúcar e arroz. Segundo o senador, a intenção é organizar o acompanhamento técnico e dar fluidez ao rito legislativo.



Segundo o presidente da Comissão de Relações Exteriores, senador Nelsinho Trad, a meta da subcomissão é organizar o acompanhamento técnico e dar fluidez ao rito legislativo

“Será uma comissão semelhante àquela que fez o enfrentamento nos Estados Unidos contra o tarifaço, para poder acompanhar os passos, os desdobramentos do rito legislativo da aprovação do acordo de livre comércio do Mercosul com a União Europeia. Esse acordo está calcado em dois pilares: o pilar do setor do agronegócio e o pilar do setor da

indústria”, afirmou Trad.

Na Câmara dos Deputados, o presidente da Casa, Hugo Motta (Republicanos-PB), também defendeu a celeridade. Em recente publicação nas redes sociais, afirmou que o Parlamento deverá priorizar a tramitação do acordo para que ele possa entrar em vigor o quanto antes. Mercosul e União Europeia formam um mercado estimado em 718 milhões de consumidores, com Produto Interno Bruto combinado de cerca de US\$ 22 trilhões.

“É muito importante que a gente acompanhe todos esses desdobramentos, a tramitação, com a finalidade principal de dar rapidez, celeridade à conclusão do rito legislativo do acordo de livre comércio Mercosul-União Europeia, para que os setores envolvidos possam se beneficiar da redução e até mesmo da isenção de tarifas”, afirmou Trad.

No âmbito europeu, o Parlamento Europeu aprovou nesta quarta-feira (21) o pedido para que o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) avalie a legalidade dos termos do acordo e dos procedimentos adotados para sua celebração. A iniciativa foi aprovada por 334 votos favoráveis, 324 contrários e 11 abstenções.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

FINANÇAS - FGC VAI ANTECIPAR CONTRIBUIÇÕES PARA RECOMPOR CAIXA APÓS CASO MASTER

Para reforçar a liquidez do fundo, uma contribuição extraordinária mensal também deve ser feita pelos associados

Do Estadão Conteúdo



O desembolso de cerca de R\$ 47 bilhões no caso Master representa quase 40% da liquidez que a instituição tinha em junho de 2025

O Fundo Garantidor de Créditos (FGC) vai antecipar a cobrança de cinco anos de contribuição dos seus associados para recompor o caixa após o pagamento de garantias a investidores do Banco Master. O plano para reforçar a liquidez do fundo também envolve a

instituição de uma contribuição extraordinária mensal.



Segundo duas pessoas que acompanham de perto as discussões, o martelo só vai ser oficialmente batido depois de o FGC terminar os pagamentos de garantias. Mas as contas apontam que vai ser “inevitável” adotar as medidas.

O desembolso de cerca de R\$ 47 bilhões no caso Master representa quase 40% da liquidez que a instituição tinha em junho de 2025, de R\$ 121,128 bilhões.

Ambos os instrumentos considerados, a antecipação e a cobrança extraordinária, estão previstas nas normas do FGC. O fundo é autorizado a cobrar antecipadamente de 12 a 60 contribuições mensais, ou seja, de um a cinco anos de contribuições sempre que as circunstâncias indicarem que o seu patrimônio “necessita e receitas adicionais para fazer face às suas obrigações.”

No entanto, a antecipação teria impacto no fluxo de caixa do FGC que passaria um período equivalente sem receber recursos. Por isso, o conselho de administração do fundo deve lançar mão de uma contribuição extraordinária. Segundo o estatuto do FGC, o valor não pode ultrapassar metade da alíquota em vigor para as contribuições ordinárias.

O FGC já começou o pagamento de cerca de R\$ 40,6 bilhões em depósitos garantidos do Banco Master, liquidado pelo Banco Central em novembro.

Liquidação

Nesta quarta-feira, a autoridade monetária anunciou a liquidação do Will Bank, que faz parte do grupo Master. Em nota, o FGC estima que o valor a ser pago será de cerca de R\$ 6,3 bilhões, com base em dados de novembro do ano passado. A cifra final e o número de clientes elegíveis, porém, dependerão das informações entregues pelo liquidante.

O fato de a fintech fazer parte do conglomerado do Banco Master, liquidado em novembro, complica os cálculos, uma vez que alguns beneficiários podem já ter superado o limite de garantia. Clientes que adquiriram produtos financeiros antes da aquisição do Master, em 2024, terão o direito preservados. A partir de 22 de agosto daquele ano, nos casos das pessoas que tiverem aplicações em ambas instituições, os valores serão consolidados por CPF ou CNPJ, até o limite de R\$ 250, de acordo com o FGC.

Se o reembolso já tiver sido integralmente efetuado, não haverá ressarcimento adicional do FGC. Pela atualização mais recente, 448 mil dos 800 mil credores do Master já finalizaram o processo de solicitação das garantias. Os pagamentos começaram oficialmente na última segunda-feira.

O FGC ressalta ainda que não há prazo legal para o início dos pagamentos, embora assegure empreender esforços para começá-los no menor tempo possível. Em outras liquidações, o prazo esteve entre 30 e 60 dias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

FINANÇAS - MASTERCARD SE TORNA ACIONISTA DA WESTWING E DO BRB

Após executar dívidas do Will Bank, a bandeira de cartões obteve 3.540.768 ações da varejista online e 33.684.706 banco

Do Estadão Conteúdo

A Mastercard executou garantias de dívidas para assumir o controle de parte do capital social da varejista online de móveis Westwing e do Banco de Brasília (BRB), em meio ao imbróglio envolvendo a liquidação extrajudicial do Will Bank, subsidiária do Master.

Na Westwing, a bandeira de cartões obteve 3.540.768 ações, o equivalente a 31,87% do capital social da empresa, mas informou que não pretende exercer os direitos políticos vinculados à participação.

A multinacional também adquiriu 33.684.706 papéis do BRB, ou 6,93% do banco público, também sem intenção de produzir alteração no controle acionário.

Em nota, a Mastercard informou que mantém diferentes tipos de garantias de seus participantes, entre elas ações, como parte da gestão de risco enquanto pagamento regulado. “Essas garantias têm como finalidade exclusiva assegurar o cumprimento de obrigações de pagamento por parte dos emissores em caso de inadimplimento”, explicou.

Na terça-feira, a Mastercard deixou de aceitar compras feitas por cartões de crédito do Will Bank, do qual é um dos principais credores.

Em resposta, o Banco Central decretou a liquidação extrajudicial da fintech, cujo o controlado, o Banco Master Múltiplo, estava sob Regime de Administração Especial Temporária (Raet).

A instituição havia ficado de fora da liquidação do Master, porque havia a possibilidade de uma venda para outro grupo.

Conforme mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) à época, a Mastercard chegou a se engajar diretamente nas discussões para encontrar uma solução para o caso.

Sinal

O Sindicato Nacional dos Funcionários do Banco Central (Sinal), seccional de Brasília, afirmou, em nota, que uma eventual transferência da competência para regular e fiscalizar fundos da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para o Banco Central evidencia a necessidade de reestruturação e reforço do quadro funcional da autarquia.

“As recentes declarações do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ao sinalizar a intenção de expandir o perímetro regulatório do Banco Central, poderiam apontar uma janela de oportunidade política relevante para a consolidação do BC”, diz o texto.

O sindicato destaca que as sinalizações são de que essa mudança deve ser endereçada via legislação infraconstitucional, o que entende ratificar a tese de que a PEC 65/2023 “é desnecessária”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

FINANÇAS - EM ALTA DE 3,33%, IBOVESPA ATINGE NOVO PICO HISTÓRICO

No melhor momento, bem perto do ajuste final, o índice quase tocou os 172 mil pontos e acabou fechando aos 171.816,67

Do Estadão Conteúdo



Foi a primeira vez desde 9 de abril passado (+3,12%) que o Ibovespa obteve um ganho diário na casa de 3%

Em dia de relativa retomada do apetite por risco no exterior, o Ibovespa tomou o elevador e saiu de seu primeiro fechamento no nível de 166 mil, na terça, para o primeiro aos 171 mil pontos, patamar recorde também atingido pela primeira vez no intradia desta quarta-feira,

21.

No melhor momento, bem perto do ajuste final, quase tocou os 172 mil pontos, aos 171.969,01, e, no encerramento, ainda mostrava alta de 3,33%, aos 171.816,67 pontos, com giro financeiro muito reforçado aos R\$ 53,3 bilhões, bem acima da média móvel de 200 períodos e em nível bem pouco usual fora dos dias de vencimento de opções sobre o índice.

Na mínima, na abertura, indicava 166.277,91 pontos. Na semana, o Ibovespa sobe 4,26%, colocando o ganho acumulado até aqui no mês e no ano a 6,64%.



Foi a primeira vez desde 9 de abril passado (+3,12%) que o Ibovespa obteve um ganho diário na casa de 3%, e também o maior avanço em percentual em quase três anos para o índice, desde 11 de abril de 2023 (+4,29%).

Em dólar, o desempenho desta quarta em que a moeda americana fechou em baixa de 1,11%, a R\$ 5,3208 coloca o Ibovespa a 32.291,51 pontos, após ter encerrado dezembro aos 29.354,16 pontos. Ainda assim, permanece longe do topo registrado em julho de 2008 quando, convertido para a moeda americana, quase encostou nos 45 mil pontos, com o dólar girando então em torno de R\$ 2,20.

Para que o Ibovespa atinja valores similares na moeda americana, precisaria se aproximar dos 240 mil em termos nominais algo ainda fora do horizonte próximo, mesmo quando se consideram as previsões otimistas para 2026.

“Alta muito robusta do Ibovespa, já vindo no dia anterior de fechamento em nível recorde. Nesta quarta, foi na mesma direção do exterior, em meio à percepção de que há uma rotação de ativos em nível global, que favorece emergentes como o Brasil. E com efeito também para o câmbio, e não apenas para ações, nesse aumento de fluxo para diversificação regional”, diz Matheus Spiess, analista da Empiricus Research. Ele considera que a fala do presidente dos EUA, Donald Trump, em Davos, não veio livre de “provocações”, ainda que ele tenha indicado que não considera a opção militar como um caminho para convencer os europeus a ceder a soberania da Groenlândia.

Fôlego

Mas, no fim da tarde, em outro desdobramento que deu fôlego extra não apenas aos índices de ações em Nova York como também, em grau maior, ao Ibovespa, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, por rede social, anunciou a suspensão das tarifas adicionais que havia prometido para um grupo de países europeus, com efetivação em 1º de fevereiro. No mesmo post, Trump anunciou haver uma estrutura de entendimento preliminar com relação ao futuro da Groenlândia, uma pauta geopolítica que tinha associado à pressão tarifária.

Assim, em Nova York, a recuperação vista nesta quarta-feira, após uma sessão por lá negativa na terça, resultou em alta de 1 21% (Dow Jones), 1,16% (S&P 500) e 1,18% (Nasdaq) no fechamento. “Houve fluxo significativo de ingresso de investimento estrangeiro para a Bolsa brasileira hoje, o que contribuiu para jogar o dólar para baixo frente ao real. Até a fala de Trump em Davos, havia muita preocupação em torno do uso de força militar com relação à Groenlândia”, diz Thiago Avallone, especialista em câmbio da Manchester Investimentos.

Com volume muito reforçado na sessão, carros-chefes das commodities e da B3, como Petrobras (ON +4,59% PN +3,53%) e Vale (ON +3,02%), estiveram entre as campeãs do dia, em que outro segmento de apetite do investidor estrangeiro na Bolsa brasileira, o financeiro, também foi bem, com destaque para Itaú (PN +4,38%). Na ponta ganhadora do Ibovespa, Cogna (+10,96%), Ydqus (+8,91%) e C&A (+7,93%). No lado oposto, apenas uma das 85 que compõem o Ibovespa encerrou o dia em baixa: TIM (-1,11%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI MAIS DE 1% COM ROTAÇÃO GLOBAL DE CARTEIRAS E CENÁRIO ELEITORAL

Moeda americana fechou em queda de 1,11%, a R\$ 5,3208, no segmento à vista, após máxima de R\$ 5,3727 pela manhã

Do Estadão Conteúdo

O dólar acentuou baixa ante o real nesta quarta por ventos externos favoráveis, com carteiras globais diversificando investimentos fora dos Estados Unidos e maior apetite a risco após o presidente dos

Estados Unidos, Donald Trump, negar uso de força na questão da Groenlândia durante discurso em Davos, e anunciando mais tarde que não aplicará tarifas adicionais à Europa a partir de fevereiro.

No cenário doméstico, pesquisa AtlasIntel apontando menor distância na intenção de votos entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o senador Flávio Bolsonaro também colaborou para o movimento, conforme o mercado financeiro confia na promessa do filho Bolsonaro de seguir a cartilha do ex-ministro Paulo Guedes.

A mínima de R\$ 5,3153 do dólar é inclusive a menor cotação intradia desde 5 de dezembro de 2025, o dia em que foi anunciada a pré-candidatura de Flávio Bolsonaro à Presidência. Por fim, a divisa americana fechou em queda de 1,11%, a R\$ 5,3208, no segmento à vista, após máxima de R\$ 5,3727 pela manhã.

O desempenho do real esteve alinhado ao de pares emergentes, que apreciaram por conta da diversificação global das carteiras para fora dos EUA, nota o gestor de fundos multimercados da Azimut Brasil Wealth Management, Marcelo Bacelar.

O alívio nos mercados ocorre porque “Trump foi claro em Davos de que não vai usar força na questão da Groenlândia”, acrescenta o diretor de Análise na Zero Markets Brasil, Marcos Praça.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

EMPREGO - OPINIÃO - COMUNICAÇÃO - O CUSTO INVISÍVEL DO ETARISMO



JOÃO FORTUNATO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Ao excluir profissionais experientes, o mercado de trabalho desperdiça talento, conhecimento e eficiência.

Não vou mentir: ser descartado em um processo seletivo por causa da idade é frustrante. E mais do que isso, é doloroso — sobretudo quando se descobre que a exclusão partiu de alguém igualmente rotulado como “cabeça branca”, esse eufemismo que hoje tenta suavizar o preconceito contra pessoas de 50, 60, 70 anos ou mais. Não importa a qualidade do currículo, nem a experiência acumulada ao longo de décadas. A idade — e os cabelos que a denunciam — acabam falando mais alto do que qualquer competência.

Tenho buscado uma vaga como professor universitário. Já lecionei em três faculdades e decidi que é isso que quero fazer: ensinar. Não apenas transmitir o conhecimento acadêmico — são três graduações, uma pós-graduação e um mestrado —, mas compartilhar algo que a sala de aula clama cada vez mais: experiência prática. Foram anos de atuação em jornais, revistas e agências de comunicação corporativa, inclusive com trabalhos realizados no exterior. Tenho disposição, saúde e vontade de seguir trabalhando por muitos anos. Ainda assim, esbarro em um paradoxo cruel: há velho que te acha velho demais.

Enquanto “rejuvenesço” aos olhos do mercado, sigo produzindo. Escrevo e publico livros, colaboro com jornais e revistas, desenvolvo meu videocast e acompanho atentamente o mundo em transformação. Minha cabeça está atualizada — talvez mais do que muitas que se consideram jovens apenas pelo calendário. Em um mundo inquieto, complexo e instável, a experiência encurta caminhos, reduz custos, mitiga riscos e diminui a margem de erro. Só não enxerga isso quem tem preconceito ou medo de encarar uma realidade inevitável: todos envelhecem. É o ciclo da vida. Um ciclo que poderia ser mais justo e produtivo se não fosse atravessado pelo etarismo, agora nomeado, mas ainda amplamente praticado.

Tenho um hábito antigo, quase um vício de cronista: observar os lugares e imaginar histórias. Quando passo diante de uma favela ou de um cortiço, penso em quantos talentos o Brasil perde diariamente por não oferecer oportunidades iguais. Quantos meninos e meninas com enorme potencial jamais chegarão lá por falta de acesso, incentivo ou visibilidade. O mesmo raciocínio vale para os profissionais mais velhos. Mudam os cenários, mas a lógica da exclusão é a mesma. O País desperdiça inteligência, repertório e capacidade produtiva ao empurrar pessoas experientes para a margem do mercado de trabalho.

Vivemos em um país que tem o hábito de “soltar o carro ladeira abaixo sem se preocupar com onde ele vai parar”. A reforma da Previdência elevou a idade mínima para aposentadoria, sob o argumento do aumento da expectativa de vida — mantendo, como sempre, os privilégios de poucos. Ao mesmo tempo, a reforma trabalhista retirou direitos, precarizou vínculos e reduziu contribuições previdenciárias. No entanto, nenhuma política pública consistente foi criada para proteger ou reinserir trabalhadores acima dos 60 anos: nem os que já se aposentaram e precisam continuar trabalhando, nem os que ainda lutam para um dia se aposentar. Essa foi a face mais cruel do receituário liberal adotado nos governos Michel Temer e Jair Bolsonaro, com amplo apoio do Congresso.

Infelizmente, grande parte da classe política segue mais preocupada com seus próprios interesses — e com os da elite que os sustenta — do que com o bem-estar coletivo. Ainda assim, prefiro não me render ao cinismo absoluto. Quero acreditar que reste algum senso de responsabilidade pública, algum resquício de patriotismo, e que o País comece a compreender que combater o etarismo não é uma pauta identitária, mas uma necessidade econômica, social e humana. Ignorar isso não é apenas injusto — é um erro que o Brasil já não pode mais se dar ao luxo de fingir que inexistente.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

EM UM MUNDO INQUIETO, COMPLEXO E INSTÁVEL, A EXPERIÊNCIA ENCURTA CAMINHOS, REDUZ CUSTOS, MITIGA RISCOS E DIMINUI A MARGEM DE ERRO. SÓ NÃO ENXERGA ISSO QUEM TEM PRECONCEITO OU MEDO DE ENCARAR UMA REALIDADE INEVITÁVEL: TODOS ENVELHECEM

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

JUSTIÇA - TARCÍSIO ADIA VISITA A BOLSONARO NA PAPUDINHA

Explicação oficial é que governador tinha compromissos em São Paulo, mas colunista diz que ele quis evitar ser ‘enquadrado’

Do Estadão Conteúdo



Esse seria o primeiro encontro de Tarcísio de Freitas com Bolsonaro desde a indicação de Flávio como pré-candidato à Presidência, em dezembro

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), adiou a visita que faria na quinta-feira, 22, ao ex-presidente Jair Bolsonaro, preso na Papudinha, em Brasília. Segundo a Secretaria de Comunicação (Secom) do Estado, Tarcísio pediu o adiamento a Bolsonaro por causa de compromissos em São Paulo. Uma nova data será agendada, afirmou

a Secom.

Antes do adiamento do encontro, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) disse, em entrevista ao jornal O Globo, que Tarcísio ouviria do ex-presidente que “está fazendo um grande trabalho como governador”, mas que as eleições presidenciais estão “descartadas” para ele. Segundo o senador, a visita seria de cunho pessoal.



O governador de São Paulo havia afirmado que visitaria Bolsonaro após autorização do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), em resposta à defesa do ex-presidente. “Eu fico satisfeito de ele ter me dado essa oportunidade, porque eu vou lá visitar um amigo, né? Sobre tudo um grande amigo, uma pessoa que tem muita consideração”, disse, após entrega habitacional em São José da Bela Vista (SP).

“Vou lá manifestar a minha solidariedade, manifestar o meu apoio e ver se ele está precisando de alguma coisa. Precisa sempre reforçar que ele vai sempre poder contar comigo”, havia declarado.

Esse seria o primeiro encontro entre os dois desde que Bolsonaro indicou Flávio como pré-candidato à Presidência, em dezembro. A última visita do governador ao ex-presidente ocorreu em setembro quando Bolsonaro ainda cumpria prisão domiciliar. O ex-presidente cumpre pena de 27 anos e três meses de prisão por condenação no inquérito da trama golpista.

Como mostrou o Estadão, a transferência de Bolsonaro para a Papuda foi articulada pelo governador e pela ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL).

Crítica

O vice-prefeito de São Paulo, Coronel Mello Araújo (PL), criticou a decisão de Tarcísio de Freitas de cancelar a visita ao ex-presidente. “Vejo como um equívoco. Entendo que o presidente, nessa situação humanitária que ele está vivendo, passando por todo esse sofrimento... Pelo menos metade da população brasileira gostaria de visitá-lo. Eu seria um deles, um voluntário para ir até lá”, afirmou. O Estadão procurou a assessoria do governador Tarcísio de Freitas para comentar a crítica. Segundo a Secretaria de Comunicação (Secom) do Estado, Tarcísio pediu o adiamento a Bolsonaro por causa de compromissos em São Paulo. Uma nova data será agendada, afirmou o governo.

“Não tenho todos os detalhes, mas eu me esforçaria muito para ir, ainda mais nas circunstâncias em que está o presidente, sofrendo tanto. Eu iria motivá-lo, tentar melhorar a situação de saúde e moral do presidente”, disse Mello Araújo. Ao jornal O Globo, nesta terça-feira, 20, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) afirmou que Tarcísio iria “ouvir da boca de Bolsonaro que está fazendo um grande trabalho como governador de São Paulo e que sua reeleição é fundamental para a estratégia nacional de derrotar o PT. Eleições presidenciais estão descartadas para ele”.

Enquadrado

Segundo a colunista Roseann Kennedy, no Estadão Analisa, o governador evitou o encontro porque seria “enquadrado” pelo ex-presidente para ajudar na campanha do filho dele ao Palácio do Planalto. Segundo apuração da colunista, Tarcísio está cansado de “apanhar” dos filhos de Bolsonaro e com “cautela” vai esperar o melhor momento para a visita.

Mello Araújo rechaçou a ideia de que a desistência tenha relação com receio de associação a articulações eleitorais em torno de uma eventual candidatura presidencial. Segundo ele, a definição já estaria consolidada no campo bolsonarista.

“O presidente escreveu uma carta de próprio punho para não existir dúvidas de que ele (Flávio Bolsonaro) é o candidato. Para toda a direita, é Flávio Bolsonaro. E o governador, em todas as entrevistas, se coloca como candidato à reeleição em São Paulo”, afirmou. “Eu não sei do assunto que seria tratado lá, mas não teria motivo para ele não ir. É preciso ver a agenda. Se fosse eu e metade da população brasileira tenho certeza de que alguns até pagariam para ir lá, confortar o presidente, elevar a moral dele. Na minha visão, o governador acabou sendo mal assessorado pela equipe política, sendo induzido ao erro”, afirmou.

Sem visitar Bolsonaro desde o período em que o ex-presidente ainda estava em prisão domiciliar, Mello Araújo disse desejar revê-lo, mas reconheceu a prioridade da família. “As visitas estão bem limitadas e, como não é todo dia, ficam mais para os familiares. Depois da visita que fiz, solicitei novos pedidos, mas entendo que há centenas de pessoas na política que gostariam de falar com o presidente.”

Reclamação

Quem visitou o preso condenado pela trama golpista foi seu filho Carlos Bolsonaro, que voltou a criticar a custódia de seu pai. Ele afirmou que a unidade abriga estupradores, sequestradores e criminosos de alta periculosidade.

A declaração foi dada após visita ao pai. Carlos deixou o complexo penitenciário por volta das 14h desta quarta-feira, 21. Foi a primeira visita desde que Bolsonaro foi encaminhado ao local na última quinta-feira, 15, após determinação do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/01/2026

JUSTIÇA - PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA LAVAGEM DE DINHEIRO COM CRIPTOATIVOS

Investigação identificou a atuação de uma 'associação criminosa estruturada', voltada à movimentação de grandes quantias

Do Estadão Conteúdo



A Operação cumpriu mandados de busca e apreensão em várias regiões, incluindo a Baixada Santista, o Interior e a Capital de São Paulo

A Polícia Federal deflagrou nesta quarta-feira, 21, a Operação Narco Azimut, desdobramento das investigações da Operação Narco Bet. As apurações identificaram a atuação de uma 'associação criminosa estruturada', segundo a PF, voltada à movimentação de grandes quantias em dinheiro vivo, transferências bancárias e criptoativos no

Brasil e no exterior, com o objetivo de lavar dinheiro do crime organizado.

A Operação Narco Azimut cumpre sete mandados de busca e apreensão e de prisão temporária expedidos pelo juiz Roberto Lemos dos Santos, da 5ª Vara Federal de Santos, em endereços na Baixada Santista, Ferraz de Vasconcelos, São Bernardo do Campo e São José dos Campos, em São Paulo, além de Goiânia e em Armação de Búzios, no Rio de Janeiro.

As diligências desta quarta-feira, 21, fazem parte do mesmo escopo de investigação que prendeu Rodrigo de Paula Morgado em outubro de 2025, apontado pelos federais como contador do Primeiro Comando da Capital (PCC).

Os sete alvos da Polícia Federal nesta quarta são Davidson Praça Lopes, apontado como líder do esquema de lavagem com criptoativos; Fernando Henrique Cateano da Cunha, sócio de Davidson e responsável pela movimentação das criptomoedas; Ezequiel da Silva, descrito como gestor estratégico do grupo criminoso; João Gabriel de Jesus Fernandes, operador logístico do esquema; Rafael Pio de Almeida, responsável pelo transporte de dinheiro vivo na Baixada Santista; Marcelo Henrique Antunes da Palma, apontado como intermediário de operações de alto valor; e Júlio Cesar Oliveira Otaviano, encarregado do repasses de valores por meio de transferências bancárias e criptoativos.

As transações do grupo criminoso, segundo a PF, atingiram a quantia de R\$ 39 milhões. "Destacando-se desse montante, aproximadamente R\$ 15,5 milhões movimentados em espécie, R\$ 8,7 milhões por meio de transferências bancárias e R\$ 15,4 milhões em criptoativos", aponta a decisão judicial que autorizou a operação.

A Justiça também determinou o sequestro de bens dos investigados e impôs restrições societárias, como a proibição de movimentação das empresas e de transferência de bens adquiridos com o dinheiro do crime. Ao todo, foram bloqueados R\$ 671.488.826,30 dos investigados.

Ligação com 'contador do PCC'



O inquérito da Polícia Federal no âmbito da Operação Narco Azimut afirma que Rodrigo de Paula Morgado “utilizou desse mesmo aparato criminoso para atender seus clientes, realizando pagamentos, transferências e conversões de ativos por meio da rede estruturada por Davidson Praça Lopes”, líder do esquema e alvo dos federais nesta quarta-feira.

“Tal conduta demonstra que Morgado se beneficiou dessa estrutura ilícita para viabilizar transações de alto valor, muitas delas em nome de terceiros, sem lastro contábil ou fiscal, contribuindo diretamente para a dissimulação patrimonial e evasão de divisas, circunstância essas que também notabilizam a instrumentalidade e a conexão entre as investigações”, diz a PF na documentação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

JUSTIÇA - PSOL ACIONA STF CONTRA “GRATIFICAÇÃO FAROESTE” A POLICIAIS QUE MATAM

Para o partido, a bonificação é inconstitucional. Relatoria do caso foi designada para o ministro Alexandre de Moraes

Da Agência Brasil

O Diretório Nacional do Psol acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) na terça-feira (20) contra a chamada “gratificação faroeste”, um bônus de produtividade criado pelo governo do estado do Rio de Janeiro para premiar, entre outros critérios, o policial civil que tenha se destacado por matar criminosos.

A relatoria do caso foi designada para o ministro Alexandre de Moraes, por prevenção, devido à relação do tema com a chamada ADPF das Favelas, ação de descumprimento de preceito fundamental que trata da letalidade policial no Rio de Janeiro.

O partido de oposição ao governo fluminense pede uma liminar (decisão provisória e urgente) para suspender de imediato a gratificação. “O dispositivo é inconstitucional na forma e no conteúdo”, afirma o Psol, que chamou o bônus de “incentivo financeiro à violência policial”.

Para a sigla, a gratificação é inconstitucional desde a partida, uma vez que foi criada por iniciativa do Legislativo, e não do Executivo, que detém a exclusividade para apresentar propostas que criam despesas de pessoal.

Aprovada em outubro de 2025, a Lei Estadual nº 11.003/2025 trata da reestruturação do quadro de servidores da Secretaria Estadual de Polícia Civil, e em seu artigo 21 prevê uma bonificação entre 10% a 150% do salário em casos como os de vitimização em serviço, apreensão de armas de grosso calibre ou, ainda, quando ocorrer a chamada “neutralização de criminosos”.

O artigo chegou a ser integralmente vetado pelo governador Cláudio Castro, sob a justificativa de ausência de previsão orçamentária para os pagamentos, mas o veto acabou derrubado em dezembro pela Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj). Na ocasião, o próprio líder do governo, deputado Rodrigo Amorim (União), defendeu a derrubada do veto.

Diversos órgãos também já se manifestaram pela ilegalidade e inconstitucionalidade da gratificação faroeste. Ainda antes da aprovação da lei, a Defensoria Pública da União (DPU), por exemplo, divulgou nota técnica que classificou a medida como um estímulo aos confrontos letais entre polícias e bandidos.

Segundo a Defensoria, o próprio termo “neutralização”, usado na lei, é impreciso e por si só viola a dignidade da pessoa humana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

JUSTIÇA - STJ DISPENSA QUEBRA DE SIGILO BANCÁRIO PARA CONSULTA NO SNIPER

Sistema Nacional de Investigação Patrimonial e Recuperação de Ativos pode ser usado por tribunais sem necessidade de ordem judicial específica

Do Estadão Conteúdo



Decisão do STJ alerta, porém, que a consulta ao Sniper deve ser fundamentada, e os resultados devem ter tratamento mais cauteloso

Os ministros da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça decidiram, por maioria de votos, que juízes e tribunais podem consultar o Sistema Nacional de Investigação Patrimonial e Recuperação de Ativos (Sniper),

do Conselho Nacional de Justiça, para localizar bens em execuções cíveis sem necessidade de ordem judicial específica de quebra do sigilo bancário do devedor.

Para o colegiado, embora seja dispensável a determinação da quebra de sigilo, a decisão de consulta ao Sniper deve ser fundamentada, e os resultados que envolveram dados protegidos pelo sigilo ou pela Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) 'devem ter tratamento mais cauteloso pela Justiça, inclusive com eventual decretação de segredo total ou parcial dos autos'.

"Existindo ordem judicial de consulta e constrição devidamente fundamentada, com a especificação dos sistemas deflagrados e indicação de eventuais requisitos de validade próprios de cada ferramenta, não há que se falar de plano em ilegalidade ou ofensa aos direitos do devedor", avalia o ministro Marco Buzzi, autor do voto que prevaleceu no julgamento.

As informações foram divulgadas pelo STJ e fazem menção a um processo já em fase de cumprimento de sentença, no âmbito do Tribunal de Justiça de São Paulo, que havia negado o uso da ferramenta por entender que a consulta ao Sniper para fins de constrição patrimonial exigiria quebra de sigilo bancário medida que, segundo o tribunal paulista, só poderia ser adotada excepcionalmente em casos de suspeita concreta de prática ilegal.

Ao STJ, a parte credora defendeu que a consulta ao Sniper é 'legítima para localizar bens e ativos em nome da devedora, por estar alinhada aos princípios da celeridade, da duração razoável do processo e da efetividade da execução'.

Razoabilidade

O ministro Marco Buzzi explicou que o Sniper foi criado para agilizar e centralizar ordens de pesquisa e constrição de bens, evitando o uso fragmentado de diferentes sistemas, como o Sistema de Busca de Ativos do Poder Judiciário (Sisbajud) e o sistema de Restrições Judiciais sobre Veículos Automotores (Renajud). Segundo ele, a ferramenta apenas torna mais eficiente a execução cível, em linha com a jurisprudência do STJ e com a 'necessidade de assegurar a efetividade do processo'.

Buzzi argumenta que é preciso avaliar, em cada caso concreto, 'se existem outros meios executivos menos gravosos ao devedor'.

De acordo com o ministro, o uso da ferramenta nas execuções cíveis deve ser autorizado de forma fundamentada, 'observando os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade'.

Quanto à necessidade de quebra de sigilo bancário, Buzzi considerou que a pesquisa via Sniper não implica, por si só, acesso a movimentações financeiras ou a outros dados sensíveis.



“É plenamente possível a utilização do sistema para pesquisa e determinação de medidas constritivas sem que sejam requisitados e, portanto, publicizados os dados relativos às movimentações bancárias da parte executada”, decidiu o ministro.

Dados protegidos

Mesmo nos casos de utilização do sistema Sniper para constrição patrimonial do devedor, Marco Buzzi apontou que, havendo a devida limitação de publicidade dos dados protegidos por sigilo, não há proibição de acesso ao sistema pela jurisprudência do STJ.

Nessas hipóteses, ele ressalta que juízes e servidores devem adotar as medidas necessárias para proteger dados do devedor cobertos por sigilo bancário ou pela LGPD, podendo decretar sigilo total ou parcial do processo ou de documentos específicos.

“Não há, portanto, que se falar, como regra, em necessidade de decisão judicial determinando a quebra do sigilo bancário do devedor para utilização do sistema Sniper para a satisfação de dívida civil”, considera o ministro.

Para Buzzi, ‘não se dispensa a decisão judicial que defira (ou não) o pedido de utilização da ferramenta a partir da análise do seu cabimento no caso concreto’.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

JUSTIÇA - TCU DETERMINA INVESTIGAÇÃO SOBRE PREJUÍZO PARA APOSENTADOS DA INFRAERO

O processo começou a partir de uma representação da Infraprev, que alegou uma série de possíveis irregularidades

Do Estadão Conteúdo

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou nesta quarta-feira, 21, a abertura de uma tomada de contas especial um processo que apura responsabilidades em caso de dano à administração pública para investigar prejuízos supostamente causados pelo Banco BVA e por ex-administradores da Infraprev, uma entidade de previdência complementar da Infraero, a essa mesma empresa.

O processo começou a partir de uma representação da própria Infraprev, que tem a Infraero como patrocinadora. A entidade alegou uma série de possíveis irregularidades na análise e aprovação de aportes financeiros feitos ainda em 2010, no total de R\$ 20 milhões, em dois Fundos de Investimento em Direitos Creditórios (FIDCs): Master Multisetorial I e Master Multisetorial II. Não há relação com o Banco Master.

A instituição que oferecia os investimentos, o BVA, acabou sofrendo uma intervenção pelo Banco Central em 2012, e foi liquidado extrajudicialmente em 2013, por causa do que a autoridade monetária classificou como “comprometimento da situação econômico-financeira da entidade e a grave violação das normas que disciplinam sua atividade.”

Segundo a representação, a intervenção e posterior liquidação do banco levou os fundos a perdas patrimoniais de 100% até março de 2017, devido à desvalorização dos ativos do BVA. A Infraprev acusa ex-administradores da própria entidade de não terem tomado as precauções devidas antes de autorizar o investimento, sem realizar due diligence ou uma análise criteriosa da situação do banco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

INTERNACIONAL - EUA: SUSPENSÃO DE VISTO PARA IMIGRANTE DO BRASIL ENTRA EM VIGOR

A medida afeta apenas quem deseja residir permanentemente nos Estados Unidos. Turistas e estudantes estão liberados

Do Estadão Conteúdo



Segundo comunicado do governo, a suspensão vai vigorar até que os EUA possam garantir que os novos imigrantes não irão extrair riqueza do povo americano

A suspensão da emissão de vistos de imigrantes imposta pelos Estados Unidos ao Brasil e a outros 74 países entrou em vigor nesta quarta-feira, 21. A medida afeta apenas os vistos de imigrante, concedidos a pessoas que desejam residir permanentemente nos EUA, como quem se casa com um cidadão americano ou vai trabalhar de forma permanente no país.

A emissão de vistos de não imigrante destinados, por exemplo, a turistas e estudantes não será impactada.

A decisão foi anunciada em 14 de janeiro pelo Departamento de Estado. Segundo a pasta, o objetivo é evitar a admissão de cidadãos que possam se tornar um encargo público para o governo americano.

“O congelamento permanecerá em vigor até que os EUA possam garantir que os novos imigrantes não irão extrair riqueza do povo americano”, afirmou o órgão. “Estamos trabalhando para assegurar que a generosidade do povo americano não seja mais explorada.”

A emissora Fox News informou que os funcionários consulares foram instruídos a negar vistos de imigrante a candidatos que provavelmente de penderiam de benefícios públicos, levando em conta fatores como saúde, idade, proficiência em inglês, situação financeira e possível necessidade de cuidados médicos de longo prazo.

Ainda segundo a emissora, candidatos idosos ou com sobrepeso teriam maiores chances de ter seus pedidos negados. Além do Brasil, a medida também afeta países como Rússia, Nigéria, Egito, Tailândia, Irã e Iraque.

Quando fez o anúncio da suspensão, o Departamento de Estado americano publicou em português no X uma ameaça, na qual dizia que o presidente Donald Trump iria “jogar na cadeia” quem fosse ao país para “roubar os americanos”.

“Se você vier aos Estados Unidos para roubar os americanos, o presidente Trump vai te jogar na cadeia e te mandar de volta para o lugar de onde você veio”, escreveu o governo Trump na ocasião.

A suspensão foi confirmada depois em outras postagens. “O Departamento de Estado suspenderá o processamento de vistos de imigrantes de 75 países cujos migrantes recebem benefícios sociais do povo americano em taxas inaceitáveis”, escreveu o departamento no X. “O congelamento permanecerá em vigor até que os EUA possam garantir que os novos imigrantes não irão extrair riqueza do povo americano.”

Os últimos dias também foram marcados por uma onda de protestos contra a atuação do Serviço de Imigração e Alfândega (ICE). Tudo começou quando um agente federal de imigração baleou e feriu um homem de Minneapolis que o havia atacado com uma pá e um cabo de vassoura. Antes disso, um agente do ICE atirou fatalmente na cabeça de Renee Good.

Vistos de não imigrante

Os vistos de não imigrante são concedidos a pessoas que pretendem entrar nos Estados Unidos por período determinado e com objetivo específico. Entre as principais categorias estão os vistos para



turismo e visita, negócios, emprego, empregados domésticos, vistos de tratado de comércio e investidor e vistos oficiais.

As mudanças anunciadas não afetam as viagens turísticas de brasileiros, uma vez que alteram apenas a política para vistos de imigrantes.

Brasileiros que tenham a intenção de fazer uma viagem a turismo ou visitar familiares e amigos nos Estados Unidos precisam tirar o visto B2, que está enquadrado na modalidade de vistos não imigrante.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

INTERNACIONAL - MAQUINISTAS ESPANHÓIS CONVOCAM GREVE GERAL APÓS ACIDENTES COM DEZENAS DE MORTOS

Paralisação tem como objetivo exigir “garantias de segurança e confiabilidade” na rede ferroviária da Espanha

Do Estadão Conteúdo

O maior sindicato de maquinistas da Espanha convocou nesta quarta-feira, 21, uma greve geral, após a sequência de acidentes ferroviários registrados no país que deixaram dezenas de mortos.

Em comunicado, o Sindicato Espanhol dos Maquinistas Ferroviários (Semaf) afirmou que a paralisação tem como objetivo exigir “garantias de segurança e confiabilidade” na rede ferroviária espanhola.

“Todos nós do Semaf estamos devastados e consideramos inaceitáveis esta situação de deterioração constante da ferrovia. Diversas medidas devem ser implementadas com urgência em toda a nossa rede para garantir a segurança de profissionais e passageiros”, diz.

No último domingo, 18, um trem de alta velocidade descarrilou no sul da Espanha, invadindo a via oposta e atingindo outro trem que vinha em sentido contrário, em um acidente que deixou ao menos 39 mortos e 123 feridos, conforme informaram as autoridades locais.

Na segunda-feira, 20, um trem colidiu com um muro de contenção que havia desabado sobre os trilhos na província de Barcelona. Ao menos uma pessoa morreu e outras quatro ficaram gravemente feridas. Autoridades espanholas informaram que prestavam atendimento para 15 pessoas.

A operadora ferroviária espanhola ADIF afirmou que o muro de contenção provavelmente desabou devido às fortes chuvas que atingiram a região nordeste da Catalunha nesta semana.

O ministro dos Transportes, Oscar Puente, disse à emissora Telecinco que a greve é motivada “pelo estado emocional que os maquinistas estão vivendo neste momento após a morte de dois colegas nesta semana”.

O sindicato não informou quando a greve deve começar e se há um prazo para a paralisação. A entidade diz que vai “exigir que as pessoas encarregadas de garantir a segurança na infraestrutura ferroviária sejam responsabilizadas criminalmente”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE QUER COMPRAR GROENLÂNDIA SEM USO DA FORÇA

Presidente dos EUA afirmou no Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça, que não vê problema em querer adquirir um território

Da Agência Brasil



“Estou buscando negociações para discutir a aquisição da Groenlândia pelos EUA, como fizemos em outros momentos da História”, disse Trump

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, voltou a repetir nesta quarta-feira (21) que os EUA querem comprar a Groenlândia, a exemplo do que outros países europeus já fizeram para ampliar seus territórios.

“Estou buscando negociações para discutir a aquisição da Groenlândia pelos EUA, como fizemos em outros momentos da História. E como outras nações europeias já fizeram, ao comprar territórios. Não tem nada errado com isso”,

acrescentou.

Ao discursar no Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça, ele disse que o país desejado “não passa de um pedaço de gelo” que foi devolvido à Dinamarca pelos EUA após a Segunda Guerra Mundial.

“Tudo que os EUA estão pedindo é um lugar chamado Groenlândia, que devolvemos à Dinamarca após defendê-la de alemães, japoneses e italianos.”

O presidente estadunidense disse ainda que não pretende usar a força para adquirir a região: “As pessoas pensaram que eu ia usar a força. Eu não quero e não usarei a força. Mas quem quer defender aquilo? É apenas um pedaço de gelo no meio do oceano. Mas se houver uma guerra, muitas ações acontecerão nesse pedaço de gelo”, argumentou ele ao afirmar que seu interesse naquela região se deve à localização estratégica.

Ele negou que seu interesse pelo país integrante do Reino da Dinamarca seja por conta das riquezas minerais. “Não tem [a ver com as] terras raras, até porque elas estão centenas de metros abaixo do gelo. Na verdade, é uma questão de segurança estratégica nacional e internacional”.

Segundo Trump, a Dinamarca estaria gastando pouco para proteger a Groenlândia, e apenas os EUA, sozinhos, teriam “condições de garantir a segurança dessa massa gigante de gelo, além de desenvolvê-la, melhorá-la e torná-la boa para a Europa e para os EUA”

Otan

Ele criticou a falta de contrapartidas da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) para os EUA, após as muitas contribuições e ajudas de seu país ao longo dos anos aos demais integrantes do grupo.

“Não recebemos nada da Otan, apesar de protegemos a Europa da União Soviética e, agora, da Rússia. Pagávamos a conta da Otan e não recebíamos nada. Tudo que pedimos em retorno é a Groenlândia. Isso inclui o direito de propriedade, porque precisamos dele para defendê-la”, disse Trump.

“Construímos bases na Groenlândia para salvar a Dinamarca e a própria Groenlândia. Se não fosse os EUA, eles estariam falando alemão ou japonês hoje em dia. Por isso estão sendo ingratos agora, uma vez que a Groenlândia é um território praticamente inabitável e não desenvolvido. Sem defesa, mas em uma localização chave para mantermos nossos inimigos em potencial distantes”, disse o presidente dos EUA.

“É um pedido muito pequeno, comparado ao que já demos a eles. Tudo que peço é um pedaço de gelo para eu proteger o mundo, como os melhores equipamentos de guerra existentes”, completou ao enfatizar que “os EUA estão de volta. Maiores e mais fortes do que nunca”.

O ministro das Relações Exteriores da Dinamarca, Lars Lokke Rasmussen, afirmou que é “positivo” que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, tenha declarado que deseja evitar o uso da força militar na Groenlândia. O ministro afirmou ainda que Copenhague não está disposta a iniciar negociações pelo território abrindo mão de “princípios básicos”.

Venezuela

Sobre a Venezuela, Trump defendeu as ações de seu governo em território venezuelano, que resultaram no sequestro do presidente venezuelano Nicolás Maduro.

“A Venezuela está indo bem. Tem sido uma coisa fantástica, o que está acontecendo com a Venezuela. Eles estão, agora, fazendo mais dinheiro”, disse ele ao destacar que empresas petrolíferas já estão se alinhando com os EUA, visando a extração de petróleo no país sul-americano.

Segundo Trump, o petróleo venezuelano já está resultando na queda de preço de combustíveis em território estadunidense.

Política interna

Trump aproveitou a oportunidade para fazer inúmeros autoelogios com relação às políticas internas que vem implementando em seu país. Ao lembrar que tomou posse em seu segundo mandato há um ano, ele disse que as expectativas de crescimento econômico são altas, e ressaltou que já está derrotando a inflação nos EUA.

Isso, segundo ele, apesar de o país ter à frente de seu banco central o “terrível”, nas palavras de Trump, Jerome Powell – a quem tem feito duras críticas públicas pela não redução das taxas de juros.

“Mas em breve vou anunciar o novo presidente do FED. Todos candidatos são ótimos”, disse Trump. “O problema é que depois que assumem fazem outra coisa, e aumentam os juros”, ponderou.

Segundo ele, a população

estadunidense aprova seu governo, uma vez que suas políticas têm beneficiado diversos setores, gerando empregos e cortes de impostos.

“É um milagre o que está acontecendo”, disse ele ao pontuar também a redução do déficit fiscal nos EUA.

Europa

Já com relação à Europa, disse que o velho continente “está na direção errada”, e que erra em várias frentes, citando especificamente as políticas energéticas – que, segundo ele, são uma catástrofe por apostar em fontes renováveis como a eólica – e de imigração, algo que, na avaliação de Trump, prejudicará os europeus.

“Nos EUA cortamos a ajuda social destinada a imigrantes”, destacou.

“A Europa tem de fazer sua parte. Queremos aliados fortes, e a Europa precisa ser forte”, acrescentou ao reiterar a defesa que tem feito da política estadunidense de usar tarifas como forma de reequilibrar o comércio com outros países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2026

CORREIOS NEGOCIAM PARCERIA PARA ENTREGAR PRODUTOS DE LINHA BRANCA E PREPARAM PARA FEVEREIRO LEILÃO DE IMÓVEIS E PDV

Nas próximas semanas, tratativas para novo empréstimo devem ser retomadas com sistema financeiro em busca de completar os R\$ 20 bilhões necessários para o plano de reestruturação

Por Fabio Graner — Brasília



Sede dos Correios, em Brasília — Foto: André Coelho/Agência O Globo/18-02-2016

Após o anúncio do seu plano de reestruturação em dezembro, os Correios já colocaram em marcha algumas ações e devem iniciar em fevereiro duas etapas importantes do processo: a venda de imóveis e o programa de demissão voluntária (PDV).

Além disso, está em fase avançada de negociações uma parceria com empresa transportadora para a estatal também fazer entregas de produtos de linha branca (como geladeiras). A estratégia visa ampliar a geração de receitas e a mira é estar operacional até o fim do semestre, segundo O GLOBO apurou.

No caso da venda de imóveis, os primeiros certames ocorrerão em 12 de fevereiro e 26 do mesmo mês. No primeiro, serão vendidas 12 unidades e no segundo, nove. Essas alienações de ativos continuarão ocorrendo nos meses seguintes e a meta é que no total se consiga gerar uma arrecadação de R\$ 1,5 bilhão até o fim do ano.

Programa de demissões

O Programa de Demissão Voluntária (PDV), que foi uma das principais exigências do ministério da Fazenda para viabilizar a garantia à operação de crédito de R\$ 12 bilhões fechada no ano passado, está previsto para ser lançado ainda na primeira quinzena de fevereiro.

A meta é reduzir nesse ano em 10 mil o número de funcionários da estatal, que conta com um efetivo de 78 mil pessoas. O processo agora está na fase de refinamento do público-alvo para evitar que algumas áreas fiquem muito penalizadas.

Ao longo do mês de janeiro, a nova administração dos Correios tem buscado regularizar os passivos em atraso. Ao custo de R\$ 5 bilhões, quase metade do valor captado por empréstimo, priorizou-se a regularização das pendências com seus empregados e fornecedores críticos, como as transportadoras, dentro da linha de buscar recuperar uma maior qualidade em sua operação.

O time liderado por Emmanoel Schimdt Rondon também regularizou pendências tributárias em janeiro, pagando R\$ 600 milhões à Receita Federal e finalizando um acordo de parcelamento de R\$ 2,1 bilhões em 60 meses com o Fisco.

Novo empréstimo

Paralelamente à implementação do plano, a estatal deve voltar nas próximas semanas à mesa com bancos para avaliar a possibilidade de uma nova rodada de empréstimo. Todo o processo de reestruturação considera a necessidade de R\$ 20 bilhões em recursos a serem captados, faltando, portanto, R\$ 8 bilhões.

Desse montante, uma parte poderá vir como aporte do próprio Tesouro Nacional, como o GLOBO mostrou no ano passado. Mas o montante dependerá do sucesso das negociações de uma nova tranche de crédito.

No contrato de crédito feito no ano passado, há uma cláusula que sinaliza que a União pode entrar com até R\$ 6 bilhões em aportes. Esse valor, porém, pode ser menor conforme a evolução das negociações com o setor financeiro.

Dentro de uma estratégia de reposicionamento, além da possibilidade de entrar no segmento de produtos de linha branca, a estatal também está em tratativas para entrega de medicamentos refrigerados, mercado do qual está ausente e que pode ajudar a ampliar receitas.

Outro foco de negociações, que também está em curso, é no segmento de serviços financeiros. A inspiração é o modelo dos grandes marketplaces que têm suas instituições de pagamentos. Há uma discussão para que uma instituição de pagamento privado possa entrar em parceria com a estatal e operar, por exemplo, os recebíveis de cartão de crédito gerado pelas aquisições feitas no âmbito dos Correios.

A visão dentro da empresa é que a velocidade de implementação das medidas é crucial para o sucesso do plano, que transcende 2026 e que mira a possibilidade de venda de parte da empresa para um parceiro privado ou mesmo uma abertura de capital, nos moldes de empresas como Petrobras e Banco do Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2026

‘CLIMÃO’ NO STF: VEJA EM 4 PONTOS O QUE CONTA CONTRA TOFFOLI NA CONDUÇÃO DO CASO MASTER E INCOMODA OUTROS MINISTROS

Entre medidas criticadas, ministro encurtou prazo para Polícia Federal colher depoimentos

Por O GLOBO, Rafael Moraes Moura e Mariana Muniz — Brasília



O ministro Dias Toffoli, durante sessão do STF — Foto: Rosinei Coutinho/STF/03-04-2024

Dado o histórico de um grande arco de contatos influentes cuidadosamente construído por Daniel Vercaro, o dono do Banco Master, era de se esperar que a liquidação da instituição financeira e a prisão de seu líder pela Polícia Federal (PF) abalaria o mundo político.

As ligações políticas de Vercaro ainda deixam muitos políticos preocupados em Brasília, mas curiosamente é no Supremo Tribunal Federal (STF) que vem se desenvolvendo o principal ponto de tensão enquanto se desenvolvem os muitos desdobramentos do caso.

Depois de a colunista do GLOBO Malu Gaspar revelar que o escritório da mulher do ministro do STF Alexandre de Moraes, Viviane Barci, tinha um contrato milionário com o Master, as atenções se voltaram para o ministro Dias Toffoli, que assumiu a condução das investigações em torno dos indícios de fraudes financeiras bilionárias nas atividades do banco de Vercaro.

A condução do processo pelo ministro, com decisões controversas, e a ligação de seus familiares a negócios relacionados à teia de fundos de investimentos que a PF diz ter sido usada pelo Master para fraudes tem provocado críticas de juristas e incômodo até mesmo dentro do STF.

Malu Gaspar: mulher de Alexandre de Moraes defende Master em caso sigiloso enviado para Toffoli
Como mostrou O GLOBO ontem, integrantes do Supremo Tribunal Federal (STF) estão conversando sobre uma solução para tentar diminuir o incômodo gerado pela condução do caso pelo ministro Dias Toffoli. Entre elas está a saída de Toffoli do caso e a aprovação de um código de conduta para juízes de cortes superiores, como o STF.

Veja a seguir quatro pontos que contam contra Toffoli no caso do Master.



1 - Decisões controversas

PF faz buscas em endereços de Daniel Vorcaro e familiares do banqueiro na segunda fase da Operação Compliance Zero — Foto: Reprodução/PF/TV Globo

Toffoli gerou incômodo na Polícia Federal (PF) e no Banco Central (BC), indispondo investigadores ligados às apurações por episódios como críticas à velocidade da investigação, redução do prazo para

depoimentos e indicação de profissionais para o trabalho de perícia de material apreendido. A decretação de sigilo para o processo foi alvo de críticas de juristas.

Outro ponto de atrito ocorreu em torno das provas apreendidas na segunda fase da Operação Compliance Zero. Toffoli inicialmente determinou que todo o material fosse lacrado e mantido sob custódia do STF, antes de autorizar que peritos indicados por ele fossem integrados ao processo de extração de dados, sob a chancela da Procuradoria-Geral da República.

Toffoli também provocou a indisposição do Banco Central quando convocou o diretor de Fiscalização da autoridade monetária, Aílton de Aquino, para uma acareação no STF, na semana entre o Natal e o Ano Novo, sem que houvesse contradições anteriores a serem esclarecidas.

Além disso, pretendia colocar um agente da fiscalização que não é investigado na mesma condição de dois alvos do inquérito: Vorcaro e o ex-presidente do BRB, Paulo Henrique Costa. Aquino acabou dispensado da acareação após prestar um depoimento.

2 - Resort liga familiares à crise do Master



O resort Tayayá fica em Ribeirão Claro, no Paraná — Foto: Divulgação

Reportagens revelaram que o cunhado de Vorcaro, o pastor e empresário Fabiano Zettel (alvo da segunda fase da Operação Compliance Zero, da PF, na semana passada) está por trás de uma teia de fundos de investimentos geridos pela Reag (gestora investigada por fraudes envolvendo o Banco Master no âmbito da Operação Compliance Zero e foi liquidada pelo BC) que foi usada

para comprar uma parte da participação de irmãos de Toffoli num resort.

Por meio de um fundo, Zettel comprou, em 2021, parte da participação de dois irmãos de Toffoli no resort Tayayá, segundo informações publicadas pelo jornal O Estado de S.Paulo. O empreendimento fica em Ribeirão Claro, no interior do Paraná. A participação valia, à época da transação, R\$ 6,6 milhões. A Maridt, empresa dos irmãos de Toffoli, passou a ter o fundo ligado a Zettel como principal sócio.

Toffoli não tem participação direta no empreendimento, mas é um frequentador. Reportagens da Folha de S. Paulo e do portal Metrôpoles mostraram que ele continua a visitar o resort com os irmãos, José Carlos e José Eugênio Dias Toffoli, e outros familiares, mesmo após a venda do controle do Tayayá para o advogado Paulo Humberto Costa em fevereiro de 2025. Ele comprou a participação remanescente da Maridt e também do fundo ligado ao cunhado de Vorcaro.

Funcionários do resort ouvidos pela Folha disseram que o ministro do STF é um frequentador regular e chega a desembarcar ali de helicóptero. Ele foi visto no local no réveillon. Segundo os relatos, Toffoli costuma ficar hospedado numa casa exclusiva no alto de um morro da área do Tayayá, o que também foi apurado pelo Metrôpoles.

Empregados ouvidos pelo portal contaram que a presença de Toffoli é tão frequente com familiares e a mobilização de seguranças que chegaram a achar que ele seria o dono do resort.

Já a cunhada de Toffoli, Cássia Pires Toffoli, que mora no endereço que consta em registros comerciais como da Maridt, empresa dos irmãos do ministro, disse que o marido, José Eugênio, nunca foi dono do resort e que a casa não seria o endereço da empresa, diz o jornal O Estado de S.Paulo.

3 - Carona para ver jogo no Peru



O ministro Dias Toffoli, durante sessão do STF — Foto: Rosinei Coutinho/STF/03-10-2024

Toffoli também foi alvo de questionamentos logo no começo de sua atuação no caso do Master por ter viajado a Lima, no Peru, de carona em um jatinho de um empresário.

A viagem tinha como objetivo ver o a final da Taça Libertadores da América entre Flamengo e Palmeiras (time do ministro, que perdeu o título). No avião, estava um advogado de um dos executivos do

Master no alvo do inquérito da PF, revelou o colunista do GLOBO Lauro Jardim.

4 - Políticos miram no STF



O senador Eduardo Girão em audiência no Senado — Foto: Cristiano Mariz

Parlamentares da oposição dizem ter conseguido assinaturas suficientes para instalar uma Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) sobre o caso Master, mas a decisão cabe ao presidente do Senado, David Alcolumbre. O STF estaria no alvo.

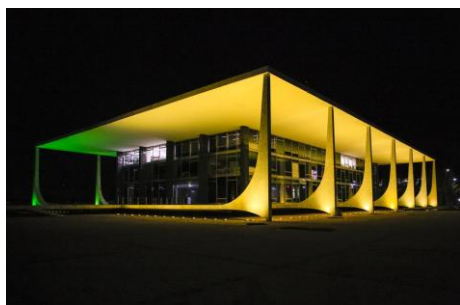
Um senador da oposição já pediu à PGR para analisar essa possibilidade, mas a avaliação nos bastidores é de que esse pedido não deve ser feito pelos procuradores da equipe do procurador-geral, Paulo Gonet, informou a colunista do GLOBO Malu Gaspar.

No passado, a PGR já lançou mão do expediente do impedimento de ministro do STF, mas o caso não avançou. Apesar da insatisfação com a condução do caso no Supremo, a PGR não deve pedir o afastamento do ministro das investigações.

O que pensam os colegas de Toffoli no STF

Há também um desgaste interno para a Corte, com magistrados questionando procedimentos adotados por Toffoli, relator do caso. De acordo com interlocutores do STF ouvidos pelo GLOBO, entre as alternativas para conter a crise estaria mesmo uma declaração de suspeição de Toffoli provocada pela Procuradoria-Geral da República (PGR).

Segundo fontes a par das investigações ouvidas pelo blog de Malu Gaspar, tentar afastar Toffoli do caso Master não é um bom movimento em termos estratégicos, já que poderia abrir brecha para eventuais pedidos de nulidade das provas colhidas depois que o caso subiu para o STF.



A sede do Supremo Tribunal Federal — Foto: Fellipe Sampaio/STF

Além disso, qualquer ofensiva nesse sentido, capitaneada pela PGR, poderia ser interpretada como uma declaração de guerra ao STF, em um momento em que o próprio Toffoli já está em conflito com a PF e o Tribunal, na mira da opinião pública também em



razão da suposta atuação de Alexandre de Moraes nos bastidores a favor do Master.

Embora reconheçam reservadamente o constrangimento por conta das revelações sobre Toffoli e o Master — como a viagem de jatinho para o Peru com o advogado de um dos investigados no mesmo dia em que decretou sigilo sobre o caso e o fato de Zettel, cunhado de Vorcaro, ser dono de fundos de investimento que compraram parte do resort da família do ministro no Paraná —, integrantes da PGR afirmam que, como nenhum desses fatos consta do processo, portanto não haveria razões técnicas para pedir o impedimento.

Outro caminho apontado como saída seria o encaminhamento das investigações para a primeira instância, a partir de eventual conclusão de que não haveria necessidade de manter o caso na Corte em razão de foro privilegiado.

O caso ficou no Supremo porque o nome de um deputado federal foi mencionado em um material apreendido na Operação Compliance Zero que prendeu o dono do Master, Daniel Vorcaro, conhecido por cultivar uma ampla rede de contatos em Brasília.

Por outro lado, ministros do Supremo avaliam como muito improvável que Toffoli, por iniciativa própria, se declare impedido ou suspeito de atuar no caso.

O cenário visto como mais provável, contudo, é que a tramitação do caso siga como está atualmente: com Toffoli e no STF. A análise é que, com o passar do tempo, a pressão sobre o tema diminua.

Código de conduta

Outra alternativa para conter a crise apontada por quem acompanha os bastidores do Supremo é a aprovação do código de conduta para ministros de tribunais superiores. A avaliação feita é que o tema ganhou corpo e poderia ser uma resposta às críticas feitas à atuação do tribunal no caso Master. O GLOBO mostrou que a articulação em torno da aprovação do conjunto de regras tem mobilizado o presidente da Corte, Edson Fachin, mesmo durante o recesso do Judiciário.

A PGR já foi provocada sobre a suspeição de Toffoli, mas por terceiros. Na segunda-feira, o procurador-geral da República, Paulo Gonet, foi acionado pelo senador Eduardo Girão (Novo-CE) para avaliar a atuação de Toffoli no caso. A representação pede que a PGR analise se há conflito de interesses e eventual suspeição do ministro para conduzir o caso. No passado, a PGR já lançou mão do expediente do impedimento de ministro do STF, mas o caso não avançou.

Como mostrou O GLOBO, entre os pontos que mais geraram incômodo entre colegas está o embate gerado com a PF na condução das investigações. O clima de atrito ficou evidente depois que Toffoli reduziu o prazo para os investigadores colherem depoimentos dos investigados de cinco para dois dias, com o argumento de que os interrogatórios estavam autorizados desde dezembro e que havia limitações operacionais no STF para realizá-los. O ministro pediu ainda que a Polícia Federal apresentasse um novo calendário de depoimentos.

Outro ponto de atrito ocorreu em torno da destinação e análise de provas apreendidas na segunda fase da Operação Compliance Zero. Toffoli inicialmente determinou que todo o material fosse lacrado e mantido sob custódia do STF, antes de autorizar que peritos indicados por ele fossem integrados ao processo de extração de dados, sob a chancela da PGR.

O Master foi liquidado extrajudicialmente pelo Banco Central em novembro de 2025, após a identificação de irregularidades em operações financeiras. As investigações conduzidas pela PF apuram indícios de fraudes e eventuais crimes financeiros envolvendo a instituição e seus dirigentes.

FRANÇA DIZ QUE APLICAÇÃO PROVISÓRIA DE ACORDO UE-MERCOSUL SERIA 'VIOLAÇÃO DEMOCRÁTICA'

Parlamento Europeu encaminhou o tratado de livre-comércio para avaliação do Tribunal de Justiça do bloco europeu, decisão que poderia paralisar a criação de uma das maiores áreas de livre comércio do mundo

Por AFP — Paris



Em entrevista ao canal de notícias Europa1/Cnews, a porta-voz do governo francês, Maud Bregeon, afirmou que a aplicação provisória de acordo com Mercosul seria 'violação democrática' — Foto: Ludovic Marin/AFP

(TJUE) revise o tratado.

A França consideraria uma "violação democrática" se o braço executivo da União Europeia aplicasse provisoriamente o acordo de livre-comércio com o Mercosul, apesar do pedido do Parlamento Europeu para que o Tribunal de Justiça da UE

Se a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, "impusesse à força uma aplicação provisória, isso constituiria, na situação atual e considerando a votação que ocorreu ontem [quarta-feira] em Estrasburgo, uma forma de violação democrática. Não consigo imaginar que isso possa acontecer", declarou nesta quinta-feira a porta-voz do governo, Maud Bregeon, ao canal de notícias Europa1/Cnews.

Antes da decisão do TJUE, a Comissão pode, em tese, aplicar o tratado provisoriamente. No entanto, Bruxelas afirma que ainda não tomou uma decisão sobre o assunto.

O Parlamento Europeu encaminhou o acordo assinado pela UE com o Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai) ao Tribunal de Justiça da UE na quarta-feira, uma decisão que poderia paralisar a criação de uma das maiores áreas de livre comércio do mundo.

Em princípio, a decisão adia a implementação formal do tratado por vários meses. De acordo com o jornal francês Le Monde, o acionamento do tribunal pode adiar em até um ano e meio a votação global do Parlamento Europeu sobre a ratificação do tratado firmado com Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Em entrevista à colunista Míriam Leitão, o embaixador Philip Fox, da Secretaria de Assuntos Econômicos e Financeiros do Itamaraty, avalia que a judicialização pode, sim, atrasar o processo na Europa. Segundo ele, que participa das negociações, a Corte Europeia normalmente leva cerca de 18 meses para tomar essas decisões, o que empurraria uma definição para meados de 2027.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2026

SOB PRESSÃO DE TRUMP, PARLAMENTARES DA VENEZUELA DISCUTEM HOJE ABERTURA DO PETRÓLEO A ESTRANGEIRAS

Mudanças propostas na lei de hidrocarbonetos pela presidente interina Delcy Rodríguez visam atrair novamente as companhias petrolíferas internacionais para o país

Por Bloomberg — Caracas

A Assembleia Nacional da Venezuela deve discutir nesta quinta-feira reformas no setor petrolífero que, se implementadas, vão desmontar o monopólio estatal da indústria e permitir que empresas privadas produzam e vendam petróleo bruto a partir das vastas reservas do país.

As mudanças propostas na histórica lei de hidrocarbonetos da Venezuela reduziram o papel da estatal Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA), dando às empresas privadas maior liberdade para perfurar e comercializar petróleo, além de reduzir a carga tributária.



Parlamentares venezuelanos discutem reformas na lei de hidrocarbonetos — Foto: Bloomberg

As reformas, descritas por quatro pessoas com conhecimento do assunto, também permitiriam que as empresas resolvessem disputas jurídicas por meio de arbitragem internacional, em vez de recorrer aos tribunais locais.

Os royalties do petróleo seriam reduzidos de 33% para 20%, enquanto o imposto de renda cairia de 50% para 30%.

No último dia 15, a presidente interina da Venezuela, Delcy Rodríguez, anunciou sua intenção de reformar a lei de hidrocarbonetos, sem fornecer detalhes. Segundo as fontes, as mudanças foram concebidas para atrair novamente as companhias petrolíferas internacionais à Venezuela após a captura do presidente Nicolás Maduro pelos Estados Unidos em uma operação militar neste mês, e seus detalhes ainda podem mudar, disseram as pessoas.

“Isso permitirá que os fluxos de investimento sejam direcionados para novos campos, para áreas onde nunca houve investimento e onde não existe infraestrutura”, disse Rodríguez à Assembleia Nacional na semana passada.

Embora Rodríguez tenha tido o cuidado de apresentar a iniciativa como uma “reforma parcial”, as mudanças alterariam profundamente a lei de 2001, promulgada durante o governo do falecido líder socialista Hugo Chávez, que na prática nacionalizou a indústria e levou a maioria dos produtores estrangeiros de petróleo — incluindo a ConocoPhillips e a Exxon Mobil — a deixar o país.

Essa lei exige que a PDVSA detenha participação majoritária em empreendimentos conjuntos com parceiros privados ou estrangeiros, além de conceder à estatal o monopólio da produção e da venda de petróleo. Ela também proíbe a arbitragem internacional.

À medida que a produção de petróleo da Venezuela encolheu nos últimos anos, o regime de Maduro buscou maneiras de contornar a lei de hidrocarbonetos sem desmontá-la por completo. Em 2020, o país aprovou uma lei que permitia contratos de parceria na produção que não exigiam que as empresas assumissem participação minoritária em joint ventures com a PDVSA.

No entanto, essas novas regras pareciam entrar em conflito com a lei de hidrocarbonetos mais antiga, e a maioria das empresas internacionais optou por permanecer distante.

Agora, a destituição de Maduro mudou o cálculo político. O presidente da Assembleia Nacional, Jorge Rodríguez, afirmou na terça-feira que “não devemos nos preocupar” em adaptar a lei de hidrocarbonetos à “nova realidade econômica”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2026

ENQUANTO TENTA FECHAR ACORDO COM OS EUA, MILEI DEFENDE LAÇOS DA ARGENTINA COM A CHINA

Em entrevista, presidente disse que seu país tinha pouca escolha a não ser buscar o comércio com Pequim

Por Bloomberg



O presidente da Argentina, Javier Milei, em entrevista à Bloomberg News — Foto: Chris Ratcliffe/Bloomberg

Javier Milei fez uma defesa firme dos crescentes laços econômicos da Argentina com a China, dizendo que seu país tinha pouca escolha a não ser buscar o comércio com Pequim. Isso ao mesmo tempo em que tenta fechar um acordo com os Estados Unidos.

Em entrevista ao editor-chefe da Bloomberg News, John Micklethwait, no Fórum Econômico Mundial, nesta quinta-feira, Milei equilibrou habilmente seu apoio ideológico ao governo do presidente dos EUA, Donald Trump, com a aproximação econômica com a China, enquanto defendia o livre-comércio.

“Da forma como vemos, a China é um grande parceiro comercial”, disse Milei, minutos depois de participar de um evento em Davos com Trump como um dos membros fundadores do controverso “Conselho da Paz” do presidente americano. “Se você olha para o peso da China no mundo, entende que eu tenho de negociar com a China.”

Um dos aliados geopolíticos mais próximos de Trump, Milei tem tentado manter um delicado equilíbrio entre Washington e Pequim desde que, na campanha, se referiu ao governo comunista chinês como um “assassino”. Como presidente, ele suavizou o tom, sem abraçar nem afastar completamente o gigante asiático.

Essa veia pragmática ficou evidente durante a entrevista no resort alpino suíço, na qual ele evitou criticar o aparente isolamento imposto por Trump à líder da oposição venezuelana Maria Corina Machado — a quem chamou de amiga — e também escapou de apontar falhas no Brasil, vizinho maior da Argentina, governado pelo presidente de esquerda Luiz Inácio Lula da Silva.

Questionado sobre as eleições no Brasil em outubro, quando o líder conhecido universalmente como Lula busca um quarto mandato histórico, Milei disse que os dois países têm uma “relação madura”.

“Isso não é uma disputa ideológica de artigos acadêmicos”, afirmou. “No meio disso estão as vidas de milhões de seres humanos.”

O Brasil é o maior parceiro comercial da Argentina, seguido pela China. As exportações argentinas para a China cresceram 62% em 2025 em relação ao ano anterior, ritmo muito superior ao aumento de 27% nas remessas para os Estados Unidos no mesmo período.

Milei vem buscando um acordo de livre-comércio com os EUA desde o retorno de Trump à Casa Branca e disse que teria boas notícias sobre o pacto “muito em breve”.

Diferentemente de seu aliado americano, o líder libertário se apresenta como um defensor contundente do livre-comércio. Ele prometeu fazer tudo o que puder para remover as barreiras da economia protecionista da Argentina e exaltou um acordo recente de livre-comércio entre a União Europeia, de 27 países, e o Mercosul, bloco sul-americano do qual seu país faz parte.

“Meu plano é me abrir para a União Europeia, me abrir para os Estados Unidos e me abrir para a China”, disse Milei. “Quero uma economia aberta.”

Elogio aos EUA sobre caso na Venezuela

Pressionado sobre as ações de Trump na Venezuela, Milei fez uma defesa enfática da captura de Nicolás Maduro, ao mesmo tempo em que manteve o apoio dos EUA à vice do líder autoritário, Delcy Rodríguez.

“Na Venezuela, acreditar que existe outra possibilidade para conduzir o processo de estabilização é realmente não entender os limites da realidade”, disse Milei. “Portanto, do meu ponto de vista, o trabalho que os Estados Unidos estão fazendo é excelente.”

Ainda assim, o autointitulado “selvagem” da política argentina não resistiu a uma alfinetada em seu rival de esquerda, Lula. Questionado se daria a um de seus famosos cachorros o nome do líder brasileiro, ele respondeu que eles levam nomes de economistas do livre mercado.

“Eu jamais daria a eles o nome de alguém da esquerda”, disse Milei. “Amo demais meus cachorros para insultá-los.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO ATUAVA QUADRILHA PRESA NA OPERAÇÃO HARAS DO CRIME POR FURTAR PETRÓLEO DA TRANSPETRO

Segundo a Polícia Civil, grupo perfurava clandestinamente oleodutos e comercializava material furtado com o uso de notas fiscais falsas; operação ocorre em seis Estados. Transpetro diz que ‘é vítima do crime de furto’ e adota parceria com órgãos de segurança

Por Redação

Sete pessoas foram presas na operação Haras do Crime, que o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Polícia Civil realizam nesta quinta-feira, 22, contra uma quadrilha especializada no furto de petróleo por meio da perfuração clandestina de oleodutos da Transpetro. Os nomes dos presos não foram divulgados, por isso não foi possível localizar as defesas.

“O objetivo da operação é cumprir mandados de prisão e de busca e apreensão contra os investigados, além de interromper de forma imediata as atividades ilegais. As investigações apontam que a quadrilha atua com estrutura organizada, possuindo hierarquia operacional, articulação fora do Estado e divisão clara de tarefas entre os integrantes”, informou o governo estadual.

A ação acontece simultaneamente nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina.

Em nota, a Transpetro diz que “é vítima do crime de furto de petróleo e derivados em dutos e tem como maior preocupação a preservação da vida e a segurança das pessoas e do meio ambiente”.

A empresa afirma que utiliza tecnologia para localizar desvios clandestinos da rede e que mantém “parcerias com órgãos de segurança pública, Ministérios Públicos e órgãos reguladores, atuando no apoio a investigações e operações, na sensibilização de autoridades sobre a gravidade do crime e suas consequências, e na participação como assistente de acusação em processos penais envolvendo esse tipo de delito”.

“No Rio de Janeiro, essa estratégia tem resultado numa redução nos números de derivações clandestinas. Em 2020, foram registradas 13 derivações clandestinas no estado, número que caiu para uma ocorrência em 2025. O resultado evidencia a eficácia das ações integradas com as autoridades de segurança pública para coibir o furto de combustíveis em dutos e das ações preventivas adotadas pela Transpetro”, diz a empresa.

Como a quadrilha atuava?

Segundo a Polícia Civil, a quadrilha atuava por meio de um ciclo criminoso integrado, que se iniciava com a perfuração do duto, realizada sob proteção armada. O petróleo extraído era transportado em caminhões-tanque por rotas interestaduais, caracterizando o transporte clandestino. O produto era então comercializado com o uso de notas fiscais falsas, emitidas por empresas de fachada.

A polícia afirma que há comprovação de intimidação de testemunhas, destruição de provas eletrônicas e ocultação de equipamentos que eram usados na prática ilegal.

Onde ocorreu o furto?

As investigações apontam que o material foi extraído em uma fazenda localizada em Guapimirim, na Baixada Fluminense, onde passa um trecho do oleoduto. O local pertence a uma família de contraventores, o que, segundo os investigadores, evidencia a dificuldade de fiscalização na região.

Segundo a Polícia Civil, os investigados também respondem como réus em outros processos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2026

MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA ANUNCIA INÍCIO DA ELABORAÇÃO DA ESTRATÉGIA NACIONAL DE TERRAS RARAS

Governo pretende alinhar políticas industriais, ambientais e de transição energética

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O Ministério de Minas e Energia (MME) anunciou nesta quinta-feira, 22, os passos iniciais para a elaboração da chamada Estratégia Nacional de Terras Raras (ENTR), projeto que vai focar na formulação de diretrizes, metas e instrumentos para desenvolvimento da cadeia desse insumo no Brasil. A ideia é estabelecer um alinhamento com as políticas industrial, ambiental e de transição energética.

A reunião “kick-off”, que marca o pontapé inicial, foi realizada nesta semana. Além do MME, o encontro contou com a participação de representantes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI) e de consultores.



Ministério de Minas e Energia (MME). Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

Está prevista a elaboração de diagnósticos sobre “oportunidades de desenvolvimento da cadeia de valor, orientações em sustentabilidade e propostas de governança e monitoramento”, de acordo com comunicado do MME.

No setor minerário, o governo tem optado pela via infralegal, enquanto o Congresso discute uma lei específica para esse

mercado.

A primeira reunião do Conselho Nacional de Política Mineral (CNPM), em outubro de 2025, tratou de diferentes resoluções para o setor, incluindo a criação de um grupo de trabalho sobre taxas de fiscalização e encargos setoriais, além de outro grupo sobre financiamento de projetos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2026

OPINIÃO - A VIRADA INVISÍVEL: POR QUE AINDA CONTAMOS A HISTÓRIA ERRADA SOBRE A TRANSIÇÃO CLIMÁTICA

Em 2024, 91% dos novos projetos de energia renovável em escala comercial no mundo foram mais baratos do que alternativas fósseis

Por Renata Piazzon

Há uma história extraordinária se desenrolando diante de nós. Enquanto o debate público insiste em enquadrar a crise climática com as lentes de uma narrativa antiga, marcada pela lógica da escassez e

pela polarização, a realidade econômica e tecnológica avança de forma concreta, não como promessa ou hipótese, mas como transformação material já em curso.

Em 2024, 91% dos novos projetos de energia renovável em escala comercial no mundo foram mais baratos do que alternativas fósseis, segundo relatório da Agência Internacional de Energias Renováveis (IRENA, em inglês). O custo do armazenamento em baterias caiu mais de 90% desde 2010. E a expansão solar continua pressionando tarifas para baixo: a IRENA projeta uma queda de até 40% sobre os valores atuais até 2030. Trata-se de uma mudança estrutural, que posiciona a economia de baixo carbono como um vetor de competitividade.

Os países que compreenderam essa virada já colhem resultados concretos. A Espanha, que no passado recente cobrava uma das tarifas de eletricidade mais altas da Europa, reduziu custos ao acelerar a geração de energia solar e eólica. Com mais de 98% de sua matriz vinda de energia limpa (eólica, hidrelétrica, solar e biomassa), o Uruguai gerou empregos e passou a exportar energia renovável. A Califórnia, marcada por blecautes nas décadas passadas, vem estabilizando progressivamente seu sistema com baterias de grande escala. Fora do radar das potências tradicionais, o Paquistão vive uma das maiores revoluções em curso: em apenas três anos, instalou uma capacidade solar distribuída superior à do Canadá, França, Nova Zelândia e Reino Unido juntos. Esses casos não são exemplos isolados. Eles revelam o alcance global da transição.



Painéis de energia solar em São Paulo; expansão solar tem pressionado tarifas para baixo Foto: Tiago Queiroz/Estadão

A velocidade das mudanças também surpreende. Em 2025, alguns anos antes do esperado, a Índia alcançou um marco importante: as fontes renováveis se aproximaram da metade da capacidade energética instalada, embora o país siga dependendo em grande medida do carbono para a geração de eletricidade. Mini redes solares ampliam o acesso à energia em zonas rurais de Camarões e Zâmbia. A Noruega praticamente encerrou as vendas de veículos a combustão, com 98% dos carros vendidos no ano passado totalmente elétricos.

A experiência da China também mostra que avanços rápidos na agenda climática são possíveis quando há prioridade política e capacidade de implementação: desde 2013, o país reduziu de forma significativa a poluição do ar nas grandes cidades ao endurecer regras para indústrias e veículos, fechar usinas a carvão altamente poluentes e ampliar o monitoramento público da qualidade do ar. Em regiões críticas como Pequim-Tianjin-Hebei, estudos indicam quedas superiores a 40% na poluição do ar em menos de uma década, com benefícios claros para a saúde pública. Embora persistam grandes desafios, como a dependência do carvão em algumas províncias, o caso chinês desafia a ideia de que controle ambiental e crescimento econômico são incompatíveis.

A eletrificação do transporte retira, diariamente, volumes de petróleo suficientes para alterar as expectativas de longo prazo do setor. Não chegamos ao fim dos fósseis, mas há uma mudança econômica em curso: variações graduais na demanda já são capazes de deslocar investimentos e de redirecionar o centro de gravidade do poder energético.

A eletrificação, porém, não elimina as tensões materiais da transição. Baterias, painéis solares e redes renováveis dependem de minerais críticos como lítio, cobre, níquel, grafite e terras raras, concentrados em poucos países e refinados por um número ainda menor. O declínio dos fósseis dissolve antigas dependências, mas inaugura uma disputa que é ao mesmo tempo tecnológica, geológica e geopolítica.

E há um aspecto ainda menos discutido. A transição não redistribui apenas energia, ela tem potencial para reorganizar relações de poder. Cadeias de baterias controladas por poucos produtores, empresas privadas certificando carbono com força quase regulatória, softwares que operam redes elétricas inteligentes: a economia verde, frequentemente apresentada como descentralizada, começa a formar nós de concentração estrutural tão relevantes quanto os do petróleo no século XX. Tratar a



transição como processo neutro é ignorar que ela envolve o surgimento das novas infraestruturas que sustentarão a economia global.

Esse conjunto de transformações deveria deslocar o debate das perguntas existenciais – “devemos agir?” – para as perguntas que realmente importam: como redistribuir investimentos, como incluir trabalhadores e territórios vulneráveis, como evitar que desigualdades se ampliem e como impedir que os novos centros de poder se tornem tão concentrados quanto os antigos.

Por que, então, essa história – real, palpável, com implicações econômicas imediatas - ainda não domina o debate público no Brasil? Parte da explicação está na escolha por uma narrativa que privilegia o colapso e obscurece a transformação em curso. Outra parte vem do desconforto em reconhecer que a economia verde, se não for politicamente disputada, pode reproduzir os mesmos desequilíbrios que a economia fóssil produziu. E ainda há o fato de que, até agora, a atuação brasileira, embora relevante em renováveis, biocombustíveis e combate ao desmatamento, seguia dispersa em iniciativas setoriais, sem um mapa explícito para lidar com o declínio dos fósseis.

Nesse contexto, um ponto de inflexão institucional pode estar em curso. Em dezembro, um despacho presidencial determinou que o governo federal inicie, por meio de uma articulação interministerial, a elaboração de diretrizes para um “mapa do caminho” rumo a uma transição energética justa e planejada, com redução gradual da dependência de combustíveis fósseis, incluindo petróleo, gás e carvão. O prazo estabelecido aponta para fevereiro de 2026 como horizonte para apresentação dessas diretrizes ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que terá papel formal na conversão em um roteiro oficial de política pública.

O despacho não é apenas um gesto simbólico: ele institui um cronograma de trabalho interministerial, condensa compromissos internacionais em um roteiro interno e dá início a um processo que deveria reorganizar, em termos técnicos e fiscais, a política energética brasileira para a próxima década.

A história real da transição está acontecendo, mas seu desfecho está longe de ser dado. Reconhecê-la de forma coordenada é um passo necessário, mas não suficiente. Um país que decide formular um mapa explícito para uma transição energética justa e planejada ganha condições para se reposicionar: passa a disputar setores estratégicos e a influenciar, em vez de apenas reagir, às dinâmicas da nova economia energética. Agora é hora de trabalhar para sustentar essas ações no tempo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2026

OPERAÇÃO HARAS DO CRIME PRENDE 7 SUSPEITOS DE INTEGRAR QUADRILHA QUE FURTAVA PETRÓLEO DA TRANSPETRO

Segundo a Polícia Civil, grupo perfurava clandestinamente oleodutos e comercializava material furtado com o uso de notas fiscais falsas; operação ocorre em seis Estados

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - Sete pessoas já foram presas na operação Haras do Crime, que o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Polícia Civil realizam nesta quinta-feira, 22, contra uma quadrilha especializada no furto de petróleo por meio da perfuração clandestina de oleodutos da Transpetro. A ação acontece simultaneamente nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina.

“O objetivo da operação é cumprir mandados de prisão e de busca e apreensão contra os investigados, além de interromper de forma imediata as atividades ilegais. As investigações apontam que a quadrilha atua com estrutura organizada, possuindo hierarquia operacional, articulação fora do Estado e divisão clara de tarefas entre os integrantes”, informou o governo estadual.



Terminal da Transpetro, no Rio de Janeiro Foto: Fábio Motta/Estadão

empresas de fachada.

Segundo a Polícia Civil, a quadrilha atuava por meio de um ciclo criminoso integrado, que se iniciava com a perfuração do duto, realizada sob proteção armada. O petróleo extraído era transportado em caminhões-tanque, por rotas interestaduais, caracterizando o transporte clandestino. O produto era então comercializado com o uso de notas fiscais falsas, emitidas por

A polícia afirma que há comprovação de intimidação de testemunhas, destruição de provas eletrônicas e ocultação de equipamentos que eram usados na prática ilegal.

As investigações apontam que o material foi extraído em uma fazenda localizada em Guapimirim, na Baixada Fluminense, onde passa um trecho do oleoduto. O local pertence a uma família de contraventores, o que, segundo os investigadores, evidencia a dificuldade de fiscalização na região.

Segundo a Polícia Civil, os investigados também respondem como réus em outros processos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

CONSELHO DO PPI APROVA QUALIFICAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS E SINALIZA PROJETOS FERROVIÁRIOS

Foram qualificados um projeto no porto de Itaqui (MA), um no Porto de Suape (PE), dois no Porto de Imbituba (SC), um no Porto de Rio Grande (RS) e um no Porto de Fortaleza (CE)

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



Porto de Suape — Foto: Ascom/Suape

O conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) aprovou, em caráter ad referendum, a qualificação de empreendimentos portuários públicos federais. O despacho, de dezembro, foi publicado no Diário Oficial da União desta quinta-feira (22).

Foram qualificados seis projetos, sendo um terminal no porto de Itaqui (MA), um no Porto de Suape (PE), cujo leilão está previsto para este ano, dois no Porto de Imbituba (SC), um no Porto de Rio Grande (RS) e um no Porto de Fortaleza (CE). Os terminais são destinados à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, grãos sólidos minerais, veículos, e grãos líquidos.

A decisão faz parte do processo para realização de arrendamento dos portos com consultas públicas. Com a medida, o governo pode iniciar estudos para os certames, definir as cargas, o tamanho da área e os investimentos necessários. Após essa fase, os documentos seguem para o Tribunal de Contas da União (TCU).

O despacho determina que as dimensões das áreas têm caráter referencial e poderão ser atualizadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, conforme os resultados dos levantamentos topográficos e demais estudos técnicos.

O Conselho do PPI também publicou despacho nesta quinta-feira com sinalização favorável à deliberação do presidente da República para qualificação de empreendimentos públicos do setor ferroviário, distribuídos em polos de carga ao longo da Ferrovia Norte-Sul e arrendados pela Infra S.A.. Ao todo, são cinco terminais no Tocantins.

O despacho prevê ainda que a Infra S.A. deverá submeter ao Ministério dos Transportes os estudos técnicos referentes à modelagem da licitação e, quando houver, à proposta de prorrogação dos contratos, acompanhada da justificativa de vantajosidade para cada empreendimento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/01/2026

CADEIA DE SUPRIMENTOS E LOGÍSTICA NO SETOR AGRO, COM JOÃO EUSTÁQUIO DE ALMEIDA JÚNIOR: DESAFIOS E SOLUÇÕES PARA O FUTURO

Do campo ao consumidor, a logística define competitividade no agro.

Por Saftec Digital — São Paulo



Joao Eustaquio de Almeida Junior — Foto: Saftec Digital

Segundo João Eustáquio de Almeida Júnior, empresário com 30 anos de trajetória e projetos dentro e fora do Brasil, a eficiência da cadeia de suprimentos é um dos pilares para o sucesso do setor agro no Brasil. Da produção no campo até a entrega ao consumidor final, o fluxo logístico precisa ser ágil, sustentável e competitivo para garantir que os produtos cheguem aos mercados interno e externo com qualidade e custos adequados.

Descubra os principais desafios e oportunidades da cadeia de suprimentos e logística no agronegócio brasileiro e como a tecnologia impulsiona a eficiência.

A importância estratégica da logística no agronegócio

O agronegócio brasileiro se destaca mundialmente pela escala de produção, mas enfrenta o desafio de escoar grandes volumes de grãos, carnes e outros produtos em um território extenso. Portos, rodovias, ferrovias e hidrovias compõem a estrutura logística que, em muitos casos, ainda apresenta gargalos. Como elucida João Eustáquio de Almeida Júnior, a eficiência nessa etapa é fundamental para reduzir perdas, custos operacionais e aumentar a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Principais desafios da cadeia de suprimentos

Entre os obstáculos mais relevantes estão a infraestrutura deficiente, a burocracia no transporte e os custos elevados de armazenagem e distribuição. Esses fatores impactam diretamente o preço final dos produtos, além de comprometerem prazos e a qualidade da entrega. Conforme sugere João Eustáquio de Almeida Júnior, a modernização da infraestrutura e a integração dos modais de transporte são medidas urgentes para otimizar o fluxo logístico e atender às demandas crescentes dos mercados consumidores.

A tecnologia como aliada da eficiência

Nos últimos anos, o setor agro tem incorporado inovações tecnológicas na gestão da cadeia de suprimentos. Softwares de rastreabilidade, sistemas de gestão integrada, sensores de monitoramento e uso de inteligência de dados permitem maior controle e previsibilidade em cada etapa. A digitalização da logística não apenas aumenta a eficiência, mas também traz maior transparência,

fator essencial para conquistar mercados que exigem qualidade e sustentabilidade comprovadas, conforme expõe João Eustáquio de Almeida Júnior.

Sustentabilidade na logística agro

Conforme o empresário menciona João Eustáquio de Almeida Júnior, outro ponto de destaque é a crescente pressão por soluções logísticas sustentáveis. Reduzir a emissão de carbono no transporte, investir em biocombustíveis e adotar práticas de economia circular são tendências que fortalecem a imagem do agronegócio brasileiro. A integração da sustentabilidade à cadeia de suprimentos representa não só uma exigência do mercado, mas também uma oportunidade de agregar valor aos produtos exportados.

O futuro da cadeia de suprimentos no agro brasileiro

O futuro da logística no agronegócio depende de investimentos contínuos em infraestrutura, inovação tecnológica e práticas sustentáveis. Com esses avanços, o Brasil tem condições de ampliar sua competitividade global, garantindo que seus produtos cheguem com eficiência e qualidade aos consumidores em diferentes partes do mundo. A integração entre setor público e privado será decisiva para transformar os desafios atuais em oportunidades estratégicas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/01/2026

RENOVAÇÕES ANTECIPADAS E LEILÕES DE FERROVIAS PODEM GERAR R\$ 150 BI, PREVÊ ANTT

Consolidação da malha brasileira e início da revisão da regulamentação do segmento são prioridades da agência neste ano

Por Marlla Sabino — De Brasília



Guilherme Sampaio: “Temos condições de chegar até o início do próximo ano a 25 mil km de rodovias concedidas” — Foto: Daniel Fagundes/Valor

Valor.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) terá como prioridade neste ano a consolidação da malha ferroviária brasileira, buscando destravar projetos considerados estratégicos. O plano também engloba o início da revisão da regulamentação do segmento. As afirmações foram feitas pelo diretor-geral da agência, Guilherme Sampaio, em entrevista ao

Parte da ideia da ANTT é combinar novos leilões e renovações antecipadas. Os projetos previstos para 2026 poderão destravar R\$ 150 bilhões em investimentos no segmento na próxima década, segundo Sampaio. Entre eles, está a conclusão da renovação antecipada do contrato da Ferrovia Centro-Atlântica. Os estudos, ajustados em parceria com o Ministério dos Transportes, devem ser encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) em fevereiro.

Como a análise da prorrogação do contrato por mais 30 anos deve se estender, a agência planeja uma extensão temporária da concessão, por até dois anos, até a conclusão do processo. A medida deve ser formalizada no primeiro semestre deste ano. Também está no radar, até junho, o leilão da Ferrovia Vitória-Rio, a EF-118, com o objetivo de integrar a malha ferroviária do Sudeste e ampliar o acesso ferroviário a portos. O projeto está no TCU.

Já para o segundo semestre, há expectativa de leilões de trechos considerados estratégicos para o escoamento de cargas. É o caso do corredor Leste-Oeste (Fico-Fiol), apontado como estratégico para a exportação brasileira, e da Ferrogrão, conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, também já enviado à corte de contas.



“Apesar de há um tempo ter ocorrido certo ceticismo, enxergamos que isso não existe mais. As questões jurídicas estão sendo bem endereçadas e o principal aspecto, o respeito aos povos originários, foi mitigado. É um tema muito relevante e é um projeto transformador para o Centro-Oeste e para o Norte, onde tem escoamento de carga, e que vai trazer competição”, diz.

Ainda na carteira está a conclusão da relicitação da Malha Oeste, que compreende o trecho entre São Paulo e Mato Grosso do Sul, e a renovação antecipada da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), que atravessa quase todo o Nordeste brasileiro. O contrato vence em 2028, mas a conclusão do processo é esperada para este ano. Também está prevista a renovação da Ferrovia Tereza Cristina, um pequeno trecho em Santa Catarina, além de novos estudos para malhas regionais.

“Temos uma agenda ferroviária bem aquecida, levando todas as modernizações regulatórias, econômicas e financeiras da gestão de rodovias para esse segmento também. Todo o ciclo que tivemos de matriz de risco, de inovação, de gestão e de fiscalização estamos implementando agora em ferrovias para tornar esse segmento também muito atrativo para o investimento privado e com olhar, sobretudo, para o usuário”, afirma.

Também está previsto para 2026 o início da discussão sobre a revisão do marco regulatório das ferrovias. O objetivo é consolidar normas, avançar na interação da operação entre malhas, estabelecer regras mais claras de direito de passagem e incorporar critérios de sustentabilidade, em um esforço para tornar o modal mais atrativo a investidores e usuários.

A intenção é iniciar as discussões das novas regras regulatórias neste ano, mas Sampaio já admite que o processo deverá ser longo e concluído apenas em 2028, dado o rito regulatório. Segundo ele, as novas regras não devem ser aplicadas apenas a novos projetos, mas também a contratos antigos, por meio de aditivos contratuais.

Para 2026, a carteira da agência reguladora prevê oito concessões de rodovias

Apesar do foco na agenda ferroviária, a ANTT também celebra o ciclo de leilões de rodovias do último ano. Foram dez certames em 2025, com previsão de R\$ 127 bilhões em investimentos ao longo dos contratos. Considerando os projetos entre 2023 e 2025, os investimentos contratados em rodovias e otimizações de contratos somam R\$ 180 bilhões.

“A agenda de infraestrutura está muito aquecida. Desde o início do governo, saímos de 13 mil quilômetros de rodovias concedidas. Hoje, temos 16 mil e, pela carteira que estamos seguindo, com as deste ano, temos condições de chegar até o início do próximo ano a 25 mil quilômetros de rodovias concedidas. É praticamente dobrar a malha rodoviária federal concedida”, diz.

Sampaio atribui a consolidação do setor ao alinhamento institucional entre a agência reguladora e o governo federal, além do apoio do TCU, que mediou o reequilíbrio de uma série de contratos com o objetivo de garantir estabilidade econômico-financeira.

Para 2026, a carteira da agência reguladora prevê oito concessões. Entre os principais projetos, estão a Rota 2 de Julho (BA), a Rota dos Sertões (BA/PE), a Rota das Gerais (MG), com leilão marcado para março, além de lotes de rodovias no Sul. Também está previstas seis otimizações. Nessa quarta-feira (21), o TCU aprovou as repactuações da Via Brasil (BR-163) e da Régis Bittencourt.

A proposta sobre a Rodovia Litoral Sul já foi encaminhada à corte de contas. Permanecem pendentes de envio os projetos da Rodovia Planalto Sul e da Rodovia Transbrasiliana, que devem ser encaminhados ainda neste semestre.

“Além de novos projetos que temos feito, há as questões das otimizações dos contratos. São duas jornadas que têm trazido bastante retorno. Isso representa projetos bem estruturados, taxas internas de retorno condizentes com o risco do projeto. Vemos poucos países no mundo que tenham taxa interna de retorno semelhante à que temos no Brasil e, também, uma matriz de risco evoluída, que permite compartilhar riscos extraordinários e residuais”, afirma Sampaio.

Em paralelo, a agência pretende avançar em uma agenda que inclui a substituição de praças físicas de pedágio por pórticos, com o uso de câmeras e sensores para cobrança automática, além da ampliação da conectividade nas rodovias, iniciativa que também leva internet a regiões sem cobertura. A pauta regulatória contempla ainda aspectos ambientais dos projetos e a conclusão da consulta pública da resolução das Regras Gerais de Outorgas Ferroviárias, com aplicação esperada a partir de julho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/01/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INDÚSTRIA BRASILEIRA QUER PARTICIPAR DE FORMA ATIVA DA RETOMADA, AFIRMA CSENO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 21/01/2026 - 22:05



Câmara setorial da Abimaq defende que mais embarcações sejam construídas em estaleiros brasileiros, assegurando internalização de investimentos, geração de empregos qualificados e fortalecimento da base industrial nacional

Após a assinatura de novos contratos para construção de mais cinco navios para a Transpetro em estaleiros nacionais, a Câmara Setorial de Máquinas e Equipamentos Offshore reafirmou que a indústria brasileira está preparada e deseja participar de forma ativa, ampla e qualificada da retomada das encomendas do setor no Brasil. A CSENO/Abimaq acenou para a capacidade das empresas associadas contribuírem com elevado conteúdo local, competência técnica e capacidade industrial de forma aderente às demandas das novas construções, que visam ampliar e renovar a frota do Sistema Petrobras.

O sistema Petrobras tem contratados, ou em contratação, as obras para a construção de 48 embarcações de apoio marítimo e mais 18 barcas e 18 empurradores, além de quatro petroleiros classe Handy e cinco gaseiros. Na última terça-feira (20), a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que existem mais nove embarcações em avaliação e, pelo menos, seis a oito novas plataformas de petróleo em estudo para serem licitadas e construídas.

A câmara setorial da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) destacou o papel estratégico da Transpetro como principal operadora logística de dutos e transporte marítimo do país, bem como a condução do programa 'Mar Aberto', cuja assinatura dos contratos representa uma conquista aguardada há anos pela indústria brasileira. "Esses projetos eram amplamente ansiados pelo setor produtivo nacional, não apenas pelo seu volume e relevância, mas pelo impacto direto no fortalecimento da soberania logística, industrial e energética do Brasil", comentou o presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Pinto, à Portos e Navios.

Das contratações anunciadas ontem (20), em evento do 'Mar Aberto' no Rio Grande do Sul, os cinco navios gaseiros serão construídos no Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix. As 18 barcas serão construídas pelo Beconal, do grupo Bertolini, em Manaus (AM), e os 18 empurradores foram contratados para fabricação no estaleiro INC, em Navegantes (SC).

Os cinco gaseiros vão demandar R\$ 2,2 bilhões de investimentos e têm previsão de geração de um total de 3.200 empregos entre diretos e indiretos. As unidades serão 20% mais eficientes em termos de consumo e vão emitir 30% menos gases de efeito estufa (GEE), além de estarem aptas a operar em portos eletrificados.

As barcas e empurradores representam investimentos adicionais de R\$ 620 milhões. Estas unidades serão responsáveis, dentre outras atribuições, pelo abastecimento de navios fora da barra em todo litoral brasileiro. Os investimentos se somam aos R\$ 1,4 bilhão destinados à construção dos 4 navios classe Handy, também pela Ecovix no ERG, só que em parceria com o grupo Mac Laren.

Os fornecedores nacionais também aguardam a finalização da terceira licitação internacional lançada pela Transpetro para a contratação de quatro navios da classe MR1 (Medium Range), com 40.000 toneladas de porte bruto (TPB). Segundo o presidente da CSENO, essa concorrência representa um passo decisivo para a consolidação da retomada da indústria naval.

A câmara setorial entende como fundamental que essas embarcações sejam construídas em estaleiros brasileiros, assegurando a internalização de investimentos, a geração de empregos qualificados e o fortalecimento da base industrial nacional. “A previsibilidade e a continuidade dos programas são determinantes para garantir escala produtiva, competitividade e sustentabilidade de longo prazo ao setor naval brasileiro”, defendeu Pinto, que é diretor geral da Anschutz.

A CSENO ressalta ainda que os fabricantes nacionais de máquinas, equipamentos e sistemas offshore possuem histórico comprovado de fornecimento ao setor de petróleo e gás, incluindo embarcações de grande porte e projetos de elevada complexidade. Pinto disse que a engenharia brasileira demonstra maturidade, flexibilidade tecnológica e plena conformidade com os mais rigorosos requisitos técnicos, ambientais e de segurança, conforme as normas da Organização Marítima Internacional (IMO), estando apta a contribuir para a eficiência operacional, a segurança e a sustentabilidade desses ativos ao longo de todo o seu ciclo de vida.

“Reconhecendo o caráter internacional e competitivo dos processos licitatórios, a câmara setorial reafirma seu compromisso com o diálogo técnico contínuo e colaborativo junto à Transpetro, estaleiros e demais stakeholders”, afirmou. Pinto também considera fundamental que, nos próximos programas de renovação e ampliação da frota, estaleiros brasileiros demonstrem interesse ativo em participar, fortalecendo o ecossistema industrial nacional.

“A participação efetiva dos estaleiros, aliada à integração de soluções locais com parceiros nacionais e internacionais, é essencial para maximizar o conteúdo nacional, gerar sinergias produtivas e consolidar o Brasil como referência em inovação, competitividade e sustentabilidade no setor naval e offshore”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026

OCEAN ALLIANCE REFORÇA OFERTA DE SERVIÇOS PARA 2026, COM 394 NAVIOS

Da Redação Navegação 21/01/2026 - 19:58



A CMA CGM, a Cosco Shipping, a Evergreen e a OOCL, que formam a Ocean Alliance, apresentaram, nesta quarta-feira (21), a Ocean Alliance DAY 10 Product, a partir deste ano, como rede que consolida sua estrutura de serviços. O anúncio foi feito durante a Convenção Portuária e de Transporte Marítimo da Ocean Alliance, realizada nos dias 20 e 21 de janeiro.

Com essa consolidação, a rede Ocean Alliance vai operar 41 serviços nas principais rotas comerciais Leste-Oeste, com 394 navios porta-contêineres e capacidade combinada de 5,3 milhões de TEUs. Para rotas entre a Ásia e o Norte da Europa, serão sete serviços, com a maior cobertura portuária no trajeto, nos dois sentidos, e 102 embarcações no trecho.

Quatro serviços estarão disponíveis entre a Ásia e o Mediterrâneo, com um total de 54 navios. Já na rota transpácifica, a Ocean Alliance oferecerá 22 serviços, dos quais oito deles conectarão a Ásia à costa leste dos Estados Unidos, com 100 embarcações, e 14 ligarão a Ásia à costa oeste americana e ao Canadá, com 99 barcos.

A rede inclui ainda três serviços da Ásia para portos do Golfo Pérsico, com 21 navios, e três serviços transatlânticos entre o norte da Europa e a costa leste dos Estados Unidos, com 18 navios. Os dois serviços diretos entre a Ásia e o Mar Vermelho permanecem suspensos até novo aviso. Nessa rota, a carga continua a ser movimentada pela CMA CGM por meio de um serviço separado, operado fora da estrutura da aliança.

A apresentação da nova oferta operacional faz parte do acordo em curso entre a CMA CGM, a Cosco Shipping, a Evergreen e a OOCL, válido pelo menos até 2032. Desde a sua criação em 2017, a Ocean Alliance desenvolveu uma rede que liga a Ásia ao Norte da Europa, ao Mediterrâneo, ao Médio Oriente e às costas leste e oeste da América do Norte, através de escalas diretas e tempos de trânsito otimizados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026

CABOTAGEM DE CONTÊINERES CRESCIU MAIS DE 20% EM 2025

Por Danilo Oliveira Navegação 21/01/2026 - 19:49



Números das empresas associadas à Abac registraram altas de 15% nos volumes do segmento doméstico e de quase 32% no feeder

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem registrou crescimento de 23,6% na movimentação de contêineres em 2025, em comparação com 2024. A Abac avalia que os números consolidados entre suas associadas evidenciam a retomada e o fortalecimento do transporte marítimo de cabotagem e feeder no país. O avanço de 23% na cabotagem teve como destaques o segmento doméstico, que cresceu 15%, e o feeder, que apresentou aumento de 31,6%. Já no trade Mercosul, apesar do menor volume absoluto, o crescimento atingiu 33,3%, indicando a recuperação da participação das associadas nesse mercado.

O 4º trimestre consolidou o melhor desempenho do ano, com crescimento total de 36,4%. Nesse período, a cabotagem avançou 36,7%, impulsionada principalmente pelo segmento doméstico, que registrou alta de 41,7% — o melhor resultado de 2025. O feeder também apresentou desempenho robusto, com crescimento de 32,1% no trimestre.

Na avaliação da associação, os resultados reforçam a importância da cabotagem e do feeder para a logística nacional e regional, além de sinalizar mais competitividade e eficiência das operações das empresas associadas. Os dados de 2025 incluem as quatro associadas que operam na cabotagem: Aliança, Log-In, Mercosul Line e Norcoast.

O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, chamou a atenção que os números de 2025 mostram o quanto de potencial a cabotagem tem e a capacidade de atendimento ao mercado. "O crescimento de 23% nas cargas domésticas e de mais de 31% nas cargas feeder realmente mostra que mais usuários estão usando e acreditando na cabotagem", destacou.

Resano disse à Portos e Navios que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam na cabotagem seguem disponíveis para continuar crescendo neste movimento, com aumento de frota. Ele demonstrou preocupação com questões relacionadas a restrições ao crescimento de frota que, no entendimento da associação, contrariam o que estava preconizado na Lei 14.301/2022 (BR do Mar) e que prevê liberdade para crescimento da frota de acordo com a demanda.

"A cabotagem vai continuar crescendo. Esperamos que não sejam criadas novas travas em desacordo com o que está na legislação. Queremos cumprir as leis, mas é importante que se viabilize o crescimento da cabotagem sem colocação de travas [ao modal]", ressaltou.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026

FMM DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE 6 PSVS NO NAVSHIP

Da Redação Indústria naval 21/01/2026 - 19:26



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, nesta quarta-feira (21), a aprovação de financiamento de R\$ 2,3 bilhões com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de seis PSVs (transporte de suprimentos) no estaleiro Navship, em Navegantes (SC). Segundo o MPor, gestor do fundo setorial, R\$ 134 milhões já foram liberados até o momento. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é o agente financeiro dessa operação.

O ministério destacou que as embarcações contarão com tecnologia híbrida, com sistemas flexíveis de combustível e soluções de armazenamento de energia, capazes de reduzir emissões e ampliar a eficiência operacional, em alinhamento à agenda de sustentabilidade e transição energética do setor naval. As obras no estaleiro do grupo norte-americano Edison Chouest têm previsão de geração de mais de 1.200 empregos diretos.

Ao comentar a encomenda das embarcações, o secretário nacional de hidrovias e navegação do MPor, Otto Luiz Burlier, ressaltou a importância da parceria entre o setor público e a iniciativa privada e o papel estratégico do FMM para o desenvolvimento do país. “Este é um exemplo de parceria público-privada. Temos batido recordes na utilização dos recursos do FMM porque o objetivo é gerar emprego, renda e fortalecer uma indústria estratégica”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026

GOVERNO DO PR E CONSÓRCIO DISCUTEM CRONOGRAMA DA DRAGAGEM EM PARANAGUÁ

Da Redação Portos e logística 21/01/2026 - 19:01



Representantes do governo estadual do Paraná e das empresas da Deme Group e da FTSPar, que formam o Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD), vencedor do leilão da concessão da gestão por 25 anos do canal de acesso do Porto de Paranaguá, reuniram-se na última terça-feira (20), na sede do governo paranaense, em Curitiba, para discutir o cronograma do contrato. O leilão da concessão, realizado em setembro de 2025, prevê investimentos de R\$ 1,23 bilhão.

O consórcio vencedor se comprometeu a ampliar o calado do canal de acesso para 15,5 metros e com sua manutenção. O objetivo é, com o aprofundamento, permitir a operação de navios de maior porte, com maior capacidade de carga, mais segurança na navegação e redução dos custos logísticos para as empresas que operam no porto.

Além dos investimentos diretos, o contrato prevê o pagamento de uma outorga de aproximadamente R\$ 276 milhões, recursos que serão investidos no próprio Porto de Paranaguá. A modelagem contratual estabelece também indicadores de desempenho e incentivos para a antecipação das obras.

No encontro desta terça-feira, representantes do consórcio informaram que os trabalhos preparatórios já estão em andamento, mesmo antes da assinatura formal do contrato, com foco na obtenção das licenças ambientais. A previsão é que a assinatura seja ainda no primeiro trimestre de 2026, com

início imediato das atividades. A primeira grande dragagem está programada para 2027, mas depende do licenciamento ambiental.

O diretor executivo da Deme Brasil, Disney Barroca Neto, explicou que o processo para início das obras está na fase final de levantamento de documentos para a assinatura do contrato. “A parceria com o governo do estado, a autoridade portuária e os parceiros locais é fundamental para garantir agilidade, eficiência e o cumprimento do cronograma”, afirmou.

O presidente da Portos do Paraná, empresa que administra os terminais paranaenses, Luiz Fernando Garcia, disse que a concessão consolida um ciclo de transformação da infraestrutura portuária do Paraná. “O modelo de concessão do canal foi muito bem construído, atraiu players globais e agora demonstra maturidade com a antecipação de investimentos”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026

SIMON BERGULF - WORLD SHIPPING COUNCIL

Executivos 21/01/2026 - 18:52



O Conselho Mundial de Navegação (WSC, na sigla em inglês) informou, nesta quarta-feira (21), que nomeou Simon Bergulf, atualmente representante do grupo para a Europa na empresa Maersk, como seu próximo vice-presidente de Meio Ambiente e Clima, no lugar de Bryan Wood-Thomas, que vai se aposentar em 2026. Bergulf assumirá o cargo no início de abril e também vai liderar e administrar o escritório do World Shipping Council em Bruxelas, na Bélgica.

Antes da Maersk, onde trabalha desde 2017 em políticas climáticas e ambientais, Bergulf ocupou cargos em áreas regulatórias na Danish Shipping. Segundo o WSC, ele tem experiência de muitos anos no trabalho com regulamentação do transporte marítimo e políticas climáticas.

De acordo com a entidade, o futuro vice-presidente do Conselho de Meio Ambiente e Clima da WSC tem o conhecimento necessário para avaliar as oportunidades e os desafios práticos para impulsionar uma indústria de transporte marítimo mais sustentável.

Bergulf destacou que os membros do Conselho investiram coletivamente mais de 150 bilhões de dólares em novos navios projetados para operar com combustíveis verdes e que a descarbonização é uma das suas principais prioridades. “Estou entusiasmado por me juntar à WSC em uma função focada na descarbonização, na gestão ambiental e na proteção da vida marinha”, disse.

Segundo ele, os operadores do transporte marítimo regular já assumiram grandes compromissos, mas alcançar emissões líquidas zero exige regras globais claras, investimento em novos combustíveis e infraestrutura e estreita cooperação em toda a cadeia de suprimentos. “Estou ansioso para trabalhar com os membros do WSC, formuladores de políticas e parceiros para ajudar a superar esse desafio”, afirmou.

Simon Bergulf sucede Bryan Wood-Thomas, que era vice-presidente do WSC desde 2008 e, segundo Joe Kramek, CEO do Conselho, desempenhou papel fundamental na definição de regulamentações globais sobre descarbonização, qualidade do ar, produtos químicos e proteção da vida marinha. “Ele tem sido uma voz líder e respeitada no setor de transporte marítimo em discussões ambientais e climáticas em todo o mundo e um forte defensor de regras globais ambiciosas e viáveis”, disse Kramek.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026



RS RECEBERÁ R\$ 24 BILHÕES PARA LOGÍSTICA DE EXPORTAÇÃO DE CELULOSE

Da Redação Portos e logística 21/01/2026 - 18:39



O Rio Grande do Sul tem uma previsão de R\$ 24 bilhões de investimentos para a instalação de uma fábrica de celulose na cidade gaúcha de Barra do Ribeiro, às margens da Lagoa Guaíba, e para implantação de dois novos Terminais de Uso Privado (TUP) na região. O empreendimento, que faz parte do Projeto Natureza, do grupo privado CMPC, prevê a melhoria da logística de exportação, para a qual foi assinado contrato de adesão com o Terminal de Uso Privado (TUP) de Rio Grande.

Com a ampliação da produção de celulose no estado, há previsão de escoamento superior a 4,3 milhões de toneladas do produto por ano, o que motivou a implantação dos dois novos TUPs, em Rio Grande e em Barra do Ribeiro, com investimentos estimados em R\$ 1,4 bilhão. A expectativa é de que o Projeto Natureza tenha reflexos em 75 cidades do Rio Grande do Sul e gere cerca de 12 mil postos de trabalho durante as obras e aproximadamente 1,5 mil após sua conclusão.

O TUP do Porto de Rio Grande terá capacidade de movimentar até nove milhões de toneladas por ano, a partir do décimo primeiro ano de operação, com capacidade para armazenar 194 mil toneladas e operação simultânea de dois navios. A operação do terminal deve gerar mais de 400 empregos diretos e cerca de 2.100 indiretos, além de aproximadamente 1.500 postos de trabalho durante a fase de construção.

O anúncio ocorreu na última terça-feira (20), em evento realizado no Porto de Rio Grande, com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do governador Eduardo Leite e de autoridades locais e federais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 22/01/2026