

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 014/2026  
Data: 26/01/2026



## ÍNDICE

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

|                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b>                                                                                | <b>4</b>  |
| PORTO-CIDADE IMPULSIONA CRESCIMENTO E PREPARA SANTOS PARA NOVO CICLO LOGÍSTICO                               | 4         |
| MARCUS ANDRÉ DE SOUZA E SILVA DEIXA O COMANDO DA CAPITANIA DOS PORTOS COM BALANÇO POSITIVO                   | 5         |
| PORTO 360º: EM 2026, VOTE NO PORTO! ESTAMOS EM CAMPANHA!                                                     | 7         |
| ANTT PROMOVE DIÁLOGO COM CONCESSIONÁRIAS DE FERROVIAS E RODOVIAS SOBRE SUSTENTABILIDADE                      | 8         |
| TCU MANTÉM SUSPENSÃO LICITAÇÃO DA DRAGAGEM NO PORTO DE SANTOS                                                | 9         |
| <b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS</b>                                                   | <b>10</b> |
| SEMINÁRIO DA ANTAQ APRESENTA FUNCIONALIDADES DOS PAINÉIS AQUAVIÁRIOS                                         | 10        |
| <b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b>                                                          | <b>12</b> |
| PORTO DE SANTOS AVANÇA PARA SE TORNAR REFERÊNCIA GLOBAL EM LOGÍSTICA VERDE E CONECTADA                       | 12        |
| <b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b>                                                              | <b>13</b> |
| COM APOIO DA CGU, SENATRAN MONITORA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA CNH DO BRASIL NOS DETRANS                      | 13        |
| VISITA AO DETRAN DO PARANÁ É PRIMEIRA PARADA DE RENAN FILHO COM NOVA ETAPA DA CARAVANA “NA BOLEIA DO BRASIL” | 14        |
| <b>PORTAL PORTO GENTE</b>                                                                                    | <b>15</b> |
| FUNDO DA MARINHA MERCANTE DESTINA R\$ 2,3 BILHÕES À CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE EM SANTA CATARINA     | 15        |
| ALIANÇA APOSTA EM INOVAÇÃO E TECNOLOGIA PARA ELEVAR A EFICIÊNCIA OPERACIONAL                                 | 16        |
| TCP ATINGE RECORDE E MOVIMENTA 11,5 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS                                           | 18        |
| <b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b>                                                                               | <b>20</b> |
| EDITORIAL – LIDERANÇA EM PRODUTIVIDADE                                                                       | 20        |
| OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - TERMINAL SANTOS 10: A AUDIÊNCIA PÚBLICA FALOU. FALTA A RESPOSTA!           | 21        |
| NACIONAL - HUB – CURTAS                                                                                      | 23        |
| <i>Apreensão</i>                                                                                             | 23        |
| <i>A descoberta</i>                                                                                          | 23        |
| <i>Nova tendência</i>                                                                                        | 23        |
| <i>Investimentos ferroviário</i>                                                                             | 23        |
| <i>Maior controle</i>                                                                                        | 23        |
| POLÍTICA - MANIFESTAÇÃO DE NIKOLAS EM BRASÍLIA REÚNE 18 MIL PESSOAS, DIZ MONITORAMENTO DA USP                | 24        |
| TRANSPORTES - RODOVIAS - AGU AFASTA COBRANÇA DE R\$ 24 MILHÕES POR TERRENO EM SANTOS                         | 24        |
| TRANSPORTES - RODOVIAS - TJ DE SÃO PAULO SUSPENDE OBRA VIÁRIA NA ZONA SUL CONTRATADA PELA PREFEITURA         | 25        |
| TRANSPORTES - RODOVIAS PAGAMENTO EM DINHEIRO CAI PARA MENOS DE 7,5% NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO                    | 27        |
| TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO ITAQUI SE CONSOLIDA COMO PRINCIPAL HUB LOGÍSTICO DO ARCO NORTE               | 28        |
| TRANSPORTES - FERROVIAS - GOVERNO AVALIA PRORROGAÇÃO TEMPORÁRIA DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA    | 29        |
| TRANSPORTES - AVIAÇÃO - SETOR AÉREO LAMENTA MORTE DE CONSTANTINO JÚNIOR, CRIADOR DA GOL                      | 30        |
| TRANSPORTES - AVIAÇÃO - JUSTIÇA CONDENA TAP POR IMPEDIR EMBARQUE DE CÃO DE SERVIÇO DE CRIANÇA COM TEA        | 32        |
| FINANÇAS CRÉDITOS DE CARBONO COMEÇAM A SER DISCUTIDOS COMO GARANTIA FINANCEIRA NO BRASIL                     | 33        |
| PEQUENOS NEGÓCIOS TÊM ATÉ DIA 30 PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS COM A UNIÃO                                         | 34        |
| FINANÇAS - VELOCIDADE, OPACIDADE E EFEITO MANADA: OS RISCOS DA IA NO MERCADO FINANCEIRO                      | 35        |
| FINANÇAS - COMPLIANCE ZERO: PF VAI OUVIR 8 INVESTIGADOS DO CASO MASTER-BRB; SAIBA QUEM DEPÕE                 | 37        |
| OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ESTAMOS TERCEIRIZANDO O PENSAMENTO?                                        | 38        |
| INTERNACIONAL - ZELENSKY DIZ QUE ACORDO COM OS EUA DE GARANTIAS DE SEGURANÇA ESTÁ ‘100% PRONTO’              | 40        |
| INTERNACIONAL - TRUMP ELOGIA ALIADO QUE SAIU EM DEFESA DO ICE EM MEIO AOS PROTESTOS EM MINNEAPOLIS           | 41        |
| <b>JORNAL O GLOBO – RJ</b>                                                                                   | <b>41</b> |
| GASOLINA PODE CAIR ATÉ 2% NA BOMBA, PREVÊ ECONOMISTA                                                         | 41        |
| PF ADIA DOIS DEPOIMENTOS EM INVESTIGAÇÃO SOBRE COMPRA DO BANCO MASTER PELO BRB                               | 43        |
| GILMAR DEFENDE QUE TOFFOLI PERMANEÇA COM CASO MASTER E DIZ QUE PGR DEU AVAL À CONDUTA DO MINISTRO            | 43        |
| APÓS NOVA AMEAÇA TARIFÁRIA DE TRUMP, CHINA AFIRMA QUE ACORDO COM CANADÁ ‘NÃO TEM TERCEIROS COMO ALVO’        | 44        |
| RECORDE: BRASIL GANHA ÁREA EQUIVALENTE A 375 CAMPOS DE FUTEBOL EM GALPÕES LOGÍSTICOS                         | 46        |
| TARIFAÇO: LULA E TRUMP ‘SAUDARAM O BOM RELACIONAMENTO’ E BRASILEIRO ACERTA VISITA AOS EUA EM LIGAÇÃO         | 46        |



NUBANK ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 2,5 BILHÕES PARA ABERTURA DE NOVOS ESCRITÓRIOS NO BRASIL E NO EXTERIOR 47  
BOOM DOS DATA CENTERS ATÉ 2030 PODE TER IMPACTO AMBIENTAL COMPARÁVEL AO DE 415 MIL CARROS MOVIDOS A GASOLINA..... 49

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 50**

‘CASA DO TOFFOLI’ NO RESORT TAYAYÁ FUNCIONA SEM LICENÇA AMBIENTAL..... 50  
QUÃO RELEVANTE É O PETRÓLEO PARA A ECONOMIA BRASILEIRA? ..... 53  
RAÍZEN PODE AUMENTAR CAPITAL EM US\$ 1,5 BI, MAS HÁ DÚVIDA SOBRE FONTES DE RECURSOS ..... 54  
EFEITO DO ACORDO MERCOSUL-UE SOBRE CRÉDITO SOBERANO DO BRASIL É LIMITADO NO CURTO PRAZO, DIZ MOODY’S... 56  
BRASIL FECHA 2025 COM DÉFICIT DE US\$ 68,8 BILHÕES NAS CONTAS EXTERNAS, PIOR RESULTADO EM 11 ANOS ..... 56

### **VALOR ECONÔMICO (SP)..... 57**

EXCLUSIVO: CSN ABORDA RIVAIS E PODE VENDER ATÉ 100% DO NEGÓCIO DE SIDERURGIA, DIZEM FONTES ..... 57  
BC É 'ÚNICO VENCEDOR' NA SAGA DA LIQUIDAÇÃO DO BANCO MASTER, DIZ THE ECONOMIST ..... 58  
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS INSTITUI PROGRAMA DE INTEGRIDADE PARA PREVENÇÃO DE CORRUPÇÃO E FRAUDES 59  
EMBRAER DÁ PRIMEIRO PASSO PARA SEU AVIÃO AGRÍCOLA MOVIDO A ETANOL VOAR NO EXTERIOR..... 60  
QUAL É A RELAÇÃO DO AGRO BRASILEIRO COM A GROENLÂNDIA? ..... 60

### **PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 61**

BRASIL IMPORTA MAIS FERTILIZANTES E AMPLIA EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS EM 2025, APONTA CONAB..... 61  
VELAS DE SUÇÃO DE AR SÃO INSTALADAS EM NAVIO DA MAERSK TANKERS..... 62  
DESVIO FERROVIÁRIO AMPLIARÁ ESCOAMENTO DE BIOCOMBUSTÍVEIS E DERIVADOS PELA ULTRACARGO ENTRE MT E SP ... 63  
ENSEADA ENTREGA 13 BARCAÇAS MINERALEIRAS À LHG MINING..... 63  
ARRECADAÇÃO DO AFRMM CAIU 12% EM 2025; RECEITA TOTAL DO FMM CRESCER 14% ..... 64

### **MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA ..... 66**

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com/company/mercoshipping) ..... 66



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### PORTO-CIDADE IMPULSIONA CRESCIMENTO E PREPARA SANTOS PARA NOVO CICLO LOGÍSTICO

Integração envolve consciência e participação da população

**Por Anderson Firmino 26 de janeiro de 2026**



#### ***Integração envolve consciência e participação da população (Alexsander Ferraz/AT)***

O Porto de Santos, que movimentou 186,4 milhões de toneladas em 2025 e projeta chegar a 300 milhões em dez anos, sabe que isso não vai ocorrer se a Cidade e o Poder Público, em especial, andarem em compasso diferente. Por isso, tanto a Prefeitura como a Autoridade Portuária de Santos (APS) pregam parceria em ações de desenvolvimento e infraestrutura, tornando a expressão

Porto-Cidade mais que um slogan.

“A gente tem uma grande parceria com o Porto. Atualmente, a nossa relação é muito próxima e construímos muitos cenários importantes”, afirma o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi.

Para ele, o santista já vê o Porto de outra forma, o que não ocorria até algum tempo atrás. “Antes, se falava que Porto e Cidade estavam de costas uma para o outro. Hoje, não: o morador vai até o Parque Valongo, participa de eventos no local, sabe da importância do túnel Santos-Guarujá e que o Porto gera muito emprego para Santos. Cerca de 20% das vagas vêm diretamente da atividade portuária, mas, se contar indiretamente, chegamos a 50 mil empregos no total”, explica.

O diretor de Operações da APS, Edilberto Ferreira Beto Mendes, vai na mesma linha, reforçando o peso que o Porto tem para Santos, numa via de mão dupla.

“Temos um gigante acordado. Se o País vem crescendo na média de 2,2% ao ano, o Porto vem crescendo 5% em média ao ano. Sabemos que precisamos prepará-lo para os próximos anos. Nossa relação com a Prefeitura de Santos é de parceiros estratégicos. Eu vejo a relação Porto-Cidade como algo muito maior do que às vezes nós possamos visualizar. Estamos de mãos dadas e é por isso que acreditamos na cidade como líder desse processo de desenvolvimento regional”, descreve.

#### **DEMONSTRAÇÕES**

Orlandi destaca algumas ações que pautam a relação Porto-Cidade, como o túnel, a futura ligação Planalto-Baixada, os novos viadutos na entrada de Santos (junto com a APS e com a Ecovias Imigrantes) e obras de drenagem, pavimentação e sinalização na Alemoa.

“Quando você tem o maior complexo logístico do Hemisfério Sul no quintal de casa, ele também traz seus desafios. Mas a gente tem conseguido superar um a um. E a minha visão, hoje, é que o Porto de Santos é extremamente estratégico para a Cidade”, salienta.

Beto Mendes cita outras modalidades de integração entre o Porto de Santos e a Cidade, como o avanço na descarbonização, por meio de parceria com o Porto de Valência, da Espanha – amanhã, ele estará no Panamá assinando o primeiro acordo internacional para a implantação da primeira Rota Verde entre Santos e a cidade espanhola.

“Também contratamos o polo tecnológico de São José dos Campos para elaborar uma ferramenta para coordenar o tráfego de caminhões. Com esse controle, os caminhões virão na hora adequada. Isso é Porto-Cidade, porque estamos tirando da atmosfera monóxido de carbono e o trânsito parado gera o aumento das emissões”, exemplifica.

Para o diretor da APS, existe “muita força de vontade” para dar condições para que o Porto de Santos possa continuar crescendo em ritmo acelerado. “Nós acreditamos que, no máximo, em dez anos, vamos alcançar aqui em Santos 300 milhões de toneladas e a Cidade vai se beneficiar disso”, emenda.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 26/01/2026**

## MARCUS ANDRÉ DE SOUZA E SILVA DEIXA O COMANDO DA CAPITANIA DOS PORTOS COM BALANÇO POSITIVO

Capitão de mar e guerra destaca a modernização do ensino profissional marítimo, a integração tecnológica no Porto de Santos e os desafios da fiscalização aquaviária após dois anos de gestão

**Por Maurício Martins 25 de janeiro de 2026**



**“O maior legado foi a manutenção da boa imagem da Capitania”, diz Marcus André (Reprodução)**

Foram dois anos comandando a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), com sede no Porto de Santos. O capitão de mar e guerra Marcus André de Souza e Silva deixou o posto na sexta-feira (23), passando o cargo para o também capitão de mar e guerra Leandro Gomes Mendes com a certeza de dever cumprido. Silva tem 51 anos de idade, 35 deles dedicados à carreira militar. Formado na Escola Naval em 1997, já comandou duas embarcações: Navio de Apoio Logístico Fluvial (NAPLogFlu) Potengi e Corveta (Cv) Júlio de Noronha. A primeira cidade que ele conheceu em um navio pela Marinha foi justamente Santos. Na entrevista a seguir, o militar faz um balanço do período que ficou como capitão dos Portos, mais um marco em sua longa trajetória.

### Como o senhor define o balanço da sua passagem pela Capitania dos Portos de São Paulo?

Avalio o balanço como extremamente positivo. Nesse período destaco a conclusão da construção do novo prédio do Ensino Profissional Marítimo, que conta com uma estrutura ampla e moderna, e permitiu à CPSP dobrar sua capacidade de formação de mão de obra qualificada para as atividades de aquaviários. Destaque também para o acordo firmado entre a Marinha do Brasil e a Autoridade Portuária de Santos (APS), integrando a Ilha da Moela às estações de monitoramento do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (Vessel Traffic Management Information System, VTMISS), contribuindo para uma iniciativa que resultará em maior segurança ao tráfego de embarcações no Porto de Santos.

### A Capitania atuou de forma intensa durante a Garantia da Lei e da Ordem (GLO), iniciada em novembro de 2023 e encerrada em maio de 2024. Como foi essa experiência?

O período de GLO ensinou a importância da sinergia e cooperação interagências, que potencializa a capacidade de cada órgão ou instituição envolvida, que de forma individual teria sua atuação menos efetiva.

### Quais foram os principais avanços na fiscalização do tráfego aquaviário e das embarcações ao longo da sua gestão?

Considero que um dos principais avanços foi a atualização dos antigos convênios com os municípios visando a cooperação na fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de banhistas nas áreas adjacentes às praias. Esse convênio foi atualizado para um modelo mais moderno, um Acordo de Cooperação Técnica, que proporciona maior rapidez no credenciamento de novos municípios, permitindo maior presença de fiscalização em todos os municípios interessados e

contribuindo para a salvaguarda da vida humana nas praias e rios. Importa frisar que o primeiro acordo assinado neste novo modelo foi realizado com a prefeitura de Santos.

### **O Porto de Santos continua batendo recordes de movimentação. De que forma esse crescimento impacta o trabalho da Capitania?**

O crescimento da movimentação implica maior participação da Autoridade Marítima no acompanhamento das novas tendências no setor portuário e de navegação de forma a antecipar os estudos necessários a permitir a adequação e modernização do Porto de Santos sem por em risco a segurança da navegação.

### **Como o senhor avalia a integração da Capitania com a Autoridade Portuária de Santos, a Praticagem, a Polícia Federal, a Receita Federal e outros órgãos que atuam no porto?**

Essa integração foi um dos pontos fortes observados ao longo de meu período à frente da CPSP. Ela se mostrou, sempre produtiva e saudável, permitindo a solução de problemas comuns de forma consciente e harmoniosa.

### **Houve situações críticas ou episódios marcantes nesse período que evidenciaram a importância da presença da Marinha no Porto de Santos?**

Foram inúmeros episódios marcantes onde a presença da Marinha se mostrou de grande importância. Cito como algumas das mais relevantes: os estudos que culminaram com a homologação do Porto de Santos para operar com os navios de 366 metros, garantindo que o Porto pudesse operar com navios de alta capacidade e mantendo sua posição como importante destino na América do Sul, e as ações de coordenação do desesencalhe do NM Shandong Xin Ze, na entrada do canal do Porto de Santos em setembro de 2025. Essas ações permitiram manter a operação do Porto sem maiores riscos à navegação evitando possíveis prejuízos bilionários à economia do país.

### **A Capitania é responsável por uma área extensa, que inclui 196 municípios. Quais são os maiores desafios para manter padrões de segurança e fiscalização em uma região tão ampla e diversa?**



Considerando toda a amplitude de nossa área de jurisdição e nossa responsabilidade de garantir a segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica, o maior desafio é dispor de recursos humanos capacitados para atuarem com precisão e eficiência. Isso gera uma preocupação constante da Capitania em bem qualificar sua tripulação de forma a prover o melhor serviço à sociedade.

***"O crescimento da movimentação implica maior participação da Autoridade Marítima no acompanhamento das novas tendências no setor portuário", diz (Alexsander Ferraz/AT)***

***Do ponto de vista da segurança da navegação, quais ainda são os principais gargalos ou riscos no Porto de Santos que precisam de atenção***

***continua?***

Atualmente um dos grandes problemas ligados à segurança da navegação, não apenas no porto de Santos, mas em toda a área de jurisdição não diz respeito ao tráfego mercante em si, mas à condução de motos aquáticas por pessoas não habilitadas. Essa situação gerou o maior número de denúncias e acidentes nos últimos dois anos. É importante frisar a necessidade da devida habilitação de amador para a condução dessas embarcações.

### **O senhor destacou, ao assumir, a importância de reforçar parcerias. O que avançou nesse aspecto durante sua gestão?**

Avançamos no número de municípios interessados em estabelecer cooperação com a Marinha para qualificação de seus profissionais no âmbito do acordo de cooperação técnica que citei anteriormente.

### **Que legado o senhor acredita deixar para a Capitania dos Portos de São Paulo após esse período no comando?**

Acredito que o maior legado tenha sido justamente a manutenção da boa imagem da Capitania dos Portos de São Paulo, instituição de mais de 178 anos, junto à comunidade local, o que foi conseguido por meio de intenso diálogo e relacionamento com as instituições parceiras e sociedade civil.

### **Que recomendações o senhor faria ao próximo comandante diante dos desafios futuros do Porto de Santos, que tende a crescer ainda mais nos próximos anos?**

Manter-se integrado à sociedade, buscando o constante estreitamento das relações da Marinha com todos os atores atuantes no Porto de Santos e estar atento às novas tendências mundias, especialmente aquelas voltadas para o setor da navegação e portuário.

### **O que o senhor vai fazer a partir de agora, ao deixar o comando da Capitania dos Portos de São Paulo? Quais serão seus próximos desafios dentro da Marinha?**

Deixando o comando da CPSP, sigo para minha nova missão como vice-diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), na capital. O CTMSP tem o propósito de contribuir para obtenção de sistemas, equipamentos e técnicas, nas áreas de propulsão e de geração de energia, em especial aqueles relacionados ao Setor Nuclear.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 25/01/2026*

## **PORTO 360º: EM 2026, VOTE NO PORTO! ESTAMOS EM CAMPANHA!**

Apesar dos recordes de movimentação e planos de investimento, incertezas políticas em anos eleitorais podem atrasar concessões e frear a competitividade logística do Brasil

**Por Maxwell Rodrigues 25 de janeiro de 2026**



### **(Gerada por IA)**

Até o início de 2025, os portos brasileiros vinham batendo recordes e registrando crescimento contínuo. Os portos brasileiros movimentaram 1,32 bilhão de toneladas em 2024, a maior marca da história — com destaque para Santos, Itaguaí e Paranaguá. O Governo Federal anunciou investimentos de aproximadamente R\$ 50 bilhões em portos, aeroportos e hidrovias até 2026, muitos deles via concessões privadas. Concessões portuárias entre 2023 e 2026

devem somar cerca de R\$ 30 bilhões e mais de 60 leilões para modernização e expansão.

Esses dados mostram que, em teoria, o Brasil tem um plano robusto para ampliar a capacidade portuária e reduzir gargalos logísticos — essenciais para o comércio exterior e o agronegócio. Embora as perspectivas sejam positivas, anos eleitorais no Brasil tendem a gerar incerteza política e econômica — e isso tem impactos concretos em projetos de infraestrutura.

Projetos de grande escala, como concessões e obras de infraestrutura, muitas vezes sofrem atrasos ou reavaliações pelos novos gestores eleitos ou por parte do governo em fim de mandato. Isso ocorre porque se tenta redefinir prioridades orçamentárias ou porque novos líderes questionam contratos anteriores.

Grandes obras portuárias exigem concessões, licenças ambientais, dragagens, empreendimentos e PPPs (parcerias público-privadas). Em um ano eleitoral existe tendência a maior escrutínio jurídico ou paralisação cautelar de projetos até que a nova equipe esteja consolidada. Investidores podem adiar decisões de aporte de capital em face da incerteza sobre continuidade ou mudanças de regras. Esses efeitos não são detalhes menores: reduzem a confiança de investidores privados, que representam grande parte dos recursos prometidos para o setor portuário até 2026.

Muitas obras previstas para 2025–2026 — especialmente concessões de áreas portuárias e novos terminais — podem ser adiados ou renegociados no período eleitoral e impactados por interrupções administrativas, caso o novo governo escolha reformular contratos ou prioridades. Mesmo pequenos



atrasos reduzem a capacidade de atração de cargas e eficiência logística, o que afeta diretamente os custos de exportação e importação e a competitividade dos produtos brasileiros no mercado global.

Empresas estrangeiras e fundos de infraestrutura avaliam muito os cenários políticos antes de desembolsar grandes quantias. A instabilidade típica de um ano eleitoral pode frear investimentos privados, mesmo em projetos já licitados ou em fase final e aumentar o custo de capital, pois investidores podem demandar maiores retornos para compensar risco político.

Portos como Santos e outros terminais importantes têm cronogramas de expansão estreitos para manter competitividade ante concorrentes na América Latina e no Caribe. Atrasos significativos em 2026 podem fazer com que o Brasil perca espaço para outros hubs portuários regionais e reduzam a atratividade logística brasileira justamente no momento em que a economia global se reorganiza (cenário descrito em relatórios internacionais sobre perspectivas econômicas).

Os portos são nós críticos da cadeia exportadora brasileira — especialmente para commodities, agronegócio e produtos manufaturados com alto volume de carga. A paralisação ou desaceleração desses projetos em 2026 pode resultar em, mesmo com recordes de movimentação em 2024, congestionamentos, filas de navios e atrasos de carregamento e custos de transporte com aumento de preços na exportação.

Se portos brasileiros não conseguirem ampliar infraestrutura de forma eficiente, países concorrentes (como Argentina, Peru, Chile) podem se tornar mais atrativos para embarque de cargas. Isso pode afetar termos de comércio e impactar na balança comercial no longo prazo.

Setores como soja, minério e carne — que já dependem fortemente da performance portuária — podem enfrentar um retrabalho logístico e custos extras. Tudo isso reflete em pressão sobre preços e prazos no mercado internacional.

Internamente, o Brasil luta para organizar projetos de infraestrutura de longo prazo em um ambiente político que frequentemente muda prioridades a cada ciclo eleitoral. A combinação de alta dependência de investimentos privados, concorrência global por infraestrutura eficiente e a sensibilidade de capitais a mudanças políticas faz com que o ano eleitoral de 2026 seja um potencial catalisador de atrasos e incertezas — e não apenas mais um ano no calendário.

Nos setores de logística e portos, isso pode significar:

- Menor execução de obras planejadas
- Impactos negativos à competitividade externa
- Deterioração do ambiente de investimentos em infraestrutura

Portanto, o ano de 2026 representa um ponto crítico: não apenas por conta da eleição em si, mas pela interação entre escolha política, continuidade de projetos e a necessidade de um ambiente estável para investimentos de longo prazo — especialmente em infraestrutura, tão vital quanto os portos em si.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 25/01/2026**

## **ANTT PROMOVE DIÁLOGO COM CONCESSIONÁRIAS DE FERROVIAS E RODOVIAS SOBRE SUSTENTABILIDADE**

Evento em São Paulo discutiu projetos estratégicos para rodovias e ferrovias, como o PSI e o Corredor Logístico Sustentável

**Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br) 24 de janeiro de 2026**

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) fez, nas últimas terça (20) e quarta (21), o 1º Diálogo Bilateral pela Sustentabilidade. A iniciativa inédita aproxima a agência das concessionárias de rodovias e ferrovias para discutir os caminhos da sustentabilidade na infraestrutura de transportes.



### ***Evento inédito da ANTT aproximou agência de concessionárias de rodovias e ferrovias (Arquivo/ AT)***

O evento, em São Paulo, teve como foco dois projetos estratégicos da ANTT: o Programa de Sustentabilidade para a Infraestrutura (PSI) e o Corredor Logístico Sustentável (CLS). A proposta é criar um espaço de diálogo e alinhamento técnico, oferecendo mais previsibilidade às concessionárias interessadas em aderir às iniciativas.

Foram realizadas reuniões individualizadas, nas quais equipes técnicas da ANTT e representantes das concessionárias discutiram oportunidades e requisitos para a implementação dos projetos.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 24/01/2026**

### **TCU MANTÉM SUSPENSÃO LICITAÇÃO DA DRAGAGEM NO PORTO DE SANTOS**

Decisão aponta risco de prejuízo ao erário e irregularidades no julgamento das propostas do certame  
**Por Maurício Martins 24 de janeiro de 2026**



***Certame foi lançado em julho de 2025 para aprofundamento do canal de acesso para 16 metros e a manutenção desse nível; atualmente, profundidade fica entre 14 e 15 metros (Alexsander Ferraz / AT)***

O Tribunal de Contas da União (TCU) decidiu manter suspensa a licitação para a dragagem de aprofundamento e manutenção do canal do Porto de Santos. O plenário confirmou, na última quarta-feira, a medida cautelar dada pelo ministro Bruno Dantas, que paralisou a Licitação

Eletrônica 51/2025, feita pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Assim, a gestora do Porto fica impedida de fazer a homologação do resultado e assinar contrato para o serviço.

Na decisão, o TCU aponta risco de dano ao erário, estimado em R\$ 10 milhões, além de indícios de violação aos princípios da isonomia, da economicidade e do julgamento objetivo. O certame, lançado em julho de 2025, prevê aprofundamento do canal de acesso para 16 metros e a manutenção do nível. Atualmente, a profundidade fica entre 14 e 15 metros, dependendo do ponto.

O processo no TCU teve início com uma representação da Etesco Construções e Comércio, que apresentou a segunda proposta de menor valor na disputa, de R\$ 610 milhões, e ficou como primeira classificada no certame, após a Cantuária & Cia, com proposta muito inferior às demais (R\$ 98,8 milhões), ter sido desclassificada por não apresentar a proposta no prazo.

A Etesco, porém, também foi desclassificada por não ter entregue a planilha de custos e outras documentações no prazo. Embora tenha sido corrigido o problema depois, sem mudar o preço, a comissão de licitação da APS manteve a desclassificação.

#### **Sanável**

Para o TCU, a falha era sanável e a decisão da gestora do Porto contrariou o princípio do formalismo moderado e o dever de selecionar a proposta mais vantajosa. Segundo a decisão, não se pode permitir que o procedimento se sobreponha ao interesse público quando isso pode resultar em prejuízo milionário, sobretudo porque a diferença entre a proposta da Etesco e a da empresa declarada vencedora, a Jan de Nul do Brasil Dragagem, foi de R\$ 10.057.146,89, totalizando R\$ 620.057.146,89.

O Tribunal também identificou indícios de assimetria no tratamento das concorrentes. Enquanto a proposta mais barata foi descartada mesmo após o saneamento da falha, a vencedora teria sido alvo de diligências que permitiram ajustes técnicos durante a fase de julgamento.

A decisão ainda menciona indícios de “jogo de planilha” na proposta vencedora, com concentração de valores em itens mais sensíveis a aditivos, prática que pode elevar os custos na fase de execução e gerar pagamentos indevidos.

O TCU determinou que a APS apresente, em até 15 dias, esclarecimentos técnicos e jurídicos sobre os critérios adotados na desclassificação da proposta mais vantajosa. A Jan de Nul também foi chamada a se manifestar, especialmente quanto aos indícios de jogo de planilha. Até que o mérito seja julgado, o certame seguirá paralisado.

### Resposta

Em nota, a APS afirma que o foco está na ampliação da capacidade e na segurança das operações, e “tem como prioridade o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos no menor prazo possível, a fim de atender à crescente demanda de todos os tipos de carga, independentemente da empresa responsável pela execução do serviço”.

A gestora do porto diz que “todas as recomendações e adequações indicadas pelo Tribunal de Contas da União serão rigorosamente cumpridas, permitindo o início imediato do contrato e da prestação do serviço, em total conformidade com a legislação e o interesse público”.

### Detalhes

A licitação tem por finalidade o aprofundamento do canal do Porto de Santos para 16 metros. Inclui as etapas de licenciamento ambiental, elaboração dos projetos básico e executivo, dragagem de aprofundamento e a de manutenção do novo gabarito por um período de até dois anos.

O prazo máximo para a execução da etapa de licenciamento ambiental, a partir da emissão da ordem de serviço, é de 21 meses.

O prazo de execução dos serviços de dragagem de aprofundamento é de seis meses e os de manutenção poderão ocorrer em até 24 meses.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 26/01/2026**

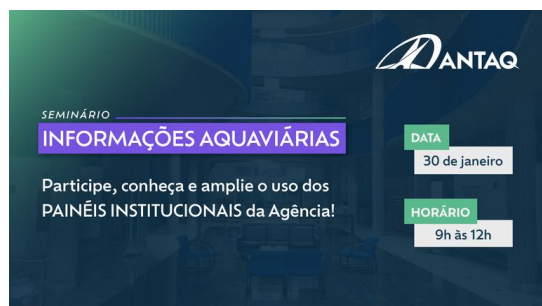


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### SEMINÁRIO DA ANTAQ APRESENTA FUNCIONALIDADES DOS PAINÉIS AQUAVIÁRIOS

Evento é direcionado ao público interno e externo - incluindo os servidores empossados no último concurso



#### Portal GOV\_v06 (1).png

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, dia 30 de janeiro, uma apresentação para aprofundar o uso de dados que fortalecem a regulação e a tomada de decisões no setor. Trata-se do Seminário de Informações Aquaviárias, que ocorrerá no plenário da Agência, em Brasília (DF), mas que será transmitido também pelo canal da ANTAQ no Youtube. A abertura contará com a presença do Diretor-Geral, Frederico Dias.



No evento, serão apresentados três painéis diferentes e estratégicos para compreensão do setor: o Painel Estatístico Aquaviário, os Painéis de Instalações Privadas - onde há o Painel Principal e o de Publicações, além do Painel de Outorgas da Navegação. A ideia é apresentar para o público externo e interno - incluindo os novos servidores empossados no último concurso, o potencial que cada um desses painéis tem: "Nós temos muito material, muita informação que não é trivial. Tem servidor antigo que não conhece os painéis com profundidade, então, um dos objetivos é trazer luz a essas ferramentas que auxiliam na análise do setor, na análise de desempenho operacional e conhecimento sobre os fluxos aquaviários", pontuou o idealizador do Seminário, o Superintendente de Estudos e Projetos Aquaviários, Eduardo Queiroz.

### ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO

Ele é o repositório de informações operacionais do setor. Com o Estatístico Aquaviário, pode-se entender a dinâmica nacional da área, seja nas navegações ou nos terminais regulados pela Agência. Por meio do Estatístico, a ANTAQ opera com excelência em sua função de fiscalização, além de instrumentalizar suas ações com maior precisão: "É uma ferramenta de trabalho que minimiza assimetrias de formação e gera conhecimento sobre setor e, também, trabalha como farol para o desenvolvimento de políticas públicas do setor aquaviário", disse Queiroz.

### OUTORGAS DE NAVEGAÇÃO

É um painel que possui uma função dupla: serve para facilitar o acesso dos servidores ao agregado de informações das empresas brasileiras de navegação e suas respectivas frotas, além de permitir aos usuários e operadores a dinâmica das navegações comerciais reguladas pela Agência. Por meio dessa ferramenta é possível extrair padrões, entender as dinâmicas dessas empresas e das navegações - inclusive as navegações voltadas ao transporte de passageiros. Com esse painel, o interessado obtém informações sobre todas as linhas, operadores e embarcações disponíveis - o que acaba se tornando uma grande ferramenta para os usuários, principalmente os passageiros, que terão conhecimento sobre as linhas existentes, embarcações e seus respectivos dias e horários. Já as empresas de navegação, conseguem acompanhar as movimentações do mercado, buscando subsídios para melhor competir e fornecer melhores serviços.

### PAINÉIS DE TERMINAIS PRIVADOS

Trata-se de dois painéis que buscam fornecer um conjunto de informações sobre os terminais privados regulados pela ANTAQ. Além de ser um instrumento de transparência ativa aos pedidos de novos terminais privados e aos registros de instalações portuárias, nessas ferramentas encontram-se as principais características dos terminais como, por exemplo, o perfil de carga autorizado e o investimento previsto. "Tanto o painel de Outorgas de Navegação e quanto o de Instalações Portuárias são instrumentos que auxiliam usuários internos e externos a melhor compreender o setor aquaviário nacional. Os dois painéis de instalações privadas também são voltados para o acompanhamento processual dos pleitos sob análise ou já finalizados pela Agência. Eles disponibilizam, ainda, um conjunto de informações sobre essas instalações, o que facilita a análise do MPor e atrai olhares de potenciais interessados nas instalações", concluiu o Superintendente.

### SERVIÇO:

Seminário de Informações Aquaviárias

### EVENTO HÍBRIDO

DATA: 30 de janeiro

HORÁRIO: 9h às 12h

- Participação presencial: Plenário da Agência – Brasília (DF)
- Participação Virtual: Canal da ANTAQ no YouTube

### PROGRAMAÇÃO

9h – Abertura

Frederico Dias, Diretor-Geral da ANTAQ

9h15 - Painel de Outorgas da Navegação

Eduardo Queiroz, Superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH)

10h – Painel Estatístico Aquaviário

Aníbal Durães, Chefe da Divisão de Painéis e Publicações (DPP/GEA/SESGI)

11h - Painel de Instalações Privadas e Painel de Publicação

Eduardo Queiroz, Superintendente de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH)

**Fonte:** ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data:** 26/01/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

## GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

### PORTO DE SANTOS AVANÇA PARA SE TORNAR REFERÊNCIA GLOBAL EM LOGÍSTICA VERDE E CONECTADA

Complexo investe em eletrificação do cais, sistema inteligente de tráfego (VTMIS) e rede 5G; meta é descarbonizar operações e aumentar segurança



**Porto de Santos: maior complexo portuário do Hemisfério Sul**  
**- Foto: Vosmar Rosa/MPor**

O Porto de Santos vive um momento de transformação estratégica, que une inovação tecnológica e responsabilidade ambiental. Alinhada às diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para modernizar a infraestrutura nacional, a Autoridade Portuária de Santos (APS) está tirando do papel um pacote de projetos que inclui desde a implantação de redes 5G e Gêmeos Digitais (Digital Twin) até a oferta de energia limpa para

navios atracados. O objetivo é posicionar o maior complexo portuário do hemisfério sul como um "Porto Inteligente" (Smart Port), seguindo as melhores práticas internacionais de eficiência logística e transição energética.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, as inovações em andamento provam ser possível alinhar desenvolvimento e responsabilidade ambiental. "O que estamos vendo em Santos é a materialização do conceito de 'Porto do Futuro'. Não existe mais separação entre crescer e preservar. Ao investir em tecnologia de ponta, como o 5G e em energia limpa, o governo federal prova que é possível ter o maior porto do Hemisfério Sul operando com máxima eficiência logística e, ao mesmo tempo, liderando a agenda global de descarbonização", disse.

#### **"Não existe mais separação entre crescer e preservar" Silvio Costa Filho**

Já o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, destaca o salto de qualidade operacional que as novas ferramentas trarão para a gestão do complexo. "A implementação do VTMIS e das ferramentas de Gêmeo Digital muda o patamar de gestão do Porto de Santos, trazendo previsibilidade e segurança para a navegação. Estamos dotando o principal ativo logístico do país com inteligência de dados e infraestrutura sustentável, alinhando nossas operações às práticas dos portos mais avançados da Europa e da Ásia", avaliou.

#### **Monitoramento digital e conectividade**

Um dos pilares dessa modernização é a segurança e a fluidez da navegação. A APS está com o processo de contratação em andamento para a implantação do VTMIS (Vessel Traffic Management Information System). O sistema funciona como uma "torre de controle" para o mar: usando radares,



câmeras e sensores, ele permite o monitoramento em tempo real do tráfego de embarcações, aumentando a segurança e a eficiência das manobras no canal de acesso.

Essa gestão de dados será potencializada por uma rede privativa 5G e pela tecnologia de Gêmeo Digital. A ferramenta cria uma réplica virtual dinâmica do porto, permitindo simular cenários operacionais, prever manutenções e otimizar o fluxo logístico com base em dados precisos, reduzindo gargalos e custos para o setor produtivo.

### Logística de baixo carbono

A tecnologia caminha de mãos dadas com a sustentabilidade. O Porto de Santos avança no projeto de eletrificação do cais (o sistema Onshore Power Supply). A iniciativa permitirá que navios desliguem seus motores a combustão enquanto estiverem atracados, conectando-se à rede elétrica do porto. Isso reduz drasticamente a emissão de gases de efeito estufa e o ruído na região portuária.

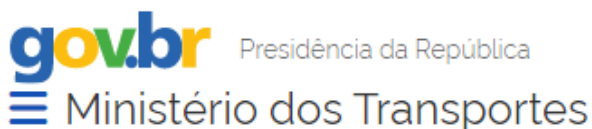
O diferencial de Santos é a origem dessa energia: ela é 100% renovável, gerada pela histórica Usina Hidrelétrica de Itatinga, ativo gerido pela própria autoridade portuária. A usina passa por um processo de repotencialização, que inclui estudos para a produção de hidrogênio verde (H2V), combustível do futuro, que poderá abastecer máquinas e veículos no complexo.

### Incentivo verde

Para estimular o mercado a aderir a essa nova realidade, o porto também aposta em incentivos econômicos. A APS prorrogou e ampliou a política de descontos tarifários para os chamados "navios verdes"; embarcações que possuem boa pontuação no Índice Ambiental de Navios (ESI, da sigla em inglês). A medida beneficia armadores que investem em frotas menos poluentes, reforçando o compromisso do governo federal com a descarbonização da cadeia logística.

Para o Ministério de Portos e Aeroportos, as iniciativas em Santos servem de modelo para o setor, provando que é possível conciliar o aumento da movimentação de cargas com a proteção ambiental e a inovação tecnológica.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 26/01/2026**



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### COM APOIO DA CGU, SENATRAN MONITORA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA CNH DO BRASIL NOS DETRANS

Ação institucional acompanha a adoção dos procedimentos da iniciativa, que visa facilitar o acesso à primeira habilitação de forma mais rápida e acessível, sem aplicação de normas ou medidas legais

No compromisso com a ampliação de políticas públicas voltadas à segurança viária e à inclusão social, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), com apoio da Controladoria-Geral da União (CGU), iniciou, na sexta-feira (23), um monitoramento nos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) para verificar a implementação do programa CNH do Brasil. A ação acompanha rotinas e procedimentos previstos pela iniciativa, garantindo que as novas regras sejam adotadas de forma institucional e coordenada. A primeira visita técnica foi realizada no Detran do Ceará.

Na ocasião, o Detran-CE apresentou o estágio de implementação dos procedimentos para a obtenção da CNH a partir da nova norma. Na sequência, a equipe da CGU visitou todas as áreas do órgão envolvidas no processo de avaliação dos candidatos, esclarecendo dúvidas e coletando informações para a avaliação do novo formato.



Estiveram reunidos representantes da Coordenação-Geral de Sistemas, Informações e Estatística e da Coordenação-Geral de Supervisão e Conformidade da Senatran; da Coordenação-Geral de Auditoria do Setor de Transportes e da Superintendência da CGU do Ceará; além de integrantes da Superintendência do Detran-CE e dirigentes da autarquia estadual.

A próxima visita será realizada nesta segunda-feira (26), no Detran de Santa Catarina, também contando com a participação da CGU regional do estado.

### **CNH do Brasil**

Lançada em dezembro de 2025 pelo presidente Lula e pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, a CNH do Brasil simplifica o acesso à primeira habilitação e oferece capacitação a futuros condutores e profissionais da área.

Entre as novidades estão a renovação automática da carteira para motoristas sem infrações, curso teórico on-line gratuito, redução das aulas práticas de 20 para 2 horas e a possibilidade de aprendizado com instrutores autônomos e veículos próprios, desde que atendidas as exigências legais.

O programa busca equiparar as condições de acesso ao documento em todo o país, beneficiando milhões de brasileiros que ainda não possuem carteira de motorista e promovendo mais segurança e eficiência na formação de condutores.

Assessoria Especial de Comunicação  
Ministério dos Transportes

Categoria  
Infraestrutura, Trânsito e Transportes  
*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 26/01/2026*

### **VISITA AO DETRAN DO PARANÁ É PRIMEIRA PARADA DE RENAN FILHO COM NOVA ETAPA DA CARAVANA “NA BOLEIA DO BRASIL”**

Edição Sul do projeto tem início nesta terça (27) e irá percorrer obras importantes do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul

Na Boleia do Brasil, projeto do Ministério dos Transportes que leva a agenda ministerial diretamente às obras em andamento pelo país, percorre, a partir desta terça-feira (27), a região Sul.

A primeira parada da comitiva, liderada por Renan Filho, será no Departamento Estadual de Trânsito (Detran) do Paraná, onde o ministro dos Transportes irá acompanhar a implantação do programa CNH do Brasil. Desde o lançamento da iniciativa, que desburocratiza e facilita o acesso à primeira habilitação, mais de 150 mil paranaenses solicitaram o documento. Além disso, 22 mil motoristas foram beneficiados com a gratuidade da renovação automática para bons condutores no estado. Somadas as taxas que eram anteriormente exigidas, já houve uma redução de R\$7 milhões em custos para a população do Paraná.

Já em Santa Catarina, a programação prevê vistorias à duplicação da BR-280/SC e à construção do Túnel do Morro do Vieira, entre Schroeder e Jaraguá do Sul. As melhorias nas estradas receberam aproximadamente R\$1,7 bilhão.

A caravana também fará uma parada no Ponto de Parada e Descanso (PPD) de Palhoça, onde o ministro irá falar sobre o projeto para o Morro dos Cavalos.

No Rio Grande do Sul, o destaque entre as ações previstas é a entrega da ponte sobre o Rio Camaquã, nas proximidades do município de Cristal. A duplicação da estrutura vai garantir maior

fluidez ao trânsito da região, uma das principais rotas para escoamento da produção ao Porto de Rio Grande, pela BR-116/RS.

A caravana “Na Boleia do Brasil” teve início em novembro de 2025, quando Renan Filho deixou Brasília em uma viagem de caminhão rumo à COP30, em Belém (PA). Desde então, a comitiva já passou pelo Sudeste e agora segue, até sexta-feira (30), pela região Sul.

### Cobertura de imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para os jornalistas interessados na cobertura das visitas.

### Serviço

Início da caravana ‘Na Boleia do Brasil’ - edição Sul

Data: Terça-feira, 27 de janeiro

Horário: 7h30

Local: sede do DNIT - Avenida Victor Ferreira do Amaral, 1.500 - Tarumã, Curitiba (PR)

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

**Data: 26/01/2026**



## PORTAL PORTO GENTE

### 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 ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou 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.

 **R\$ 2,3 bi**

Recursos do FMM

 **1.200+**

Empregos diretos

 **6 navios**

Apoio offshore

O financiamento é realizado pelo 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.

 *As soluções híbridas permitirão redução de emissões e ganho de eficiência operacional, alinhadas 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."

**Silvio Costa Filho** — ministro de Portos e Aeroportos

Ele destacou ainda que, na indústria naval, os empregos mais que dobraram em menos de três anos, reforçando a geração de renda e desenvolvimento.

"Este é um exemplo claro de parceria público-privada, com a atuação conjunta de diversos órgãos do Governo Federal."

**Otto Luiz Burlier** — secretário nacional de Hidrovias e Navegação

Segundo ele, o uso recorde dos recursos do Fundo da Marinha Mercante tem como objetivo gerar emprego, renda e fortalecer uma indústria estratégica para o país.

BR Os investimentos reforçam a política do Governo Federal de fortalecimento da indústria naval brasileira, com foco na valorização da mão de obra nacional, incorporação de tecnologia, capacitação dos estaleiros e soberania produtiva.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 26/01/2026*

## ALIANÇA APOSTA EM INOVAÇÃO E TECNOLOGIA PARA ELEVAR A EFICIÊNCIA OPERACIONAL



### StarConnect

Solução global da Maersk, permite decisões em tempo real e maior confiabilidade nas operações marítimas.

Como parte do compromisso com inovação e excelência técnica, a Aliança, empresa do grupo Maersk, adota a StarConnect – uma ferramenta inteligente de monitoramento já presente na maioria das embarcações da frota global do grupo.

Desenvolvida pela Maersk e adotada pela Aliança, a StarConnect substituiu a antiga ferramenta, trazendo um salto tecnológico em usabilidade e análise de dados, transformando a forma de se navegar. Com uma interface moderna, intuitiva e didática, a plataforma simplifica as tarefas diárias das equipes a bordo e em terra, tornando o acompanhamento das operações mais ágil e acessível.



#### Tempo real

Monitoramento contínuo



#### Performance

Eficiência e confiabilidade



#### Emissões

Controle e conformidade

"A StarConnect representa uma nova geração no monitoramento operacional, combinando precisão, eficiência energética e aderência a padrões regulatórios internacionais"

**Carlos Rocha** — diretor de frotas da Maersk



Ciência de dados e decisões em tempo real

Desenvolvida com base em tecnologias avançadas de ciência de dados, aprendizado de máquina e computação de ponta (edge computing), a StarConnect processa uma quantidade impressionante de dados gerados pelos sensores dos navios em tempo real. Essa capacidade permite que a plataforma forneça insights imediatos sobre consumo de combustível, condições do mar, desempenho energético e integridade dos equipamentos, apoiando decisões mais precisas e sustentáveis.



✓ Insights imediatos para consumo de combustível, condições do mar, desempenho energético e integridade dos equipamentos, com base em dados em tempo real.

### **Alertas automáticos e prevenção de falhas**

Entre os principais diferenciais da StarConnect está sua capacidade de gerar alertas automáticos com base em dados reais. A ferramenta monitora continuamente aspectos como estoque de combustível a bordo, performance do motor e condições de componentes estratégicos, como o casco e o propulsor.

Esses dados permitem antecipar falhas potenciais e corrigi-las sem paradas não programadas, evitando atrasos e ampliando a confiabilidade da frota.

### **Otimização de rota, velocidade e emissões**

A plataforma também projeta cenários de consumo e risco, permitindo ajustes imediatos de rota e velocidade. Esse nível de automação contribui diretamente para o controle de emissões, um pilar central da estratégia de descarbonização da Maersk e da Aliança.

🌍 A automação da StarConnect apoia a estratégia de descarbonização com ajustes imediatos de rota e velocidade, ampliando previsibilidade e eficiência operacional.

### **Conformidade regulatória e relatórios obrigatórios**

A StarConnect ainda auxilia na verificação de conformidade com os padrões das sociedades classificadoras – entidades responsáveis por certificar, em nome da autoridade marítima, o cumprimento da legislação relativa à eficiência energética dos navios.

A ferramenta desempenha um papel fundamental na elaboração dos relatórios anuais obrigatórios de consumo de combustível e emissões de CO<sub>2</sub>, conforme exigido pelo sistema IMO DCS (Data Collection System), resultando na nota de conformidade dos navios.

"No caso da Aliança, que opera com bandeira brasileira, essas verificações são delegadas pela Marinha do Brasil. A ferramenta também assegura que os navios estejam em conformidade tanto com a legislação nacional quanto com os requisitos internacionais de classe"

**Julio Adorno** — gerente técnico na Aliança Navegação e Logística

Além disso, o sistema contribui diretamente para o planejamento de revisões e manutenções preventivas, otimizando o ciclo de vida dos equipamentos e promovendo uma navegação mais segura e sustentável.

"A ferramenta apoia as equipes na tomada de decisão durante as operações, contribuindo para que as viagens ocorram com segurança e dentro do previsto"

**Luiza Bublitz** — presidente da Aliança

Ela acrescenta que a Starconnect também representa um diferencial para clientes que buscam performance e sustentabilidade em suas cadeias logísticas.

### **Tecnologia em evidência no Code Cargo 2025**

O StarConnect foi apresentado como uma das principais inovações tecnológicas do grupo Maersk no evento global de tecnologia "Code Cargo 2025", reforçando o papel da digitalização e da análise avançada de dados na transformação da logística marítima.

A solução simboliza a convergência entre engenharia, sustentabilidade e tecnologias inteligentes a serviço da performance da frota.

✓ A iniciativa reforça o compromisso contínuo da Aliança com a inovação, a performance da frota e a sustentabilidade na cabotagem brasileira!

### **i** Sobre a Aliança Navegação e Logística

A Aliança Navegação e Logística é uma empresa do grupo A.P. Moller–Maersk, atuante em cabotagem e logística integrada no Brasil, que oferece serviços individuais e soluções logísticas customizadas, do marítimo ao rodoviário, incluindo meios ferroviários e fluviais. A companhia atende às necessidades de seus clientes, que podem incluir o transporte desde a origem do produto, passando por armazéns, até a entrega, no destino final, ofertando soluções que agregam segurança, flexibilidade, sustentabilidade e eficiência às cadeias logísticas. Atualmente, conta com mais de 1.200 colaboradores.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 26/01/2026

## TCP ATINGE RECORDE E MOVIMENTA 11,5 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS



### TCP registra recorde de 11,5 milhões de toneladas movimentadas em 2025

Exportações representam mais de 60% do volume movimentado

#### TCP - Terminal de Contêineres de Paranaguá

Em 2025 a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, atingiu uma movimentação recorde de 11,5 milhões de toneladas de cargas. A soma do volume de exportações e importações, sem considerar o peso de contêineres, representa um

crescimento de 7% frente às 10,8 milhões de toneladas registradas em 2024.

**11,5 mi t**

Movimentação total (2025)

**8,290 mi t**

Exportações (+7%)

**3,177 mi t**

Importações (+2%)

O resultado foi impulsionado principalmente pelas exportações, que chegaram a 8,290 milhões de toneladas de cargas, alta de 7%, enquanto as importações tiveram um aumento de 2%, totalizando um volume de 3,177 milhões de toneladas.

### **📦** Destaques por segmento (exportações e importações)

#### **↑** Exportações

Os segmentos comerciais que mais tiveram destaque nas exportações ao longo do ano foram o de carnes e congelados (3,822 milhões de toneladas), madeira (1,394 milhões de toneladas) papel e celulose (991 mil toneladas), e agronegócio (393 mil toneladas).

#### **↓** Importações

Nas importações, a liderança foi do segmento químico e petroquímico (619 mil toneladas), seguido do automotivo (544 mil toneladas), de eletrônicos e maquinários (333 mil toneladas), e de construção e infraestrutura (233 mil toneladas).

"Em um cenário global mais complexo, por conta da imposição de cotas de importação e tarifas a produtos brasileiros, a TCP se demonstrou um eixo fundamental para a corrente de comércio do país. Com uma alta concentração de serviços marítimos e maior capacidade de transporte por navio, após a ampliação do calado operacional, encerramos 2025 com uma movimentação recorde, o que reflete a confiança do mercado em operar por Paranaguá"

**Carolina Merkle Brown** — gerente comercial de armadores e de inteligência de mercado da TCP

#### **⚓** Calado operacional e capacidade por navio

Desde 2024, o calado operacional do canal de acesso ao Porto de Paranaguá já passou por três revisões, passando de 12,10 metros para 13,30 metros. O incremento da profundidade em 1,20 metros representa um aumento de capacidade de 960 TEUs cheios por navio.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 014/2026  
Página 19 de 66  
Data: 26/01/2026  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

**12,10 m → 13,30 m**

Calado operacional

**+ 960 TEUs**

Capacidade adicional por navio

O número de atracações no Terminal de Contêineres de Paranaguá teve um aumento de 3% em 2025, chegando a 1.019 navios. A TCP é o maior concentrador de linhas marítimas entre os terminais brasileiros, contando com 23 escalas semanais regulares de cobertura global (Ásia, Europa, Américas e África), além da Cabotagem.

**1.019**

Navios atracados em 2025

**23**

Escalas semanais regulares

### **Embarques de carne bovina têm nova máxima histórica**

Os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) compilados pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), mostram que o Brasil exportou, em 2025, 3,5 milhões de toneladas de carne bovina, uma alta de 20,9% em volume e que gerou uma receita de US\$ 18,03 bilhões em receita total, alta de 40,1% em comparação com 2024.

No período, a TCP foi responsável pelo embarque de 1,034 milhão de toneladas de carne bovina, alta de 53% em volume frente às 675 mil toneladas exportadas em 2024. O crescimento do volume acima da média nacional representa um avanço do Terminal em participação de mercado, que passou de 23% para 29% entre 2024 e 2025.

### **TCP na carne bovina**

Embarque de 1,034 milhão de toneladas (+53%) e avanço de participação de 23% para 29% entre 2024 e 2025.

### **Estrutura refrigerada**

Maior área para armazenagem de contêineres refrigerados da América do Sul, reforçando o corredor de exportação de carnes e congelados.

"O aumento da participação de mercado na exportação de carne bovina está diretamente relacionado ao aumento da confiança do mercado brasileiro na infraestrutura e na qualidade do atendimento oferecido pela TCP para as indústrias exportadoras de carne. Com a maior área para armazenagem de contêineres refrigerados da América do Sul, o Terminal de Contêineres de Paranaguá se destaca como o maior corredor de exportação de carnes e congelados do Brasil, convertendo clientes de Norte a Sul"

### **Giovanni Guidolim — gerente comercial, de logística e de atendimento da TCP**

Em 2024, a TCP inaugurou o maior parque para armazenagem de contêineres refrigerados da América do Sul, após a conclusão da obra que ampliou o número de tomadas no pátio de operações de 3.624 para 5.268. No ranking nacional, o Terminal de Contêineres de Paranaguá possui um número de tomadas 32% superior ao segundo colocado.

Atualmente, a TCP é o maior corredor de exportação de carnes e congelados do Brasil, detendo uma participação de mercado de 39% no segmento.

### **Embarques de frango disparam no quarto trimestre**

Entre outubro e dezembro, a TCP embarcou 670 mil toneladas de carne de frango congelada, alta de 9% em comparação às 617 mil toneladas registradas no mesmo período de 2024. O resultado demonstra uma retomada nos embarques de carne de frango após um ano desafiador para as indústrias exportadoras.



Com a identificação de um foco de Influenza Aviária em uma granja no município de Montenegro (RS), em maio, diversos compradores suspenderam temporariamente as importações do produto brasileiro, gerando impacto nos embarques. "Com a resolução rápida do caso e o Brasil se declarando livre de gripe aviária em junho, após 28 dias sem registrar novos casos, as restrições aos embarques foram gradativamente removidas. Com isso, a TCP alcançou um volume recorde na exportação de carne de frango no quarto trimestre e teve o melhor mês da série histórica em dezembro" comenta Guidolim.

De acordo com os dados levantados pelas Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), apenas no mês de dezembro, o Brasil exportou 510,8 mil toneladas de frango, o que representou uma alta de 13,9% frente ao desempenho do mesmo mês no ano anterior, gerando uma receita total de US\$ 947,7 milhões. No mesmo mês, a TCP registrou um novo recorde mensal para o embarque de carnes de frango, sendo responsável pela exportação de 233,9 mil toneladas, alta de 19% em comparação ao desempenho de dezembro de 2024, que havia sido de 197,4 mil toneladas.

A ABPA também informou que, em 2025, o país embarcou 5,324 milhões de toneladas de frango, alta de 0,6% em volume, gerando uma receita total de US\$ 9,790 bilhões. Já a TCP, maior corredor de exportação de carne de frango congelada do Brasil, foi responsável pelo embarque de 2,398 milhões de toneladas do produto, representando uma participação de mercado de 45% nas exportações.

O Paraná foi o estado de origem de mais de 70% do volume de frango exportado pela TCP. Já os principais destinos das cargas foram Emirados Árabes Unidos (9,1%), África do Sul (8%) e Japão (6,7%).

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 26/01/2026**



## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – LIDERANÇA EM PRODUTIVIDADE

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A consolidação da Portonave como líder em produtividade no cenário portuário nacional, pelo segundo ano consecutivo, reafirma a excelência operacional do terminal de Navegantes e a importância estratégica de Santa Catarina para o comércio exterior brasileiro. Com uma marca impressionante de 114 Movimentos por Hora (MPH), ao lado de uma movimentação de mais de 1,1 milhão de TEU no último ano, o terminal não apenas lidera o ranking produtivo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mas estabelece um novo paradigma de eficiência para o setor. O sucesso em escoar artigos vitais como carne congelada e madeira, tendo a China como principal destino, evidencia a capacidade da infraestrutura portuária em atender às demandas logísticas do agronegócio e da indústria nacional.

Com um pacote atual de investimentos de R\$ 2 bilhões, a Portonave sinaliza que não se acomoda com os recordes presentes, mas antecipa as demandas futuras da navegação global. A modernização do cais, projetada para suportar navios de até 400 metros de comprimento com calado de 17 metros, colocará a Portonave na vanguarda da logística marítima. O consequente aumento da capacidade operacional para 2 milhões de TEU é o passo necessário para que o Brasil acompanhe a tendência mundial de navios de grande escala, reduzindo custos unitários e otimizando o tempo de permanência das embarcações nos berços de atracação.

É fundamental destacar a relevância de investimentos contínuos em infraestrutura portuária para a manutenção da balança comercial brasileira. A adequação do cais em Navegantes, iniciada em 2024 e com conclusão prevista para o segundo semestre de 2026, representa mais do que uma obra de engenharia; é um reposicionamento geopolítico do terminal. A instalação de guindastes modernos e



de maior capacidade técnica garantirá que a produtividade, hoje já recordista, alcance novos patamares.

Além dos ganhos de capacidade, deve-se enfatizar que a modernização do terminal incorpora preceitos de sustentabilidade indispensáveis para a economia do século XXI. A implementação do sistema shore power, que permitirá o fornecimento de energia elétrica limpa para embarcações atracadas, é uma medida concreta de descarbonização que reduz a emissão de gases poluentes e ruídos. Essa visão sistêmica, que une alta performance operacional ao compromisso ambiental, eleva a Portonave a um padrão internacional de governança, atraindo investidores e armadores que priorizam cadeias de suprimento responsáveis.

A manutenção da liderança da Portonave no cenário brasileiro é um ativo que deve ser preservado por meio de políticas públicas que incentivem a inovação e a desburocratização do setor. O exemplo de Navegantes prova que a tecnologia e a gestão de processos são as ferramentas definitivas para que o Brasil supere seus gargalos logísticos e se consolide como uma potência exportadora eficiente, ágil e sustentável.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

### **OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - TERMINAL SANTOS 10: A AUDIÊNCIA PÚBLICA FALOU. FALTA A RESPOSTA!**

O desafio de transformar participação pública em decisão regulatória

**Por VALTER BRANCO - Engenheiro, consultor e executivo dos setores de Navegação e Logística Multimodal - [opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)**

Em março de 2025 foi realizada a consulta pública referente ao Terminal Santos 10 (STS-10), que registrou centenas de contribuições formais — número que, por si só, afasta qualquer argumento de baixa participação. Usuários, operadores, associações e agentes técnicos se manifestaram de forma consistente, apresentando propostas que foram muito além de opiniões genéricas. O problema central, portanto, não foi a ausência de colaboração, mas a falta de evidência de que essa colaboração tenha, de fato, influenciado o projeto.

Quando não há resposta técnica estruturada, justificativa pública ou rastreabilidade entre contribuição e decisão, a audiência pública deixa de ser um instrumento de aprimoramento regulatório e passa a cumprir apenas um papel formal. No caso do STS-10, inexistente obrigação de responder individualmente às contribuições; não há uma matriz pública que relacione sugestão, análise e decisão; tampouco se distingue o que foi rejeitado por inviabilidade técnica daquilo que foi simplesmente ignorado. A versão final do edital e do EVTEA surge, assim, sem conexão verificável com o debate público.

Esse vazio na obrigação de justificar decisões gera um descompasso evidente: participação existe, mas efetividade regulatória não. Sem efeito material sobre o projeto, o processo corre o risco de se tornar uma encenação procedimental, destinada apenas a blindar juridicamente a licitação. Ainda assim, a leitura consolidada das manifestações revela convergência clara em torno de alguns temas centrais, ainda que diluídos em diferentes itens da consulta.

A crítica mais recorrente concentrou-se nos parâmetros do planejamento econômico-operacional, em especial na adoção de dwell time médio (tempo médio de permanência das cargas no terminal) de 5,14 dias, ocupação de pátio próxima a 90% e exigência de movimentação mínima equivalente a 80% da capacidade projetada. Diversos participantes alertaram que esses números descrevem uma operação em regime permanente de estresse, e não um cenário sustentável, distorcendo projeções de movimentação e pressionando preços.

Em conexão direta com esse ponto, surgiu a proposta de recalcular a capacidade nominal do terminal, abandonando máximos teóricos e incorporando margens operacionais seguras. A crítica foi clara:

capacidade inflada no papel não se traduz em eficiência real e acaba transferindo risco e custo para os usuários. Outra sugestão recorrente foi a introdução de período livre de custos de armazenagem (free time) na importação, nos mesmos moldes da exportação.

A ausência dessa regra foi apontada como fator de congestionamento artificial de pátios e de aumento de custos logísticos, sem qualquer ganho sistêmico para o porto. Caso adotada em Santos, essa medida teria potencial extraordinário para fomentar competição não apenas no porto, mas em toda a sua área de influência logística.

Pode parecer controverso criar free time na importação sob o argumento de preservar a capacidade portuária — condição que não é nova e já foi adotada anteriormente, por exemplo, na licitação do terminal de Paranaguá. No entanto, conforme regra já existente para a exportação em alguns terminais, caso o período livre de cobrança seja ultrapassado, a armazenagem passa a ser cobrada retroativamente desde o dia da descarga. Na prática, somente usufruiria do benefício quem retirasse a carga do porto dentro do prazo estabelecido. Um incentivo para tornar o Terminal uma área de passagem de carga, e não de armazenagem.

No campo operacional, apareceu de forma consistente a demanda por garantia de antecipação razoável na abertura dos gates de exportação, assegurando ao exportador tempo suficiente para entrega da carga, melhor planejamento e redução de custos adicionais. Também foi recorrente o questionamento ao uso de índices nominais de produtividade que desconsideram perdas operacionais reais, assim como a preocupação com o risco de um terminal mono-berço nas fases iniciais do projeto, o que tende a limitar a competição efetiva.

Outras contribuições defenderam maior flexibilidade tecnológica e operacional, alertaram para a necessidade de preservar a carga geral e as operações Ro Ro e destacaram a importância de regras operacionais capazes de induzir competição real, para além da concorrência formal no momento do leilão. Por fim, surgiu de forma transversal a preocupação com a integração porto–cidade, com o objetivo de mitigar impactos urbanos e melhorar a fluidez logística.

**QUANDO NÃO HÁ RESPOSTA TÉCNICA ESTRUTURADA, JUSTIFICATIVA PÚBLICA OU RASTREABILIDADE ENTRE CONTRIBUIÇÃO E DECISÃO, A AUDIÊNCIA PÚBLICA DEIXA DE SER UM INSTRUMENTO DE APRIMORAMENTO REGULATÓRIO E PASSA A CUMPRIR APENAS UM PAPEL FORMAL.**

As colaborações apresentadas não pediram subsídios nem tratamentos privilegiados. Pediram regras operacionais simples, previsíveis e alinhadas às melhores práticas internacionais, capazes de reduzir custos, evitar gargalos e induzir competição real no Porto de Santos e sua área de influência. Ignorá-las não é uma escolha neutra: é uma decisão que preserva distorções conhecidas sob a aparência de normalidade regulatória.

**CONSTA QUE O MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS JÁ ENCAMINHOU À ANTAQ A MODELAGEM FINAL DO ARRENDAMENTO DO FUTURO TERMINAL, COM PREVISÃO DE LEILÃO EM DUAS ETAPAS A PARTIR DE ABRIL. ESSE ENCAMINHAMENTO, CONTUDO, NÃO PODE SE LIMITAR A DEFINIR QUEM PODE OU NÃO PARTICIPAR DO CERTAME. SE AS RECOMENDAÇÕES FINAIS NÃO INCORPORAREM AJUSTES CONCRETOS NO PLANEJAMENTO ECONÔMICO E OPERACIONAL — ESPECIALMENTE NA REVISÃO DE PARÂMETROS IRREAIS — A AUDIÊNCIA PÚBLICA TERÁ CUMPRIDO APENAS UMA FUNÇÃO FORMAL, SEM IMPACTO MATERIAL SOBRE O PROJETO**

Consta que o Ministério de Portos e Aeroportos já encaminhou à Antaq a modelagem final do arrendamento do futuro terminal, com previsão de leilão em duas etapas a partir de abril. Esse encaminhamento, contudo, não pode se limitar a definir quem pode ou não participar do certame. Se as recomendações finais não incorporarem ajustes concretos no planejamento econômico e



operacional — especialmente na revisão de parâmetros irreais — a audiência pública terá cumprido apenas uma função formal, sem impacto material sobre o projeto.

Audiências públicas só fazem sentido quando produzem consequência. Sem resposta técnica às contribuições, deixam de ser instrumento de aprimoramento regulatório e se transformam em mero carimbo de legitimidade.

Persistir em parâmetros que pressupõem operação permanente no limite é optar conscientemente por um terminal novo que nasce velho: caro, congestionado e incapaz de exercer o papel de liderança e competitividade que o Porto de Santos exige.

*Valter Branco é engenheiro e consultor, com MBA em Comércio Exterior e Finanças Internacionais, e mais de 30 anos de experiência em navegação e logística multimodal.*

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **APREENSÃO**

Uma operação conjunta de alta complexidade realizada na tarde do último sábado, dia 24, resultou na apreensão de 148 quilos de cocaína no Porto de Santos (SP). A droga estava estrategicamente escondida no casco (especificamente na “caixa de mar”) do navio mercante Orange Star, uma embarcação especializada no transporte de suco de laranja. A ação foi fruto de um trabalho de inteligência e cooperação interagências que envolveu a Marinha do Brasil, a Polícia Federal (PF), a Capitania dos Portos de São Paulo e a Guarda Portuária.

#### **A DESCOBERTA**

A droga foi encontrada por mergulhadores especializados da Marinha durante uma inspeção de rotina no casco da embarcação, antes de sua partida. O navio tinha como destino final o Porto de Roterdã, nos Países Baixos (Holanda), um dos principais hubs de entrada de mercadorias na Europa. Foram recolhidos diversos fardos contendo tabletes de cloridrato de cocaína, a forma mais pura e valiosa da droga. Todo o material foi encaminhado à Delegacia da Polícia Federal em Santos, onde foi aberto um inquérito para investigar a autoria e a origem da carga ilícita.

#### **NOVA TENDÊNCIA**

Esta apreensão ocorre em um momento de intensificação do policiamento subaquático no maior porto da América Latina. Somente nos últimos 30 dias, esta foi a segunda grande operação do tipo (em dezembro de 2025, outros 100 kg haviam sido retirados de um navio com destino à África do Sul). A modalidade de esconder drogas no casco, abaixo da linha d'água, é uma tática utilizada por facções criminosas para tentar burlar os scanners e as fiscalizações de contêineres convencionais, exigindo o emprego constante de mergulhadores e drones subaquáticos pelas forças de segurança.

#### **INVESTIMENTOS FERROVIÁRIO**

O Ministério dos Transportes deu um passo decisivo para garantir que os investimentos no setor ferroviário saiam do papel com eficiência. Em portaria publicada na última sexta-feira, dia 23, a pasta estabeleceu novas e rigorosas regras de governança para os recursos privados oriundos de acordos e obrigações contratuais com as concessionárias. A medida visa destravar bilhões de reais que, muitas vezes, ficavam retidos em disputas judiciais ou sem destinação clara, direcionando-os obrigatoriamente para projetos estratégicos nacionais.

#### **MAIOR CONTROLE**

A portaria assinada pelo ministro Renan Filho introduz mecanismos de controle inéditos para o setor: Os recursos não poderão mais ser aplicados de forma dispersa. Eles devem ser destinados exclusivamente a projetos do Novo PAC e do Plano Nacional de Logística (PNL). A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) passa a ter a obrigação de publicar relatórios a cada três meses,



detalhando o saldo dos recursos, os rendimentos financeiros e o estágio de execução das obras. Caso o dinheiro não seja utilizado conforme os prazos e regras estabelecidos, os valores poderão ser recolhidos diretamente ao Tesouro Nacional.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

### **POLÍTICA - MANIFESTAÇÃO DE NIKOLAS EM BRASÍLIA REÚNE 18 MIL PESSOAS, DIZ MONITORAMENTO DA USP**

Um raio atingiu a área, algumas pessoas ficaram desacordadas e 72 precisaram ser socorridas pelo Corpo de Bombeiros. Ao todo, 32 pessoas foram levadas para dois hospitais e oito apresentavam 'condições instáveis'.

**Do Estadão Conteúdo**

A manifestação organizada pelo deputado Nikolas Ferreira (PL-MG) reuniu 18 mil pessoas em Brasília, neste domingo, 25, segundo levantamento do Monitor do Debate Político da Universidade de São Paulo (USP) e da ONG More in Common.

Com margem de erro de 12%, o cálculo aponta um público, no momento de pico, entre 15,8 mil e 20,1 mil participantes, segundo a análise. A contagem foi feita a partir de fotos aéreas analisadas com software de inteligência artificial. Nikolas promoveu uma caminhada com apoiadores que andaram de Paracatu (MG) até Brasília durante nesta semana. O evento foi batizado de "Caminhada pela Paz" e movimento "Acorda, Brasil".

A manifestação foi marcada por coros com críticas ao presidente Lula e faixas pedindo o seu impeachment. Um carro de som foi posicionado na praça para permitir a realização de discursos.

Um raio atingiu a área, algumas pessoas ficaram desacordadas e 72 precisaram ser socorridas pelo Corpo de Bombeiros no local. Ao todo, 32 pessoas foram levadas para dois hospitais e oito apresentavam 'condições instáveis'.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

### **TRANSPORTES - RODOVIAS - AGU AFASTA COBRANÇA DE R\$ 24 MILHÕES POR TERRENO EM SANTOS**

Tribunal mantém decisão que extingue ação de empresa que cobrava valor por obras viárias na Via Anchieta

**Por MARIANA NEROME** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A Advocacia-Geral da União (AGU) confirmou no Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF3) a decisão que extingue uma ação da empresa Âncora Administração e Comércio. A companhia reivindicava R\$ 24 milhões da União como compensação pela perda de domínio e benfeitorias em um terreno de 28 mil m², utilizado para reconfigurar o acesso rodoviário a Santos pela Via Anchieta, no estado de São Paulo.

O tribunal acatou os argumentos da Procuradoria Regional da União da Terceira Região (PRU3). Segundo o órgão, a empresa não tinha legitimidade para processar a União pelo aterro do solo e pela retirada da posse.

O terreno misturava áreas públicas e particulares. Na porção que incluía terrenos de marinha e acréscimos, a Brasterra Investimentos e Participações Empresariais constava como titular dos direitos de ocupação junto à Superintendência do Patrimônio da União em São Paulo (SPU-SP), conforme os Registros Imobiliários Patrimoniais (RIPs).

Em 2007, a Brasterra transferiu seus direitos sobre o imóvel para integrar o quadro societário da Âncora.

A mudança foi registrada no Cartório de Registro de Imóveis, porém, a SPU-SP não recebeu notificação. Sem comunicação ao órgão federal, a transação não produziu efeitos perante a administração pública e a regularização da posse ainda dependia do pagamento de taxas e laudêmio, valores que não foram recolhidos.

### Cancelamento

Nove anos após o negócio entre as duas empresas, a União cancelou o direito de ocupação em 2016. O órgão ainda desconhecia a transferência entre as companhias.

O cancelamento atendeu solicitação da Prefeitura de Santos, que pretendia reformular o acesso viário da entrada da cidade e do Porto de Santos no local.

Tanto a sentença inicial quanto o acórdão do tribunal entenderam que não existe relação jurídica vinculando a Âncora à União, não havendo evidências de que os envolvidos no negócio entre a empresa e a Brasterra informaram o contrato à União antes do cancelamento dos Registros Imobiliários Patrimoniais, independentemente da obrigação de pagar laudêmio. A explicação vem da advogada da União, Maria Carolina Lascala, coordenadora de Patrimônio e Meio Ambiente da Procuradoria Regional da União da Terceira Região.

A AGU ainda destacou na contestação à apelação que a jurisprudência firmou entendimento sobre o regime jurídico dos bens da União. A transferência de direitos de ocupação sobre imóveis em terrenos acrescidos de marinha só pode ocorrer quando o inscrito na Superintendência do Patrimônio da União paga o laudêmio e recebe autorização do órgão para realizar a transação, o que neste caso, nenhuma dessas condições se concretizou.

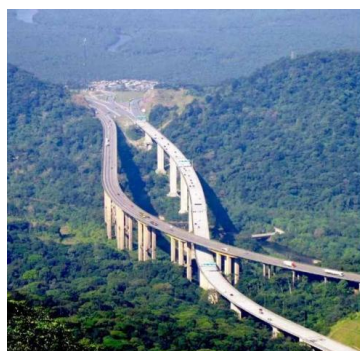
**A AGU AINDA DESTACOU NA CONTESTAÇÃO À APELAÇÃO QUE A JURISPRUDÊNCIA FIRMOU ENTENDIMENTO SOBRE O REGIME JURÍDICO DOS BENS DA UNIÃO. A TRANSFERÊNCIA DE DIREITOS DE OCUPAÇÃO SOBRE IMÓVEIS EM TERRENOS ACRESCIDOS DE MARINHA SÓ PODE OCORRER QUANDO O INSCRITO NA SUPERINTENDÊNCIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO PAGA O LAUDÊMIO E RECEBE AUTORIZAÇÃO DO ÓRGÃO PARA REALIZAR A TRANSAÇÃO, O QUE NESTE CASO, NENHUMA DESSAS CONDIÇÕES SE CONCRETIZOU**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 26/01/2026

## TRANSPORTES - RODOVIAS - TJ DE SÃO PAULO SUSPENDE OBRA VIÁRIA NA ZONA SUL CONTRATADA PELA PREFEITURA

Contrato de R\$ 2,1 bilhões com a espanhola Acciona foi interrompido após ação movida por concorrente derrotada na licitação

### Do Estadão Conteúdo



**A obra prevê a construção de um complexo viário que ligará a Avenida Jornalista Roberto Marinho e a Rodovia dos Imigrantes, na zona sul da cidade**

O Tribunal de Justiça de São Paulo suspendeu um contrato de R\$ 2,1 bilhões, assinado pela Prefeitura da capital com a empreiteira espanhola Acciona, que prevê a construção de um complexo viário que ligará a Avenida Jornalista Roberto Marinho e a Rodovia dos Imigrantes, na zona sul da cidade.

A decisão, tomada em segunda instância e após uma ação movida pela construtora Álya, foi assinada na última quinta-feira, 22, pelo desembargador José Helton Nogueira



Diefenthäler Júnior, relator do caso. A Acciona e Álya informaram que não vão comentar a decisão. Procurada, a Prefeitura não se manifestou até a publicação deste texto. O espaço segue aberto.

A medida é um desdobramento de um processo licitatório que foi parar na Justiça, que envolve três concorrentes: a Acciona, o consórcio Expresso Roma (formado pelas empreiteiras brasileiras Odebrecht e Álya – antiga Queiroz Galvão), e o consórcio Nova Roma (que une as empresas Construbase, FM Rodrigues e Uranpres).

Inicialmente, o vencedor da licitação havia sido o consórcio Expresso Roma, com uma proposta de R\$ 1,8 bilhão. A Acciona, que ficou em terceiro lugar e com uma proposta de R\$ 2,1 bilhões, entrou com recurso para desqualificar as concorrentes sob a justificativa de que o projeto apresentado pela Álya não incluía dois viadutos, um túnel linear e obras de macrodrenagem exigidas no projeto original da Prefeitura. O Expresso Roma se defendeu afirmando que o plano das construtoras previa soluções que substituiriam os empreendimentos ausentes. A administração municipal acatou o recurso da empresa espanhola e assinou o contrato com a Acciona. Em nota ao Estadão no começo da semana, a Prefeitura disse que os viadutos e as demais intervenções eram “essenciais” para a obra e afirmou que o processo foi transparente.

Em resposta à sua desqualificação, a Álya acionou a Justiça com o objetivo de reverter a situação por meio de liminar. Após ter o pedido indeferido na primeira instância, a construtora recorreu e conseguiu, nesta quinta, suspender o contrato firmado entre a Prefeitura e a Acciona de forma temporária.

A decisão foi tomada pelo desembargador Nogueira Diefenthäler, que, ao analisar o pedido, considerou não ser possível fazer, por ora, uma avaliação técnica sobre o cumprimento, ou não, das exigências do projeto por parte da Álya. Além disso, por entender que o certame envolve uma alta quantia financeira e uma obra de grande porte de interesse público, decidiu pela suspensão do contrato “por prudência”.

“A concessão do efeito suspensivo, portanto, liga-se exclusivamente ao exercício do poder geral de cautela, e, neste passo, considere o estágio avançado do procedimento licitatório a relevância econômico-financeira do ajuste e as repercussões sociais da obra objeto do contrato”, afirmou o desembargador.

O magistrado destacou e reforçou ainda que não se trata de uma decisão definitiva. “(...) sem que isso implique, no presente tempo deste processo, a expressão de um juízo conclusivo (...). Tudo será objeto a ser a posteriori apreciado na apreciação dos elementos substanciais e prejudiciais introduzidos no presente recurso”, ponderou. Questionada para comentar a decisão, a Álya também informou que não vai se manifestar.

O consórcio Nova Roma (formado pela Construbase, FM Rodrigues e Uranpres), que havia ficado inicialmente em segundo lugar, também na frente da Acciona, com uma proposta de R\$ 2 bilhões, teve a sua nota rebaixada após reanálise técnica e foi ultrapassado pela empresa espanhola. O grupo também entendeu ter sido prejudicado e acionou a Justiça na última quarta, 21, para suspender o contrato de forma temporária o pedido foi indeferido.

### **Ligação deve se estender por 4,8 quilômetros**

O prazo de execução das obras do complexo é de 48 meses, contados da data fixada na Ordem de Serviço, com vigência contratual de até 51 meses. A previsão é de que a ligação entre a Roberto Marinho e a Imigrantes se estenda por 4,8 quilômetros. O novo viário inclui três faixas de rolamento em ambos os sentidos, além de 2 km com ciclovia e faixa exclusiva para motociclistas.

Também são previstas intervenções de drenagem, como a canalização de 1,3 km de extensão do Córrego Água Espriada, e a implementação de um parque linear de 314 mil metros quadrados ao longo do curso d'água. Conforme a Prefeitura, as obras devem beneficiar cerca de 700 mil moradores da cidade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## TRANSPORTES - RODOVIAS PAGAMENTO EM DINHEIRO CAI PARA MENOS DE 7,5% NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

Cartões e Pix avançam nas concessões federais após portaria do governo, enquanto TAGs concentram a maior parte das transações

### **Do Estadão Conteúdo**



***Usuários sem esses dispositivos ficavam restritos ao pagamento em dinheiro, o que ampliava a exposição a riscos em praças de cobranças, que são consideradas pontos críticos nas rodovias***

O pagamento em dinheiro responde hoje por menos de 7,5% das transações nas praças de pedágio, segundo dados das principais concessionárias que operam no País. A oferta de cartões e Pix passou a ser obrigatória por portaria do governo federal há quase dois anos. À época, a implementação dos meios digitais encontrou resistência no setor, mas, desde então, têm ganhado espaço em detrimento do pagamento em espécie.

No começo de 2024, quando a medida foi lançada, as operadoras de rodovias demonstraram preocupação com entraves técnicos, especialmente para o Pix, citando dificuldades de conectividade, maiores despesas e risco de filas. A implementação, no entanto, mostra que parte dessas barreiras técnicas pôde ser superada, conforme avalia a secretária de Transportes Rodoviários, Viviane Esse.

Atualmente, 100% das concessões federais aceitam pagamento por cartão de débito, ante 85% em abril de 2024. No mesmo período, a aceitação de cartão de crédito avançou de 54% para 76%, enquanto o Pix passou de uma presença residual, disponível em apenas três das 174 praças, para 70% das concessionárias, segundo dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e do Ministério dos Transportes.

A adoção dessas alternativas não tem caráter obrigatório imediato para os contratos anteriores a 2024. Isso porque o tema está em discussão na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), instância necessária para consolidar a regra. Já para os novos contratos, cartões e Pix são meios obrigatórios.

Viviane explica que parte relevante da receita de pedágio já era arrecadada por meios eletrônicos, especialmente via tags de passagem automática, mas usuários sem esses dispositivos ficavam restritos ao pagamento em dinheiro, o que ampliava a exposição a riscos em praças de cobranças, que são consideradas pontos críticos nas rodovias.

“Antes, era necessário prever nos contratos de concessão a guarda e o transporte de valores em espécie, o que elevava custos e riscos, inclusive de assaltos. Com os meios eletrônicos há economia operacional e menor exposição a situações de violência”, afirma.

### **TAG domina**

A migração dos meios de pagamento tem sido liderada pelas TAGs. No Sistema Ecovias, composto por 12 concessionárias, 82,4% dos pagamentos ocorrem por meio das pistas automáticas. Entre as também 12 rodovias administradas pela Motiva, a participação das TAGs avançou de 75% para 83% entre 2023 e 2025, enquanto, na Arteris, que faz a gestão de sete estradas, o dispositivo responde por 85,3% das transações.

Na sequência, aparecem os cartões de débito e crédito como alternativa para usuários sem TAG. Nas concessões da EcoRodovias os cartões respondem por 10,8% das transações. Na Motiva, a

participação conjunta de débito e crédito subiu de 7,8% para 11% nos últimos dois anos. Já na Arteris, o cartão de débito por aproximação representa cerca de 7% das operações.

Em contrapartida, a participação do dinheiro caiu de 13,1% para 4,7% do total nas rodovias administradas pela Motiva. Nas estradas da EcoRodovias, a forma de pagamento representa 6,2% do total e na Arteris, 7,5%.

A Motiva planeja zerar o uso de dinheiro físico até o final de 2026 e reforça que a utilização de cédulas vem caindo de forma consistente nos últimos anos. Segundo o CEO da Motiva Rodovias, Eduardo Camargo, a ampliação dos meios digitais tem sido bem recebida pelos usuários. “Vemos uma grande aceitação. Havia uma demanda reprimida”.

Segundo a Arteris, a adoção de novos métodos de pagamento segue critérios técnicos rigorosos, com foco na segurança viária e na estabilidade das transações. “A introdução dessas soluções é pautada por critérios de viabilidade técnica que garantam a plena atenção do usuário ao volante, a segurança e a estabilidade das transações”, afirma a companhia.

### **Baixa adesão ao Pix**

Apesar de já ser aceito por 70% das concessionárias de rodovias federais, o uso do Pix ainda é limitado nas praças de pedágio. No Sistema Ecovias, a modalidade responde por 0,4% das transações. Na Arteris, onde a tecnologia ainda está em fase inicial de implantação, o Pix representa menos de 1% dos pagamentos.

A secretária de Transportes Rodoviários, Viviane Esse, afirma que a baixa participação está relacionada a desafios técnicos. “A operação exige totens em alturas diferentes, para atender desde veículos de passeio até caminhões, além de sinal de celular estável nas praças”, diz.

Uma das principais preocupações iniciais das concessionárias era o possível aumento do tempo de parada nas cabines. A experiência, segundo Viviane, mostrou o contrário. “A adoção de totens simplificou o processo: o veículo é identificado e o pagamento via Pix ocorre de forma tão rápida quanto no débito ou no crédito.”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## **TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO ITAQUI SE CONSOLIDA COMO PRINCIPAL HUB LOGÍSTICO DO ARCO NORTE**

Itaqui encerrou 2025 com uma movimentação total de 36.840.941 toneladas, ultrapassando o recorde anterior registrado em 2023

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**



***O desempenho anual foi impulsionado por um fluxo contínuo de 1.007 atracções ao longo dos doze meses***

Em 2025, Porto do Itaqui (MA) consolidou sua posição estratégica como o principal hub logístico do Arco Norte do Brasil. O complexo encerrou o ano com uma movimentação total de 36 milhões de toneladas (36.840.941), estabelecendo um novo

marco histórico, ultrapassando o recorde anterior registrado em 2023.

O desempenho anual foi impulsionado por um fluxo contínuo de 1.007 atracções ao longo dos doze meses.

Os recordes expressivos foram principalmente nos segmentos de grãos sólidos e líquidos. O grande destaque do ano foi o mês de agosto, quando o terminal atingiu seu pico operacional com 3.859.290 toneladas movimentadas, a maior marca mensal da história do complexo.

Em novembro de 2025, a movimentação de fertilizantes superou o volume total registrado em todo o ano de 2024. O acumulado atingiu 4,14 milhões de toneladas, ultrapassando a marca anterior de 4,03 milhões de toneladas. O mês de novembro foi marcado pelo melhor desempenho histórico para duas cargas específicas: a soja que alcançou o recorde de 578.178 toneladas, superando o melhor marco anterior para o mês, registrado em 2018; Já o fertilizante também registrou seu melhor novembro histórico com 578.178 toneladas, batendo o recorde mensal estabelecido em 2024.

No segmento de líquidos, o destaque ficou para o GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) em outubro de 2025. O volume de 17.990 toneladas representou a maior movimentação do produto desde 2020, consolidando um novo recorde para o período.

Futuro e sustentabilidade operacional

O encerramento de 2025 com números recordes projeta o Porto do Itaquí para um novo ciclo de crescimento. A consolidação dos quatro lotes do TEGRAM, com destaque para a CLI, que liderou a movimentação com 3,8 milhões de toneladas demonstra a força da parceria entre a gestão pública e a iniciativa privada. Além dela, as operações da ALZ (3,5 milhões), Bunge (3,4 milhões) e TCN (2,8 milhões) foram fundamentais para sustentar o escoamento da safra recorde. Juntos eles somam mais de 13 milhões de toneladas movimentadas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## TRANSPORTES - FERROVIAS - GOVERNO AVALIA PRORROGAÇÃO TEMPORÁRIA DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA

Medida em estudo busca evitar vácuo regulatório enquanto a renovação antecipada da FCA avança na ANTT e no TCU

Por **ALINE SILVA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**A Ferrovia Centro-Atlântica é considerada a maior concessão ferroviária do país, com mais de 7 mil quilômetros de trilhos**

O governo federal estuda a possibilidade de estender temporariamente o contrato de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), operada pela VLI, como forma de evitar um vácuo regulatório e garantir a continuidade da operação ferroviária. A concessão atual vence em agosto deste ano, e técnicos avaliam que não há tempo hábil para concluir todas as etapas necessárias à renovação antecipada antes do fim do contrato.

A alternativa em análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres é a assinatura de um termo aditivo temporário, que funcionaria como uma “ponte regulatória” até a definição final sobre a renovação do contrato.

A medida é prevista na legislação de 2017, que permite soluções transitórias quando há risco de descontinuidade do serviço público.

O contrato original da FCA foi firmado em 28 de agosto de 1996, com prazo de 30 anos. Com apenas alguns meses restantes até o encerramento da vigência, técnicos da ANTT consideram o período crítico para a finalização de todas as etapas formais da renovação, incluindo análise técnica, aprovação interna e aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

Apesar da discussão sobre a prorrogação emergencial, o Ministério dos Transportes mantém oficialmente o cronograma de renovação antecipada da concessão. A expectativa é de que a diretoria

colegiada da ANTT aprove, em fevereiro de 2026, o relatório final da audiência pública que trata do tema, incorporando as contribuições recebidas da sociedade e do setor.

**APESAR DA DISCUSSÃO SOBRE A PRORROGAÇÃO EMERGENCIAL, O MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES MANTÉM OFICIALMENTE O CRONOGRAMA DE RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA CONCESSÃO. A EXPECTATIVA É DE QUE A DIRETORIA COLEGIADA DA ANTT APROVE, EM FEVEREIRO DE 2026, O RELATÓRIO FINAL DA AUDIÊNCIA PÚBLICA QUE TRATA DO TEMA, INCORPORANDO AS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DA SOCIEDADE E DO SETOR**

Após essa etapa, o plano de outorga deverá ser analisado pelo ministério e, na sequência, encaminhado ao TCU. A avaliação da Corte pode se estender até julho, o que deixaria a assinatura do novo contrato para o mesmo mês do encerramento da concessão atual. O governo reconhece, no entanto, que não há prazo definido para a conclusão da análise pelo tribunal.

Em nota enviada à reportagem, a ANTT confirmou o estágio atual do processo e indicou o cronograma estimado. “A conclusão desta análise está prevista para fevereiro de 2026, oportunidade em que, após a aprovação do relatório final da Audiência Pública, o projeto será submetido à Corte de Contas da União”, informou a agência. Segundo o regulador, “a previsão para a assinatura de um aditivo contratual é agosto de 2026”, ressaltando que os prazos são estimativos e podem sofrer ajustes.

A Ferrovia Centro-Atlântica é considerada a maior concessão ferroviária do país, com mais de 7 mil quilômetros de trilhos interligando estados como Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e o Distrito Federal. O acordo em negociação prevê a renovação de 4.138 quilômetros da malha e a devolução à União de outros 3.082 quilômetros considerados abandonados.

O pacote de investimentos associado à renovação é estimado em R\$ 28 bilhões ao longo de 30 anos. Entre as obras previstas estão o contorno ferroviário de São Félix, na Bahia; a passagem ferroviária de Licínio de Almeida; a implantação de bitola mista entre Tocandira e Brumado, para integração com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol); além do contorno ferroviário de Belo Horizonte, em Minas Gerais, ainda em fase de projeto.

Segundo o governo, a renovação antecipada é considerada financeiramente mais vantajosa do que uma eventual relicitação da malha, com estimativa de valor presente líquido positivo de R\$ 5,3 bilhões.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## TRANSPORTES - AVIAÇÃO - SETOR AÉREO LAMENTA MORTE DE CONSTANTINO JÚNIOR, CRIADOR DA GOL

Executivo é lembrado como empreendedor que introduziu um novo modelo de negócios e ajudou a ampliar a concorrência na aviação brasileira

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



### **Constantino Jr. sofria de câncer no pâncreas**

na manhã de sábado, aos 57 anos, em decorrência de um câncer.

A morte de Constantino de Oliveira Júnior, fundador e presidente do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas, provocou forte repercussão no setor de aviação neste fim de semana. Entidades representativas e companhias aéreas destacaram o papel do executivo na transformação do transporte aéreo no Brasil, ressaltando seu perfil empreendedor e a contribuição para a ampliação do acesso da população ao modal. Constantino morreu

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) e empresas do setor se manifestaram sobre a morte de Constantino de Oliveira Júnior, fundador e presidente do Conselho de Administração da Gol. As mensagens de pesar celebraram Constantino como um “visionário” da aviação brasileira.



“A Abear manifesta profundo pesar pelo falecimento de Constantino de Oliveira Júnior, fundador e presidente do Conselho de Administração da Gol Linhas Aéreas e membro titular do Conselho Deliberativo da Abear. Empreendedor visionário, Constantino foi um dos grandes responsáveis por redefinir o transporte aéreo no Brasil. À frente da criação da Gol, tornou-se a imagem de um novo modelo de companhia aérea no País. Como legado, Constantino deixa inestimável contribuição para a democratização da aviação comercial brasileira”, disse a associação.

O Grupo Abra, do qual Constantino foi fundador e onde atuava como presidente do Conselho de Administração, destacou que o executivo foi um “verdadeiro visionário, guiado por um propósito claro: tornar o transporte aéreo acessível a todos”.

“Sob sua liderança, a Gol tornou-se a primeira companhia aérea do Brasil a democratizar o transporte aéreo, impulsionando o desenvolvimento e o crescimento em todo o País, e o Abra Group foi criado para expandir esse propósito por toda a América Latina. O Abra continuará seu legado, trabalhando por um ambiente mais equilibrado na América Latina, fortalecendo a conectividade, aprimorando a forma como a região voa e promovendo maior acesso ao transporte aéreo para todos.”

A Latam Airlines Brasil lamentou o falecimento de Constantino e se referiu ao executivo como um “empreendedor visionário” e “um dos grandes responsáveis por transformar o mercado da aviação no Brasil”. “À frente da fundação da Gol, introduziu um modelo de negócios inovador, que ampliou o acesso ao transporte aéreo, estimulou a concorrência e contribuiu de maneira decisiva para o crescimento e a modernização do setor no País. Sua capacidade de inovar, aliada à coragem de desafiar paradigmas estabelecidos, deixou um legado duradouro para a indústria e para milhões de brasileiros que passaram a voar”, disse a empresa.

Hoje a aviação brasileira perde uma de suas figuras mais relevantes, afirmou a Azul Linhas Aéreas. “O falecimento de Constantino de Oliveira Júnior representa uma perda significativa para todo o setor aéreo do País. Empreendedor visionário na fundação da Gol Linhas Aéreas, teve papel decisivo na transformação da aviação no Brasil, ampliando o acesso ao transporte aéreo e deixando um legado que seguirá influenciando nossa indústria por muitos anos.”

### **Trajetória e legado**

Empresário mineiro, Constantino de Oliveira Júnior foi um dos responsáveis por popularizar a aviação no Brasil ao apostar no modelo de baixo custo, introduzindo o conceito de “custo baixo, tarifa baixa” no País. Ele estava internado na capital paulista e morreu em decorrência de um câncer.

“Neste dia de enorme tristeza, a companhia se solidariza com os familiares e amigos, expressando seus sentimentos e reconhecendo seu legado”, disse a Gol Linhas Aéreas Inteligentes, em nota. Constantino Júnior e a família constituíram a companhia aérea há 25 anos. “Os princípios estabelecidos por seu fundador fizeram a companhia crescer e hoje fazer parte de um grupo internacional”, acrescenta a empresa.

Na manhã de sábado, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, lamentou a morte de Constantino Júnior em publicação no X. “É com muita tristeza que recebo a notícia da morte de Constantino Júnior. Sua trajetória à frente da Gol teve um papel decisivo no fortalecimento da aviação brasileira, ampliando conexões, oportunidades e o desenvolvimento do setor no país. Deixa um legado importante e duradouro. Meus sentimentos à família, amigos e colegas.”

Nascido em Patrocínio (MG) e filho de Nenê Constantino, empresário do setor de transportes, Constantino Júnior cursou Administração de Empresas na Universidade do Distrito Federal e participou do Programa Executivo de Gestão Corporativa da Association for Overseas Technical Scholarships, em Yokohama, no Japão. Antes de fundar a Gol, ocupou o cargo de diretor na Comporte Participações, empresa que controla diversas companhias de transporte terrestre de passageiros, entre 1994 e 2000.

Em 2001, assumiu o cargo de diretor-presidente (CEO) da companhia aérea e, em 2004, tornou-se membro do conselho de administração, acumulando ambas as funções até 2012. No mesmo ano,

liderou a estreia das ações da Gol nas Bolsas de Valores de São Paulo e de Nova York. Em 2012, passou a presidir o Conselho de Administração, função que exercia até o momento.

Constantino também era membro do Conselho de Administração e um dos fundadores do Grupo Abra.

**AS MENSAGENS DE PESAR CELEBRARAM CONSTANTINO COMO UM “VISIONÁRIO” DA AVIAÇÃO BRASILEIRA. “A ABEAR MANIFESTA PROFUNDO PESAR PELO FALECIMENTO DE CONSTANTINO DE OLIVEIRA JÚNIOR, FUNDADOR E PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA GOL LINHAS AÉREAS E MEMBRO TITULAR DO CONSELHO DELIBERATIVO DA ABEAR. EMPREENDEDOR VISIONÁRIO, CONSTANTINO FOI UM DOS GRANDES RESPONSÁVEIS POR REDEFINIR O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL. À FRENTE DA CRIAÇÃO DA GOL, TORNOU-SE A IMAGEM DE UM NOVO MODELO DE COMPANHIA**

A Gol lembra que ele foi escolhido como “Executivo de Valor” em 2001 e 2002 pelo jornal Valor Econômico, e como “Executivo Líder” no setor de logística em 2003 pelo jornal Gazeta Mercantil, além de ter sido nomeado “Executivo Ilustre” na categoria Transporte Aéreo na premiação GALA, patrocinada pela IATA, em 2008. Apaixonado por automobilismo, Constantino Júnior também foi piloto na Porsche GT3 Cup Challenge Brasil, chegando a ser vice-campeão na categoria em 2008 e campeão em 2011.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## TRANSPORTES - AVIAÇÃO - JUSTIÇA CONDENA TAP POR IMPEDIR EMBARQUE DE CÃO DE SERVIÇO DE CRIANÇA COM TEA

Companhia aérea portuguesa terá de pagar R\$ 60 mil por danos morais após barrar animal em voo entre Rio e Lisboa

**Do Estadão Conteúdo Da Redação**



**O cachorro foi impedido já na cabine da aeronave, mesmo diante da apresentação de autorização prévia e da documentação exigida**

A Justiça do Estado do Rio de Janeiro condenou a companhia Transportes Aéreos Portugueses (TAP) a pagar R\$ 60 mil por danos morais, por impedir o embarque de um cão de serviço de uma menina de 12 anos com Transtorno do Espectro Autista (TEA) em voo do Rio de Janeiro para Lisboa em abril e maio de 2025. O Estadão procurou a TAP e aguarda retorno. O espaço segue aberto.

Segundo os autos, o cachorro foi impedido já na cabine da aeronave, mesmo diante da apresentação de autorização prévia e da documentação exigida. A decisão é da 5ª Vara Cível da Comarca de Niterói. A família cogitou não viajar, mas decidiu embarcar por compromissos profissionais inadiáveis. O juiz Alberto Republicano de Macedo explicou a gravidade da ação da companhia. “A autora, criança com TEA, depende do cão de serviço não apenas como ‘companhia’, mas como tecnologia assistiva de mitigação de crises sensoriais, regulação emocional e facilitação de interação com o ambiente”. Depois, argumentou que a separação abrupta, no contexto estressante do deslocamento aéreo internacional, potencializou o sofrimento e a desorganização funcional em uma intensidade maior do que a de uma pessoa sem o TEA.

No documento, a família relatou que a separação “resultou em sofrimento emocional significativo, dificuldades alimentares e quadro depressivo, comprovado por laudos médicos anexados aos autos”

### Relembre

Em abril de 2025, o labrador foi impedido de seguir viagem pela companhia junto com a tutora e sua família, quando eles se mudaram para Portugal, por causa da ausência de comprovação de que Teddy era um cão de serviço.

Em maio, um voo da TAP que levaria Teddy foi cancelado após a companhia aérea portuguesa descumprir uma liminar da Justiça, que determinava o transporte do cão de serviço na cabine.

Na época, a empresa afirmou que a decisão judicial violava o manual de operações da TAP e que “colocaria em risco a segurança a bordo” caso o animal fosse transportado junto com os passageiros e fora da caixa.

Conforme a companhia, o animal não apresentava o certificado necessário para animais de serviço, que permite a viagem na cabine. A TAP, então, sugeriu a ida do cão no bagageiro, o que foi negado pela irmã da tutora, que era a responsável na ocasião por levar Teddy até Portugal.

“A TAP lamenta a situação, que lhe é totalmente alheia, mas reforçamos que jamais poremos em risco a segurança dos nossos passageiros”, disse a companhia.

O voo com 288 passageiros foi cancelado e atrasou a decolagem dos seguintes que possuíam a mesma rota. A companhia afirmou que “os voos foram reprogramados com grave impacto para os passageiros”, que conseguiram viajar no dia seguinte.

No fim de maio, Teddy finalmente embarcou para Lisboa. A solução encontrada e que permitiu o embarque do labrador, de acordo com a TAP, foi a presença do treinador de Teddy, que poderia ter um controle maior sobre o animal. Ele também estava acompanhado pela irmã de sua tutora.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## FINANÇAS CRÉDITOS DE CARBONO COMEÇAM A SER DISCUTIDOS COMO GARANTIA FINANCEIRA NO BRASIL

Com a regulamentação do SBCE em curso, advogados e investidores avaliam o uso desses ativos em financiamentos e empréstimos

**Do Estadão Conteúdo**



***Assis admite que essa é uma possibilidade ainda bastante desconhecida e não utilizada mesmo fora do Brasil, em mercados onde a emissão e uso dos créditos de carbono estão mais maduros***

Com o processo de regulamentação do mercado brasileiro de crédito de carbono em andamento e a perspectiva de que o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE) esteja plenamente operacional até 2030, surge um atrativo a mais para esses papéis. “Como ativo financeiro, o crédito de carbono tem um valor econômico e pode ser usado como garantia de financiamentos e empréstimos”, diz Luiz Roberto de Assis, advogado especializado no setor e sócio do escritório Levy & Salomão Advogados.

Pioneiro nessa proposta, Assis conta que tem registrado um interesse crescente dos investidores pelo mercado de carbono, principalmente depois da aprovação da lei 15.042, que instituiu o SBCE. Nela estão definidos os setores que serão obrigados a fazer compensação de suas emissões, além de estar previsto que seguradoras, entidades de previdência complementar, sociedades de capitalização e resseguradoras comprem um percentual mínimo de 0,5% sobre suas reservas técnicas e provisões em créditos de carbono.

O advogado chama a atenção para o fato de a lei 15.042 ter criado três ativos identificados como créditos de carbono a Cota Brasileira de Emissão (CBE), o Certificado de Redução ou Remoção Verificada de Emissões (CRVE) e os Créditos de Carbono genéricos/verificados. “O crédito de carbono como ativo já existia antes da lei, mas agora ele tem uma definição legal, ele tem um nascimento, vamos dizer assim. Então consideramos que, como ativo financeiro legal e com valor, pode ser usado como garantia”, defende.

Assis admite que essa é uma possibilidade ainda bastante desconhecida e não utilizada mesmo fora do Brasil, em mercados onde a emissão e uso dos créditos de carbono estão mais maduros. Ainda assim, o advogado avalia que não é necessário esperar a regulação do mercado de carbono estar concluída no Brasil para pensar no ativo como garantia. Ele ressalta que existem no mercado créditos de carbono gerados por projetos de qualidade e com boa certificação, o que os credencia a serem usados como garantia em outros empreendimentos.

Um dificultador, mas não impedimento, segundo Assis, é a volatilidade no preço característica do crédito de carbono. “O bitcoin no começo também era. É claro que isso vai se refletir no preço e o credor pode exigir um certo desconto por conta da volatilidade, mas não impede o uso do crédito de carbono como garantia desde já e, à medida em que o mercado for se solidificando, sedimentando, a volatilidade deve diminuir”, acredita.

Num primeiro momento, Assis não vê muitos credores aceitando o crédito de carbono em garantia e estima que o instrumento deve começar a ser utilizado para projetos relacionados à própria descarbonização da economia. “Hoje ainda tenderemos a ter uma aceitação restrita. Mas é falando dessa possibilidade e começando a usar que a coisa vai se solidificar e ganhar corpo. Os créditos de carbono são diferentes entre si, mas as ações também são muito diferentes umas das outras. Uma blue chip de uma grande empresa, por exemplo, tem liquidez muito diferente de uma ação de uma empresa de capital fechado, mas ambas podem ser dadas em garantia”, compara.

Ele explica que as particularidades de cada ativo dado em garantia são tratadas no contrato e não será diferente ao usar créditos de carbono.

“Haverá necessidade de cláusulas específicas adaptadas às características do ativo, como acontece com outros”, afirma, acrescentando que uma prioridade será a necessidade de certificação para que o crédito seja aceito como garantia.

Lembra ainda que será necessário lidar com a volatilidade e com o fato de os créditos serem “aposentáveis” — quando é comprado para o cumprimento de uma meta e perde o valor. “Isso não pode acontecer enquanto ele estiver sendo utilizado como garantia ou, se acontecer, tem que haver uma previsão de substituição”, explica.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 26/01/2026

## PEQUENOS NEGÓCIOS TÊM ATÉ DIA 30 PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS COM A UNIÃO

Edital prevê descontos e parcelamento para MEI e empresas menores

### **Do Estadão Conteúdo**

Microempreendedores individuais (MEI), microempresas e empresas de pequeno porte têm até 30 de janeiro para aderir às condições especiais de renegociação de débitos inscritos na dívida ativa da União. No ano passado, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) prorrogou o Edital nº 11/2025, que trata da transação tributária e cujo prazo de adesão acabaria em 30 de setembro.

A iniciativa permite regularizar pendências fiscais com descontos que podem chegar a 100% sobre juros, multas e encargos legais, além de prazos ampliados para parcelamento. As condições variam conforme a situação da dívida e a capacidade de pagamento do contribuinte.

### **Quem pode aderir**

- Microempreendedores individuais (MEI);
- Microempresas;
- Empresas de pequeno porte.

### Modalidades disponíveis

O edital prevê diferentes formas de transação, entre elas:

- Transação conforme a capacidade de pagamento do contribuinte;
- Débitos considerados irrecuperáveis;
- Transação de pequeno valor, para dívidas de até 60 salários mínimos, com regras específicas para MEI;
- Débitos garantidos por seguro garantia ou carta fiança.

### Como aderir

A consulta às pendências e a formalização da adesão devem ser feitas pelos canais oficiais da PGFN. A prorrogação do prazo amplia o alcance da medida e busca estimular a regularização fiscal como forma de apoiar a recuperação dos pequenos negócios.

A PGFN reforça que a renegociação de dívidas não se confunde com o pedido de reenquadramento no Simples Nacional, que ocorre no início de cada ano. Cada procedimento tem regras próprias e deve ser feito separadamente.

Atenção aos prazos 30 de janeiro: prazo exclusivo para aderir às modalidades de renegociação da dívida ativa da União;

31 de janeiro: prazo distinto para pedir retorno ao Simples Nacional por MEIs desenquadrados do regime.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## FINANÇAS - VELOCIDADE, OPACIDADE E EFEITO MANADA: OS RISCOS DA IA NO MERCADO FINANCEIRO

Avanço dos algoritmos levanta dúvidas sobre supervisão humana e a dinâmica de futuras crises globais

**Do Estadão Conteúdo**



**Saber se a IA será escudo ou gatilho de uma nova crise financeira global dependerá do cuidado e da supervisão humana.**

O relógio marca 10h32 em uma segunda-feira qualquer. Um algoritmo de inteligência artificial interpreta de maneira pessimista um relatório de um grande banco. Em 0,3 segundo, vende bilhões de dólares em ações. Outros 200 algoritmos detectam o movimento e fazem o mesmo. A porta de saída fica estreita e, às 10h33, o mercado global está em queda livre. Às 10h35, quando os humanos entendem o que aconteceu, já é tarde: trilhões de dólares evaporaram.

Seria esse cenário factível? Especialistas ouvidos pelo Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) divergem. Enquanto alguns veem a IA como potencial aceleradora de movimentos de manada, outros defendem que a velocidade do sistema pode atuar como arma de defesa, com algoritmos capazes de detectar riscos mais rapidamente do que qualquer humano. Por essa lógica, uma crise como a descrita acima não aconteceria.



Saber se a IA será escudo ou gatilho de uma nova crise financeira global dependerá do cuidado e da supervisão humana. Disso ninguém discorda. Mas ainda há pontos cegos nesse processo.

Para o professor André Filipe Batista, especialista em ciência de dados e coordenador do Centro de Ciência de Dados do Insper, a próxima crise financeira, na era da IA, tende a ter três características centrais: velocidade, opacidade e interconexão algorítmica.

“O mercado financeiro já é rápido por natureza. Com a IA tomando decisões automatizadas, a transição de uma preocupação para um estado de pânico pode acontecer em segundos”, afirma, sobre a questão da velocidade, que se mostra crucial no mercado financeiro, no confronto com outros segmentos.

A segunda característica é a opacidade dos modelos, o chamado problema da caixa-preta. “Alguns chamam de ‘caixa cinza’, porque ainda se entendem os mecanismos matemáticos, mas a explicabilidade é complexa. Em uma crise, essa falta de transparência pode ser fatal”, explica. O terceiro ponto é a homogeneização das estratégias. Fundos diferentes podem usar modelos semelhantes, treinados com bases de dados parecidas. Diante de um mesmo sinal, todos correm para a mesma porta, provocando um efeito de manada que afeta a liquidez do mercado. “Assim, a crise disparada pela IA seria uma crise informacional”, afirma Batista.

### **Deepfakes e notícias sintéticas**

O cenário se agrava com a proliferação de deepfakes e notícias sintéticas. Vídeos falsos de CEOs, autoridades ou líderes políticos podem circular em minutos, influenciando investidores humanos e sistemas automatizados. Quando se descobre que era falso, o estrago já foi feito.

A executiva Ticiane Amorim, CEO da Aarin, hub especializado em Pix e embedded finance do grupo Bradesco, acrescenta outro elemento: a possibilidade de a própria IA estar no centro de uma nova bolha financeira.

“Existe hoje uma hipervalorização de empresas de IA semelhante ao que vimos na bolha das pontocom. Investe-se bilhões em data centers e infraestrutura sem que ainda se conheça claramente a margem de lucro real dessas operações”, afirma.

Para ela, a próxima crise tende a ser menos óbvia no início e muito mais rápida na propagação, devido às automações e à circulação acelerada de informações. Há ainda o risco de tratar a IA como fonte de verdade, quando ela é apenas uma ferramenta de interpretação de dados.

“As pessoas perguntam coisas à IA e tomam a resposta como verdade absoluta. No mercado financeiro, isso é especialmente perigoso”, diz, lembrando que as crises são sempre inéditas e que os modelos, por definição, se baseiam no passado.

Nesse sentido, o evento realmente disruptivo costuma ser aquele que não está nos dados, como descreve a teoria do Cisne Negro, de Nassim Taleb. Foi o caso da crise deflagrada pela covid-19, em 2020.

Segundo Batista, se os modelos forem treinados em períodos de estabilidade, podem subestimar eventos extremos, criando uma falsa sensação de segurança e levando a decisões de superalavancagem, em um cenário que lembra, de forma ampliada e acelerada, a crise de 2008.

“Se há poucas crises no histórico, a IA pode aprender que eventos extremos são quase impossíveis e tomar decisões baseadas nessa falsa segurança”, afirma.

Você, leitor, achou pessimista? Não é assim que os profissionais encaram a descrição dos riscos. O que talvez não esteja sendo observado é que a IA não reduz o trabalho humano.

“Ela ajuda a entender nuances e complexidades, mas exige mais supervisão. Teremos IA tomando decisões melhores em alguns pontos, mas a crise nasce quando deixamos isso muito solto. Se trabalharmos velocidade, opacidade e interconexão algorítmica, minimizamos as chances de novas crises”, diz Batista.

### **IA como ferramenta de prevenção**

O diretor de Inovação, Produtos, Serviços e Segurança da Febraban, Ivo Mósca, adota uma visão mais otimista. Para ele, a IA amplia a capacidade de prever riscos e pode ajudar a evitar desde fraudes cotidianas até crises financeiras globais.

“Antes, um pesquisador levava meses para testar uma hipótese. Hoje, é possível simular milhares de cenários em minutos”, afirma. Segundo ele, essa modelagem permite identificar sinais de alerta antes que o efeito manada se instale.

Em meio à velocidade dos pagamentos instantâneos e dos fluxos globais de capital aumenta a volatilidade, Mósca sustenta que a própria IA pode funcionar como freio, desde que bem orientada e supervisionada. “O risco não está na tecnologia em si, mas na forma como ela é usada”, diz.

Apesar das diferenças, há consenso de que a IA não elimina a necessidade de supervisão humana. Assim, uma eventual crise não seria causada pelas máquinas, mas por humanos que delegaram a elas mais do que deveriam ou abriram mão da governança.

“Não tenho dúvidas de que a IA pode tomar decisões melhores do que as humanas em muitos aspectos. O problema começa quando a gente deixa isso muito solto”, conclui André Batista, que defende a construção de uma “arquitetura de confiança em inteligência artificial”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## **FINANÇAS - COMPLIANCE ZERO: PF VAI OUVIR 8 INVESTIGADOS DO CASO MASTER-BRB; SAIBA QUEM DEPÕE**

Operação apura possíveis irregularidades na tentativa de compra do Banco Master pelo BRB

**Do Estadão Conteúdo**



**Entre os investigados que vão depor estão diretores do Banco Master e do BRB**

A Polícia Federal (PF) começa a ouvir nesta segunda-feira, 26, oito investigados na operação Compliance Zero, que apura possíveis irregularidades na tentativa de compra do Banco Master pelo BRB. Os

depoimentos serão feitos por videoconferência ou na sede do Supremo Tribunal Federal (STF). As oitivas vão de 8h às 16h e seguirão até terça-feira, 27.

Entre os investigados que vão depor estão diretores do Banco Master e do BRB, além de empresários e ex-executivos das empresas financeiras. A PF deve abordar os R\$ 12,2 bilhões em carteiras falsas de crédito vendidas ao BRB e uma teia de fundos e ativos inflados para aumentar o patrimônio do banco, em operações com a gestora Reag DTVM, que somam outros R\$ 11,5 bilhões, segundo o Banco Central (BC).

O Banco de Brasília anunciou, no dia 28 de março de 2025, uma proposta de compra do Banco Master com o objetivo de formar um novo conglomerado, controlado pela estatal. O processo, no entanto, levantou polêmicas, dada a desconfiança sobre a qualidade dos ativos do Master e, no dia 3 de setembro o Banco Central reprovou o negócio.

A partir daí, investigações em torno do Banco Master e seu dono, Daniel Vorcaro, indicam que uma estrutura baseada em operações irregulares, fraudulentas ou enganosas, como mostrada nesta reportagem. Na prática, todas as operações que estão sob investigação tinham como objetivo aparente tentar mostrar a solidez dos números do banco, para que ele continuasse fazendo negócios.

O Banco Master apresentou nos últimos anos crescimento exponencial ao emitir Certificados de Depósito Bancário (CDBs) que pagavam retornos ao investidor acima da média do mercado com a propaganda de venda baseada no Fundo Garantidor de Crédito (FGC). As investigações indicam que o balanço do Master mostra ativos inflados artificialmente via fundos com suspeita de serem turbinados ou com crédito consignado aparentemente frágil, enquanto os passivos eram bem maiores.

### **Veja quem será ouvido pela PF na operação Compliance Zero:**

- Dário Oswaldo Garcia Junior, diretor de Finanças e controladoria do BRB;
- André Felipe de Oliveira Seixas Maia, empresário;
- Henrique Souza e Silva, empresário;
- Alberto Felix de Oliveira, superintendente de tesouraria do banco Master;
- Robério Cesar Bonfim Mangueira, superintendente do

### **BRB;**

- Luiz Antonio Bull, ex-diretor executivo do Master;
- Angelo Antonio Ribeiro da Silva, executivo do banco Master;
- Augusto Ferreira Lima, ex-executivo do banco Master.

A primeira etapa da operação chegou a prender o ex-banqueiro Daniel Vorcaro no dia 17 de novembro de 2025, um dia antes de o BC determinar a liquidação do Master. Ele é acusado de liderar o esquema que vendeu créditos fictícios ao BRB. Vorcaro, porém, acabou solto.

Depois do Banco Master, foram liquidados a CBSF Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários, nova denominação da Reag Trust, no último dia 15, e o Will Bank, na quarta-feira, 21.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

## **OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ESTAMOS TERCEIRIZANDO O PENSAMENTO?**



### **HUDSON CARVALHO**

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

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)

***“Nós moldamos nossas ferramentas, depois, elas nos moldam.” Winston Churchill***

Temos o hábito de acordar cedo. Às cinco da manhã, minha mulher Silvia e eu estamos de pé, a caminho da Academia. Exercício diário para os músculos. Guarde essa ideia. Ela virá de outra forma, com outro significado, até o final deste texto.

Voltando dos exercícios, fazemos o que chamamos de “nosso momento predileto do dia”: o café da manhã, acompanhados do noticiário, no bom e velho rádio, ainda que seja ouvido na versão que a Internet nos disponibiliza.

Foi nesse contexto que ouvimos uma notícia preocupante: pesquisa recente no Reino Unido revelou que quase um terço das crianças apresenta dificuldade para manusear um livro físico — abrir, virar páginas, compreender sua sequência. O dado simboliza uma ruptura precoce entre o cérebro e processos fundamentais, analógicos, para a construção da abstração, da lógica e da compreensão.



Entendo que isso aconteça com quem “nasceu digital”, mas é alarmante para nós que nascemos analógicos e assim construímos nossa base de raciocínio.

Nem de longe quero deixar de lado tudo aquilo que a tecnologia nos disponibiliza, porque reconheço a necessidade de mais e mais eficiência, no mundo em que vivemos. Automatizar, acelerar e transferir tarefas repetitivas às máquinas é sinal de maturidade organizacional. O problema começa quando esse mesmo princípio, levado ao extremo, passa a atingir não apenas processos — mas o próprio ato de pensar.

O cérebro humano é moldado pelo esforço que exerce (lembra da Academia?). Quando leitura profunda, escrita manual e cálculo com lápis e papel deixam de ser praticados, não estamos apenas trocando ferramentas. Estamos reduzindo o treinamento das funções cognitivas que sustentam análise, julgamento e tomada de decisão.

A escrita à mão aprofunda esse diagnóstico. A neurociência demonstra que escrever manualmente ativa mais áreas do cérebro do que digitar. Ao escrever à mão, o indivíduo planeja o que será dito, executa movimentos motores específicos, reconhece símbolos visuais e organiza linguisticamente o pensamento de forma integrada. Cada letra e cada número exigem uma decisão e um gesto próprios. No teclado, o gesto é sempre o mesmo; as teclas são idênticas; o esforço cognitivo é reduzido.

O mesmo raciocínio se aplica ao cálculo. Planilhas e calculadoras são indispensáveis ao mundo corporativo moderno. No entanto, quando o cálculo manual desaparece por completo, perde-se o senso de estimativa, de ordem de grandeza e de plausibilidade. O risco não está em errar menos contas, mas em deixar de questionar resultados. A ferramenta entrega o número; o julgamento deveria vir do cérebro.

É nesse ponto que a discussão alcança a Inteligência Artificial. A I.A. amplia de forma extraordinária a capacidade de produzir textos, análises, relatórios e cenários. Seu impacto cognitivo, porém, segue a mesma lógica das demais ferramentas: ela amplifica o nível de pensamento que recebe como insumo.

Utilizar a IA sem perder a capacidade de pensar exige algo essencial e frequentemente subestimado: bons resultados dependem de bons comandos. Formular perguntas claras, estabelecer premissas, definir limites, revisar argumentos e refinar a lógica do texto são atos intelectuais que não podem ser terceirizados. O próprio processo de orientar a I.A., avaliar o que ela devolve e ajustar o resultado exercita o pensamento analítico.

Nesse sentido, a IA pode funcionar não como atalho cognitivo, mas como instrumento de treino intelectual. Pensar antes de pedir, revisar depois de receber, confrontar argumentos e aprimorar hipóteses mantém o cérebro no centro do processo. O risco surge quando a ferramenta passa a substituir a formulação do problema, e não apenas a acelerar sua execução.

A proposta não é rejeitar tecnologia nem idealizar o retorno ao lápis e papel como método dominante de trabalho. Isso seria irreal. A proposta é tratar leitura profunda, escrita à mão, cálculo manual e o uso consciente da I.A. como práticas deliberadas (a Academia) de exercício mental.

Em um mundo que oferece respostas cada vez mais rápidas, o verdadeiro diferencial será a capacidade de formular boas perguntas e sustentar raciocínios sem apoio constante. Ler com atenção, escrever com intenção e calcular com autonomia não são hábitos anacrônicos, mas exercícios conscientes de preservação intelectual.

A questão final não é tecnológica. É pessoal: quanto do seu próprio pensamento você ainda está disposto a exercitar todos os dias?

Nota do Autor: a título de exercício fiz questão de produzir parte deste texto utilizando I.A. Dar todos os inputs foi ótimo, mas deu quase tanto trabalho quanto escrever a partir do zero absoluto.

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

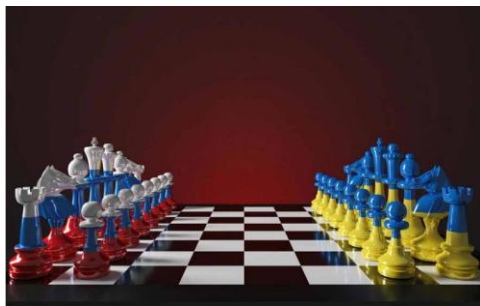
**PESQUISA RECENTE NO REINO UNIDO REVELOU QUE QUASE UM TERÇO DAS CRIANÇAS APRESENTA DIFICULDADE PARA MANUSEAR UM LIVRO FÍSICO — ABRIR, VIRAR PÁGINAS, COMPREENDER SUA SEQUÊNCIA. O DADO SIMBOLIZA UMA RUPTURA PRECOCE ENTRE O CÉREBRO E PROCESSOS FUNDAMENTAIS, ANALÓGICOS, PARA A CONSTRUÇÃO DA ABSTRAÇÃO, DA LÓGICA E DA COMPREENSÃO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 26/01/2026

## INTERNACIONAL - ZELENSKY DIZ QUE ACORDO COM OS EUA DE GARANTIAS DE SEGURANÇA ESTÁ '100% PRONTO'

Durante uma conversa com jornalistas em uma visita à Lituânia, Zelensky a pontou que a Ucrânia está esperando que os EUA definam uma data para a assinatura

**Da Agência Brasil**



**Zelensky reconheceu diferenças fundamentais entre as posições ucraniana e russa, reafirmando questões territoriais como um grande ponto de discórdia.**

O presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, apontou neste domingo, 25, que um documento de garantias de segurança dos Estados Unidos para Kiev está “100% pronto” após dois dias de conversas envolvendo representantes ucranianos, americanos e russos em Abu Dhabi.

Durante uma conversa com jornalistas em uma visita à Lituânia, Zelensky apontou que a Ucrânia está esperando que os EUA definam uma data para a assinatura. O documento precisa ser enviado ao Congresso dos EUA e ao Parlamento ucraniano para ratificação.

Zelensky também enfatizou o esforço da Ucrânia para uma adesão à União Europeia (UE) até 2027, chamando-a de “garantia de segurança econômica”.

### Reunião com a Rússia

O líder ucraniano descreveu as conversas em Abu Dhabi, a capital dos Emirados Árabes Unidos, como provavelmente o primeiro formato trilateral em “bastante tempo” que incluiu não apenas diplomatas, mas também representantes militares de todos os três lados. As conversas, que começaram na sexta-feira, 23, e continuaram no sábado, 24, foram as mais recentes visando encerrar a invasão em grande escala da Rússia que já dura quase quatro anos.

Zelensky reconheceu diferenças fundamentais entre as posições ucraniana e russa, reafirmando questões territoriais como um grande ponto de discórdia.

“Nossa posição em relação ao nosso território a integridade territorial da Ucrânia deve ser respeitada”, disse ele.

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, discutiu um acordo para a guerra na Ucrânia com os enviados do presidente dos EUA, Donald Trump, Steve Witkoff e Jared Kushner durante conversas em Moscou na última quinta-feira. O Kremlin insistiu que, para alcançar um acordo de paz, Kiev deve retirar suas tropas das áreas no leste que a Rússia anexou ilegalmente, mas não capturou completamente.

Zelenski apontou que os EUA estão tentando encontrar um compromisso, mas que “todos os lados devem estar prontos para um acordo”.

Os negociadores retornarão aos Emirados Árabes Unidos no próximo domingo, 1, para a próxima rodada de conversas, segundo um oficial dos EUA que conversou com a Associated Press (AP). As conversas recentes abrangeram uma ampla gama de questões militares e econômicas e incluíram a possibilidade de um cessar-fogo antes de um acordo, disse o oficial. Ainda não houve um acordo sobre um quadro final para supervisão e operação da Usina Nuclear de Zaporizhzhia da Ucrânia, que é ocupada pela Rússia e é a maior da Europa.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**

### **INTERNACIONAL - TRUMP ELOGIA ALIADO QUE SAIU EM DEFESA DO ICE EM MEIO AOS PROTESTOS EM MINNEAPOLIS**

Trump se mostrou indignado com o ataque contra agentes federais em Minneapolis, que resultou na morte de um cidadão americano em meio a operações repressivas do governo contra a imigração

#### ***Do Estadão Conteúdo***

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, elogiou neste domingo, 25, a entrevista do deputado republicano James Comer, após o congressista de Kentucky afirmar, em tom irônico, que Trump deveria considerar remover os agentes do Serviço de Imigração e Alfândega dos Estados Unidos (ICE) de Minneapolis em meio às grandes manifestações que ocorrem na cidade.

“Comer foi excelente em sua entrevista nesta manhã. Ele disse tudo sobre Minnesota e muitos outros temas de interesse. Jamie está fazendo um trabalho fantástico!”, elogiou Trump em postagem no seu perfil na Truth Social.

Na entrevista à Fox News, Comer indagou se o povo de Minneapolis iria querer continuar com os imigrantes “ilegais” assim que o ICE saísse da capital do estado de Minnesota, dando a entender que a cidade ficaria largada por conta própria no combate à imigração ilegal.

“Se há uma chance de perder mais vidas inocentes ou qualquer coisa do tipo”, disse Comer. “Então talvez vá para outra cidade e deixe o povo de Minneapolis decidir: queremos continuar a ter todos esses ilegais?”

Trump se mostrou indignado com o ataque contra agentes federais em Minneapolis, que resultou na morte de um cidadão americano em meio a operações repressivas do governo contra a imigração. Ele defendeu o serviço do ICE e alegou que líderes locais “incitam a desordem”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/01/2026**



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

#### **GASOLINA PODE CAIR ATÉ 2% NA BOMBA, PREVÊ ECONOMISTA**

Redução no preço do combustível deve frear inflação de fevereiro, mês historicamente alto por conta das mensalidades escolares

**Por Carolina Nalin e Mayra Castro — Rio de Janeiro**

A queda no preço da gasolina nas refinarias, anunciada pela Petrobras nesta segunda-feira, deve se traduzir em um alívio entre 1% e 2% nos preços cobrados nas bombas dos postos de combustível ao longo dos próximos trinta dias, projetam analistas. A notícia da estatal, que surpreendeu alguns economistas que não viam margem para a redução, também levou a revisões nas estimativas de inflação para fevereiro.

Historicamente, o segundo mês do ano costuma registrar maior pressão sobre o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), do IBGE, por conta dos reajustes das mensalidades escolares. Em fevereiro de 2025, o indicador subiu 1,31%, puxado pelo grupo Educação.



### ***Petrobras anuncia redução do preço da gasolina — Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo***

Pelas contas de André Braz, coordenador dos índices de preços do FGV IBRE (Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas), o valor médio da gasolina ao consumidor no país deve recuar de R\$ 6,22 para R\$ 6,08, uma queda aproximada de 2,2% nas bombas. Dado que a gasolina compromete em média 5% do orçamento doméstico, segundo o IBGE, o impacto esperado sobre a inflação de

fevereiro é de uma redução de 0,11 ponto percentual.

— Vai amortizar um pouco o efeito das mensalidades escolares e beneficiar o IPCA de fevereiro, que já vem inflado. Uma coisa dá uma segurada na outra — afirma Braz. — Sem a ajuda da gasolina, fecharia ao redor de 0,56% a inflação em fevereiro. Com a queda da gasolina, o número pode recuar para 0,45%.

A redução no preço do combustível surpreendeu as economistas Andréa Angelo e Lais Camargo, da Warren Investimentos, já que seus cálculos de defasagem da gasolina não indicavam espaço para tal diminuição pela estatal. Elas calculam, contudo, que haverá impacto positivo ao consumidor, que deve sentir uma redução de 1,54% na bomba ou R\$ 0,09 centavos no preço por litro, em média.

Com a notícia, a Warren revisou a inflação no ano de 4,5% para 4,4% — o que significa encerrar o ano dentro do teto da meta estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), que é de 3%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou menos, ou seja, até 4,5%. Já no mês de fevereiro, a projeção das economistas saiu de uma alta de 0,53% para 0,45%.

— A gasolina tem um impacto significativo porque o seu peso dentro do orçamento familiar do brasileiro é muito relevante — explicou Andréa.

Fábio Romão, economista sênior da Logos Economia, avalia que a queda no custo da gasolina reforça a expectativa de inflação dentro do teto da meta este ano - o centro da meta para o IPCA é de 3%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou menos, ou seja, até 4,5%. Após o anúncio, ele revisou sua previsão de inflação para este ano de 4,2% para 4,1%. Ele acredita que o impacto do reajuste deve ser de 0,13 ponto percentual, sendo concentrado no resultado de fevereiro, cuja projeção caiu de 0,60% para 0,47%.

— Vai ter um impacto importante em fevereiro, que é um mês que tem um aumento sazonal de educação e que normalmente fica maior que janeiro. Mas pode ser que, nesse ano, por conta desse reajuste de gasolina, esse diferencial não seja tão grande igual a outros anos — projeta o economista.

Ele explica que a revisão na projeção do IPCA do ano também está relacionada principalmente com o reajuste da gasolina, mas que o índice também deve ser aliviado por uma expectativa de que a alimentação no domicílio siga controlada ao longo de 2026. O número desse grupo não deve ser tão baixo quanto o do ano passado, mas, segundo Romão, o cenário parece favorável, com boas safras no radar e um câmbio controlado.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 26/01/2026**

## PF ADIA DOIS DEPOIMENTOS EM INVESTIGAÇÃO SOBRE COMPRA DO BANCO MASTER PELO BRB

Previsão era que quatro pessoas falassem à Polícia Federal nesta segunda  
**Por Mariana Muniz — Brasília**



**Fachada do Banco Master em São Paulo — Foto: Rovená Rosa/Agência Brasil/19-11-2025**

A Polícia Federal (PF) adiou parte dos depoimentos previstos nesta segunda-feira no inquérito que apura supostas irregularidades na tentativa de aquisição do Banco Master pelo Banco de Brasília (BRB), em um dos capítulos da Operação Compliance Zero.

Defensores de dois dos investigados — André Felipe de Oliveira Seixas Maia e Henrique Souza e Silva Peretto — conseguiram suspender temporariamente suas audições ao argumentar que não tiveram acesso integral às provas reunidas pela PF. Eles estavam agendados para prestar esclarecimentos às 10h e às 14h, respectivamente, mas não foram ouvidos, e ainda não há nova data definida para as oitivas.

Os dois são sócios da empresa Tirreno, que vendeu carteiras de crédito para o Master. Esses ativos, que são direitos sobre empréstimos, foram em seguida vendidas ao BRB. As investigações apontam que as carteiras eram fraudadas.

Na manhã desta segunda, a PF ouviu por cerca de duas horas o ex-diretor financeiro do BRB, Dário Oswaldo Garcia Júnior. Para o fim da tarde permanece marcada a oitiva de Alberto Felix de Oliveira, superintendente-executivo de tesouraria do Banco Master.

As diligências fazem parte das apurações sobre uma negociação que chegou a mobilizar mais de R\$ 12 bilhões em ativos — carteiras de crédito que, segundo a PF, eram supostamente "insubsistentes" e teriam sido oferecidas ao BRB em condições questionáveis. O caso está sob relatoria do ministro Dias Toffoli no Supremo Tribunal Federal (STF), onde as oitivas têm sido realizadas de forma híbrida, presencial e por videoconferência.

Ao todo, oito investigados devem prestar depoimento até terça-feira. Entre eles estão executivos e ex-diretores do BRB e do Banco Master, como o superintendente de operações financeiras do BRB, Robério César Bonfim Mangueira, e o executivo Luiz Antonio Bull, ligado ao Master.

A investigação mira possíveis crimes como gestão fraudulenta, gestão temerária e organização criminosa. Como mostrou O GLOBO, a permanência do caso no STF, em vez de retornar à Justiça Federal, dependerá em parte das informações colhidas nessas oitivas.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 26/01/2026**

## GILMAR DEFENDE QUE TOFFOLI PERMANEÇA COM CASO MASTER E DIZ QUE PGR DEU AVAL À CONDUTA DO MINISTRO

Decano do STF fez declaração em postagem nas redes sociais  
**Por Mariana Muniz — Brasília**

Em meio às controvérsias envolvendo a atuação do ministro Dias Toffoli no caso Banco Master, o decano do Supremo Tribunal Federal (STF), Gilmar Mendes, saiu mais uma vez em defesa do colega publicamente hoje. Ele afirmou que a Procuradoria-Geral da República (PGR) já analisou a situação e reconheceu a regularidade de sua permanência na relatoria.



***O ministro Gilmar Mendes, durante sessão do STF — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/10-10-2024***

Gilmar se referiu à decisão do procurador-geral da República, Paulo Gonet, que decidiu arquivar a representação apresentada por parlamentares da oposição que sugeria à PGR pedir o afastamento de Toffoli do caso por causa da revelação de que, poucos dias de assumir a supervisão do inquérito da PF, o ministro viajou a Lima para ver a final da Libertadores, em novembro, no jatinho de um empresário na companhia do

advogado de um ex-executivo do Master investigado na Operação Compliance Zero.

A decisão de Gonet é do dia 15 de janeiro, mas foi conhecida na semana passada, quando Gilmar também se manifestou em favor de Toffoli elogiando o arquivamento. Foi uma resposta da PGR a um pedido de suspeição de deputados de oposição que trata apenas do episódio do jatinho.

Outra requisição similar feita à PGR pelo senador Eduardo Girão (Novo-CE), que também menciona a sociedade que irmãos do ministro tiveram com um cunhado de Daniel Vercaro, dono do Master, em um resort no Paraná, ainda não foi respondida.

"O ministro Dias Toffoli tem uma trajetória pública marcada pelo compromisso com a Constituição e com o funcionamento regular das instituições. No exercício da jurisdição, sua atuação observa os parâmetros do devido processo legal e foi objeto de apreciação da Procuradoria-Geral da República, que reconheceu a regularidade de sua permanência no caso. A preservação da independência judicial e o respeito às instâncias institucionais são condições indispensáveis para o diálogo republicano e para a confiança da sociedade nas instituições", escreveu Gilmar na rede social X.

Na manifestação de hoje, Gilmar afirmou que Toffoli tem uma trajetória marcada pelo compromisso com a Constituição e que sua atuação observa os parâmetros do devido processo legal. Segundo o ministro, a conduta de Toffoli foi objeto de apreciação da PGR, que teria dado aval à manutenção do magistrado à frente do caso.

Na publicação, Gilmar também afirmou que a preservação da independência judicial e o respeito às instâncias institucionais são condições indispensáveis para o diálogo republicano e para a confiança da sociedade nas instituições.

Nos bastidores do Supremo, a relatoria de Toffoli no caso Master passou a ser questionada após decisões consideradas atípicas e pela pressão de setores da Polícia Federal e da política, o que abriu uma crise interna e elevou o desgaste em torno do nome do ministro. Aliados de Toffoli têm sustentado que não há fundamento jurídico para seu afastamento do caso e que eventuais críticas devem ser tratadas pelas vias institucionais.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 26/01/2026**

## **APÓS NOVA AMEAÇA TARIFÁRIA DE TRUMP, CHINA AFIRMA QUE ACORDO COM CANADÁ 'NÃO TEM TERCEIROS COMO ALVO'**

No sábado, presidente americano ameaçou impor tarifas de 100% sobre as importações de produtos canadenses para os EUA caso o acordo entre os dois países seja concretizado

**Por Bloomberg**

A China afirmou nesta segunda-feira que seu novo acordo comercial com o Canadá "não tem terceiros como alvo", depois que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou impor tarifas de 100% sobre produtos canadenses. Diante da guerra comercial iniciada por Trump, o primeiro-ministro canadense, Mark Carney, aposta especialmente na busca de novos mercados na Ásia e na Europa.



***O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Guo Jiakun, — Foto: Bloomberg***

Nesse contexto, em janeiro ele assinou em Pequim, segundo suas próprias palavras, “um acordo comercial preliminar, porém histórico, destinado a eliminar os obstáculos ao comércio e reduzir as tarifas” com a China.

Trump, que se opõe a essa iniciativa, afirmou no sábado que imporá “tarifas de 100%” às importações canadenses nos Estados Unidos caso um acordo comercial entre Canadá e China fosse concretizado.

— Para a China, as relações entre Estados devem se basear em uma lógica de benefício mútuo, não em um jogo de soma zero, e na cooperação, não na confrontação — reagiu o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Guo Jiakun, durante uma coletiva de imprensa regular concedida às segundas-feiras.

O porta-voz disse ainda que China e Canadá estabeleceram um novo tipo de aliança estratégica.

— Isso não tem como alvo nenhum terceiro, serve aos interesses comuns de ambos os povos e também contribui para a paz, a estabilidade, o desenvolvimento e a prosperidade do mundo — enfatizou.

O acordo preliminar entre Pequim e Ottawa prevê, em especial, permitir a entrada no Canadá de 49 mil veículos elétricos fabricados na China com tarifas preferenciais de 6,1%, segundo Carney.

### **Esforços para diversificar comércio na Ásia e na Europa**

Em entrevista concedida no domingo à Canadian Broadcasting, a ministra das Relações Exteriores canadense, Anita Anand, afirmou que o Canadá não será desviado de seus esforços para diversificar o comércio e reduzir a dependência dos EUA, apesar das mais recentes ameaças do governo Trump.

Na entrevista que concedeu domingo à Canadian Broadcasting, a ministra reiterou que o Canadá não está negociando um acordo de livre-comércio com a China. Ainda assim, segundo ela, o país não tem alternativa a não ser avançar com sua estratégia de dobrar as exportações para mercados fora dos EUA ao longo de dez anos.

— Precisamos proteger e fortalecer a economia canadense, e a diversificação do comércio é fundamental para isso. É por isso que fomos à China, é por isso que iremos à Índia e é por isso que não vamos colocar todos os ovos na mesma cesta — afirmou Anita.



***A ministra das Relações Exteriores do Canadá, Anita Anand — Foto: Dean Casavechia/Bloomberg***

O ministro da Energia, Tim Hodgson, está a caminho de Goa, no oeste da Índia, onde participará de uma conferência sobre energia e se reunirá com autoridades da indústria indiana e do governo do primeiro-ministro Narendra Modi.

A expectativa é que os dois conversem sobre cooperação e possíveis acordos envolvendo minerais críticos, urânio e gás natural liquefeito. O Canadá dispõe de abundância desses recursos. Carney também planeja visitar a Índia em breve e fará uma viagem à Austrália em março.

Anand enfatizou, no entanto, que o Canadá e os Estados Unidos ainda mantêm uma relação forte, e ela espera que isso continue.

Trata-se, de fato, de uma das maiores relações comerciais bilaterais do mundo. Apesar das tensões persistentes em torno das tarifas, os EUA exportaram cerca de US\$ 280 bilhões em bens para o Canadá nos primeiros dez meses do ano passado — mais do que para qualquer outro país — enquanto importaram US\$ 322 bilhões do Canadá, segundo dados do Departamento de Comércio dos EUA.

As indústrias automotivas dos dois países são particularmente interligadas, o que ajuda a explicar por que o acordo do Canadá com a China — embora limitado a apenas 49 mil veículos elétricos chineses por ano — tocou em um ponto sensível nos Estados Unidos.

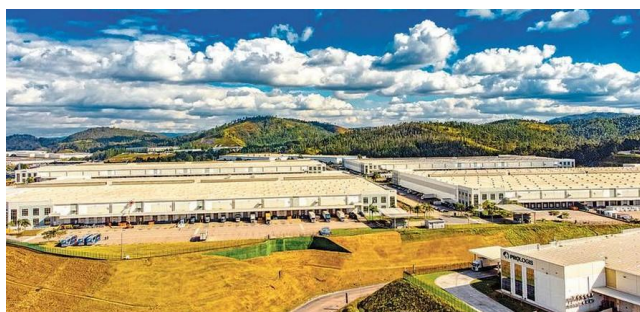
As relações entre os Estados Unidos e seu vizinho do norte têm sido turbulentas desde que Trump voltou à Casa Branca há um ano, marcadas por disputas comerciais e pela intenção declarada do presidente de anexar o Canadá como o “51º estado” americano.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/01/2026*

## RECORDE: BRASIL GANHA ÁREA EQUIVALENTE A 375 CAMPOS DE FUTEBOL EM GALPÕES LOGÍSTICOS

*Por Rennan Setti*



***Cajamar, o epicentro dos condomínios logísticos. — Foto: Edilson Dantas***

Enquanto a indústria brasileira patina, o segmento logístico está bombando no Brasil, graças à pujança de segmentos como o e-commerce. No ano que passou, o Brasil ganhou quase 3 milhões de metros quadrados em novos condomínios logísticos de alto padrão, segundo levantamento da consultoria JLL.

O espaço equivale à área de 375 campos de futebol. Foi um recorde. A julgar pela média de preço, o novo estoque aumenta em mais de R\$ 90 milhões o volume de aluguéis mensais gerado pelo segmento logístico.

O país ganhou 31 empreendimentos do tipo, sendo 19 expansões e 12 novos ativos. Metade do estoque foi aberta no estado de São Paulo.

A taxa de vacância (leia-se: o espaço vazio) ficou em 7,7%.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/01/2026*

## TARIFAÇÃO: LULA E TRUMP 'SAUDARAM O BOM RELACIONAMENTO' E BRASILEIRO ACERTA VISITA AOS EUA EM LIGAÇÃO

Presidente brasileiro deve ir a Washington em fevereiro

*Por Bernardo Lima — Brasília*



***Trump e Lula durante encontro na Malásia em outubro — Foto: Ricardo Stuckert / Presidência da República/ 26-10-2025***

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente americano Donald Trump conversaram nesta segunda-feira sobre as tarifas aplicadas sobre produtos brasileiros no Estados Unidos, e "saudaram o bom relacionamento" construído entre os dois países em ligação telefônica.

Segundo o Palácio do Planalto, os dois líderes combinaram uma visita de Lula a Washington em fevereiro.

Segundo o governo brasileiro, a conversa aconteceu às 11h desta segunda, e durou cerca de cinquenta minutos. Na ligação, os líderes abordaram "temas relacionados à relação bilateral e à agenda global."

"Os presidentes trocaram informações sobre indicadores econômicos dos dois países, que apontam boas perspectivas para as duas economias. O presidente Trump afirmou que o crescimento econômico dos Estados Unidos e do Brasil é positivo para a região como um todo. Ambos saudaram o bom relacionamento construído nos últimos meses, que resultou no levantamento de parte significativa das tarifas aplicadas a produtos brasileiros", diz o Palácio do Planalto em nota.

Durante a ligação, os dois presidentes combinaram uma visita de Lula a Washington após a viagem do brasileiro à Índia e à Coreia do Sul em fevereiro. A data exata ainda será definida em breve, segundo o Planalto.

O tarifaço do governo americano sobre produtos brasileiros entrou em vigor no dia 6 de agosto. Na decisão inicial, Trump citou uma perseguição ao ex-presidente Jair Bolsonaro, além de ameaças a plataformas americanas. Depois, durante a Assembleia-Geral da ONU, em setembro, o presidente dos Estados Unidos esteve rapidamente com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e disse que eles tiveram uma "excelente química". Oficialmente, as negociações sobre as tarifas foram abertas no dia 6 de outubro, quando os dois líderes conversaram por telefone.

Em novembro, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump anunciou a redução de tarifas sobre alguns dos principais produtos brasileiros exportados para o país. Inicialmente, em abril, as sobretaxas americanas atingiram 37% dos produtos brasileiros exportados para os EUA. Com a última ordem executiva, essa porcentagem desceu para 22%.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 26/01/2026**

## NUBANK ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 2,5 BILHÕES PARA ABERTURA DE NOVOS ESCRITÓRIOS NO BRASIL E NO EXTERIOR

Fintech está mudando modelo de trabalho para híbrido a partir de julho deste ano e busca locais mais próximos de onde funcionários moram

**Por João Sorima Neto — São Paulo**



A fintech Nubank está anunciando um investimento de R\$ 2,5 bilhões, ao longo dos próximos cinco anos, para ampliar a rede de escritórios no Brasil. No fim do ano passado, o Nubank informou uma mudança no modelo de trabalho, que terá a presença dos colaboradores por dois dias na semana, a partir deste ano, subindo para três dias em 2027, num modelo híbrido.

O CEO da fintech, David Vélez, reconheceu que a mudança pode gerar "conturbação" para aqueles que moram longe dos escritórios da empresa ou para os funcionários que ingressaram na fintech interessados nessa flexibilidade do modelo de trabalho.

Por isso, disse o CEO, foi estabelecido o prazo de transição de oito meses para o novo modelo, além da abertura de novos escritórios para tornar mais fácil o deslocamento dos funcionários. A partir de julho deste ano, cerca de 70% dos funcionários deverão trabalhar no escritório dois dias por semana. Antes, era exigida a presença durante uma semana em cada trimestre.



Em São Paulo, dois novos prédios serão ocupados. A partir de 2027, o Cyrela Corporate, projetado pelo estúdio de design italiano Pininfarina, localizado na Rua Oscar Freire, na interseção com a Rua Heitor Penteado, receberá os funcionários da instituição financeira. O local tem 35 mil m<sup>2</sup> e capacidade para mais de 3 mil pessoas. O prédio tem área de eventos, serviços, uma unidade do NuCafé e jardim externo abertos ao público, sala de jogos e biblioteca.

Na mesma região, a partir de abril deste ano, o Capote 210, um edifício de 20 andares corporativos, terá um espaço de inovação do Nubank com a criação de um Research Lab para cocriação de produtos com os clientes. Com os dois novos endereços, o bairro paulista de Pinheiros abrigará quatro escritórios do Nubank, totalizando 5.700 estações de trabalho, mais de cinco vezes sua atual capacidade na região.

### **Rio de Janeiro e Belo Horizonte**

Também serão inaugurados, até o segundo semestre de 2026, espaços de trabalho em Campinas, no Bresco Viracopos, com uma área de 9.150 m<sup>2</sup>. No Rio de Janeiro, o banco ocupará o edifício Vista Mauá, com 6.870 m<sup>2</sup> divididos em cinco andares. Haverá também um novo escritório em Belo Horizonte, mas o local ainda está sendo definido. As regiões foram escolhidas para retenção dos funcionários, além de atrair novos talentos.

“É no escritório, no contato direto entre os nubankers, que grandes ideias nascem e evoluem com a agilidade que o nosso negócio exige. Queremos oferecer o melhor ambiente possível para essa colaboração. E isso se reflete em números expressivos para a nossa operação brasileira: planejamos um aporte superior a R\$ 2,5 bilhões em projetos de infraestrutura ao longo dos próximos cinco anos”, afirmou, em nota, Livia Chanes, CEO do Nubank Brasil.

### **Mudança de modelo teve protestos**

A mudança de modelo de trabalho não foi bem aceita por todos os funcionários. Numa reunião para anunciar a mudança, houve protestos e pelo menos 14 funcionários acabaram sendo demitidos. Numa plenária virtual promovida pelo Sindicato dos Bancários de São Paulo, funcionários do Nubank divulgaram um manifesto repudiando o fim unilateral do modelo remoto de trabalho.

O grupo também criticou as demissões de 14 funcionários, por justa causa, que teriam manifestado descontentamento com a decisão. Segundo os funcionários, não houve qualquer negociação prévia para a mudança e eles pedem a reversão da decisão.

Questionado pelo GLOBO sobre o problema, o Nubank afirmou que nasceu com um modelo de trabalho presencial, adotou o regime remoto durante a pandemia e agora passa por um processo de "reajuste natural".

### **Crescimento de clientes**

A fintech anunciou que o número de clientes no Brasil, no México e na Colômbia atingiu 127 milhões. Para suportar essa escala e o crescimento, o número de funcionários entre setembro de 2023 e setembro de 2025 cresceu 26%, totalizando 9.500 funcionários.

Em São Paulo, os funcionários terão academias de ginástica, áreas de descanso e serviços de conveniência, como cafeteria, lavanderia e manicure. Os prédios também serão pet friendly e equipados com tecnologia de ponta, com salas de reuniões com sistema de áudio e vídeo “one-touch” e recursos como whiteboards digitais.

Na Cidade do México, o atual escritório também será ampliado, com dois andares adicionais, totalizando cinco, com um aumento da capacidade para 700 pessoas. Em Bogotá, o edifício atual ganhou mais de 200 novas estações de trabalho. Em 2028, a instituição passará a ocupar o novo Edifício Nogal, no bairro Andino, com 14.000 m<sup>2</sup> e capacidade para mais de mil pessoas. Também foram inaugurados espaços de trabalho em Miami e Palo Alto e, em breve, haverá escritórios também em Washington e Buenos Aires.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 26/01/2026**

## BOOM DOS DATA CENTERS ATÉ 2030 PODE TER IMPACTO AMBIENTAL COMPARÁVEL AO DE 415 MIL CARROS MOVIDOS A GASOLINA

Construção desses empreendimentos dispara nos EUA. Expansão deverá exigir 2 milhões de toneladas de cimento nos próximos anos

**Por Bloomberg**



**Um data center sendo construído nos EUA — Foto: Kyle Grillot/Bloomberg**

Os data centers consomem enormes quantidades de energia para alimentar a inteligência artificial. Mas sua pegada ambiental começa a crescer muito antes mesmo de o primeiro servidor ser ligado, devido à imensa quantidade de concreto intensivo em carbono necessária para construí-los.

À medida que a construção de data centers nos Estados Unidos dispara, com obras iniciando em instalações que custam bilhões de dólares do Texas a Wisconsin, as empresas de tecnologia estão se tornando compradoras de concreto de baixo carbono.

### Dois milhões de toneladas de cimento

Até 2030, a expansão dos data centers deverá exigir 2 milhões de toneladas de cimento, o agente ligante do concreto, segundo a organização ambiental sem fins lucrativos RMI.

Se essas instalações forem construídas com concreto tradicional, poderão gerar 1,9 milhão de toneladas de emissões de CO<sub>2</sub>, de acordo com Chandler Randol, associado sênior da equipe de cimento e concreto do grupo. Isso equivale às emissões anuais de 415 mil carros movidos a gasolina.

### Big techs vão atrás de concreto

O concreto — assim como o aço — representa uma parcela significativa das emissões associadas à construção de data centers, afirmou Katherine Vaz Gomes, engenheira de descarbonização da Carbon Direct, empresa de consultoria climática.

“O boom dos data centers está oferecendo uma oportunidade de avaliar, enfrentar e agir sobre os impactos de carbono do concreto”, disse Vaz Gomes. “À medida que a infraestrutura de IA explode, a construção de data centers se acelera e traz consigo a demanda por concreto.”

A Microsoft anunciou no ano passado um acordo com a fabricante de concreto de baixo carbono Sublime Systems, que permite à empresa de tecnologia comprar até 622,5 mil toneladas métricas de cimento ao longo de um período de seis a nove anos.

“À medida que cresce a demanda por serviços de IA e computação em nuvem, estamos avançando na forma como projetamos, construímos e operamos nossos data centers e campi. Descarbonizar o ambiente construído é um elemento crucial nesse processo”, afirmou Melanie Nakagawa, diretora de sustentabilidade da Microsoft.

Em agosto, a Amazon fechou um acordo semelhante com a startup Brimstone, mas não divulgou quanto concreto pretende comprar. Para ajudar a impulsionar o setor, a Amazon, junto com a Meta Platforms e a Prologis, assinou em setembro um pacto para o uso de concreto de baixo carbono chamado Sustainable Concrete Buyers Alliance.

O grupo foi reunido pela RMI e pelo Center for Green Market Activation, uma organização sem fins lucrativos focada na descarbonização de indústrias. O objetivo é “enviar sinais claros de demanda aos produtores” de que eles encontrarão compradores para seus produtos de baixo carbono, disse um representante da RMI.

A Amazon começou a usar concreto de baixo carbono em data centers em construção na Virgínia e no Oregon, e a empresa também investe em startups com “potencial para ajudar a acelerar o progresso da descarbonização”, segundo Chris Roe, diretor global de carbono da companhia.

Além da Brimstone, a Amazon também investiu na CarbonCure, outra startup que produz cimento de baixo carbono. A empresa de tecnologia também implementou padrões de intensidade de carbono para qualquer concreto que utilize, levando em conta as emissões de produção e transporte, de acordo com Roe.

### Indústria de cimento verde

A maturação da indústria de cimento verde exigirá muito capital, disse Christina Theodoridi, diretora de políticas industriais do Natural Resources Defense Council. A tecnologia para o cimento de baixo carbono já existe, mas o setor ainda não escalou para atender à enorme demanda prevista para os próximos anos. Ainda assim, as parcerias entre grandes empresas de tecnologia e startups são cruciais.

“Ter um contrato de compra garantida com um grande data center é um sinal muito claro de demanda”, afirmou Theodoridi. “Esse é um mecanismo realmente crítico para escalar essas tecnologias.”

O financiamento das big techs pode não ser suficiente, porém. A indústria de concreto verde estava prestes a receber cerca de US\$ 1,6 bilhão em apoio da Lei de Redução da Inflação (Inflation Reduction Act). Mas o presidente Donald Trump retirou esse financiamento no ano passado.

“Isso daria um impulso real à indústria”, disse Theodoridi. “Os data centers representam uma oportunidade para a qual estaríamos muito mais bem preparados se tivéssemos continuado esses investimentos na indústria pesada.”

Os impactos dos cortes de financiamento já começam a se espalhar pelo setor. Em dezembro, a Sublime demitiu 10% de sua equipe, citando a perda de US\$ 87 milhões em financiamento governamental. A empresa também afirmou que suspendeu a construção de sua fábrica em Holyoke, Massachusetts, que estava programada para abrir já neste ano.

As operações dos data centers lançarão muito mais carbono na atmosfera do que sua construção. As emissões operacionais, no entanto, podem ser reduzidas ao longo do tempo, à medida que os data centers se tornam mais eficientes ou passam a depender mais de energia limpa.

Mas o uso de materiais de construção verdes é a única forma de reduzir o que se conhece como emissões incorporadas associadas aos data centers. E, para que as empresas de tecnologia atinjam suas metas climáticas, essas emissões terão de ser enfrentadas.

“Muitas dessas grandes empresas de tecnologia têm metas climáticas bastante agressivas e relevantes”, disse Chris Magwood, gerente da equipe de carbono pré-construção e carbono incorporado da RMI. “Internamente, elas obviamente identificaram que os data centers e, em particular, o uso de concreto nesses data centers são um fator-chave.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2026

Área usada pelo ministro para receber convidados não tem autorização para operar; procurados, Toffoli, seus irmãos e Tayayá não se manifestaram

**Por Gustavo Côrtes**

BRASÍLIA – O resort Tayayá, que pertenceu a familiares do ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal (STF), descumpriu normas ambientais e mantém parte de sua estrutura em funcionamento mesmo sem a licença de operação do Instituto Água e Terra (IAT), órgão do governo do Paraná.

As irregularidades ocorrem desde o período em que Mario Umberto Degani, José Carlos Dias Toffoli e José Eugênio Dias Toffoli, primo e irmãos do ministro, respectivamente, tinham participação no negócio.



**Imagens do Tayayá Aqua Resort, na cidade de Ribeirão Claro, interior do Paraná Foto: Taba Benedicto/ Estadão**

A irregularidade mais recente diz respeito a uma área construída atrás do edifício principal do resort que abriga 18 casas de 300 m². Uma delas é usada pelo ministro Dias Toffoli para reuniões particulares com convidados. O empreendimento das casas ainda não tem licença ambiental para operar, mas já recebe hóspedes.

Procurados, Toffoli e seus irmãos não se manifestaram. O atual dono do resort disse desconhecer pendências do local.

Desde 2021, a agência ambiental estadual constatou problemas como falta de licenças para obras e exploração comercial no resort. Apontou ainda que o edifício principal tinha número de andares superior à permitida para construções naquele local.

Procurado para informar se a área de expansão onde estão as casas de luxo do Tayayá tem licença ambiental para operar, Instituto Água e Terra disse que o empreendimento recebeu licença de instalação, ou seja, para a realização da obra. O órgão ambiental informou que, nesta semana, irá ao resort para realizar uma inspeção.

“O IAT fará uma vistoria técnica para averiguar as condições da emissão da licença de operação, requerida em 2025”.

A etapa serve para verificar se a obra cumpriu com os requisitos legais. Só a partir daí seria permitida a exploração comercial. De acordo com documentos do órgão estadual, esses novos imóveis foram erguidos sobre um espaço que estava destinado à compensação ambiental.

Um parecer da agência ambiental paranaense, ao qual o Estadão teve acesso, diz que a licença concedida para a área de expansão é prévia e não permite que o empreendimento entre em operação. O documento é de outubro de 2022. “Este empreendimento, de acordo com as características apresentadas, necessita de LICENÇA DE OPERAÇÃO”, diz o documento.

Para garantir o processo de desafetação da área, o Tayayá precisará doar uma área de 19.000 m² para a prefeitura de Ribeirão Claro, município em que o resort se situa.

De acordo com pareceres do IAT, tanto o início da obra do prédio principal quanto da operação do edifício se deram sem autorização ambiental. Por isso, a área técnica do órgão acabou recomendando que o processo fosse feito no modelo de Licença Ambiental de Regularização, expedida para projetos já construídos.

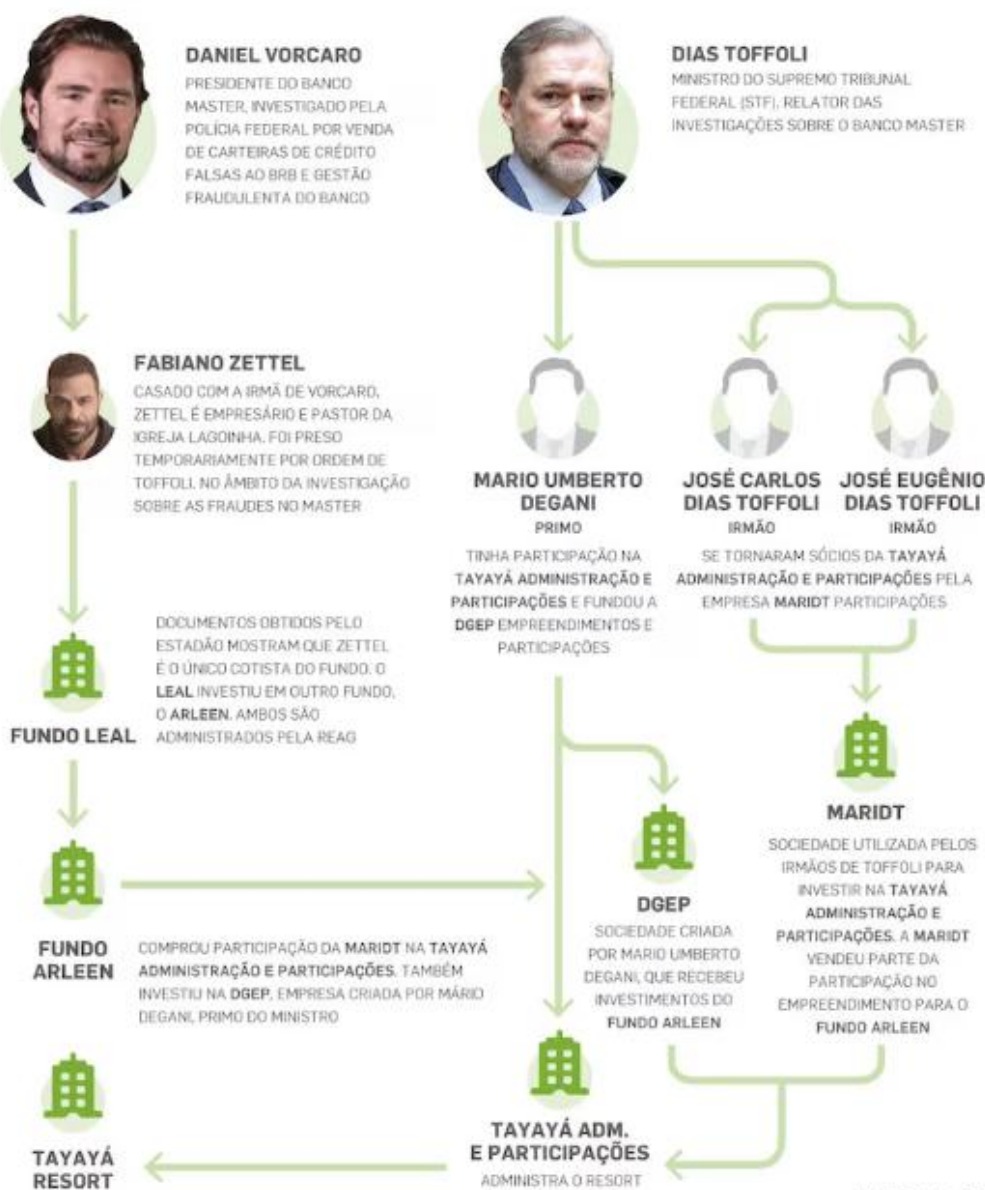
Como os técnicos constataram que o número de andares do prédio principal superou o limite permitido em zonas de recuperação ambiental de uso predominantemente turístico, foram impostas medidas de compensação ambiental.

O primo de Toffoli tinha participação na empresa desde a sua fundação, em 1999. Os irmãos foram incluídos no início de 2021 por meio da Maridt S.A, da qual são sócios. A partir do ano passado, a incorporadora responsável pelo projeto, a DGEP Empreendimentos, tem como único controlador Paulo Humberto Barbosa, advogado de executivos do Grupo J&F.

Barbosa adquiriu o Tayayá quando as irregularidades já existiam. Procurado, disse desconhecer qualquer problema de licenciamento. Ele também foi questionado sobre as irregularidades anteriores que exigiram medidas compensatórias.

### AS OPERAÇÕES QUE LIGAM ZETTEL E PARENTES DE TOFFOLI AO RESORT

Documentos obtidos pelo Estadão mostram que cunhado de Vercaro era o único cotista do fundo Leal, que investiu no Tayayá



“E daí? Se foi aplicado uma compensação ambiental e foi resolvido, foi saneado, o que que tem? Eu desconheço pendência ambiental. Se teve alguma, foi antes da minha gestão”, disse. Em seguida comparou o caso com infrações de trânsito. “Você já teve uma multa de trânsito? Pagou a multa, resolveu o problema.”



A Maridt S.A fica sediada em uma casa simples na cidade de Marília, no interior de São Paulo. O Estadão foi ao local, onde conversou com a mulher de José Eugênio, Cássia Pires Toffoli, que disse não saber da participação do marido no resort de Ribeirão Claro. O imóvel é simples e tem pintura desgastada e pisos quebrados.

“Moço, dá uma olhada na minha casa. Você está vendo a situação da minha casa? Eu não tenho nem dinheiro para arrumar as coisas da minha casa!”, disse à reportagem na última quarta-feira, 21.

O ministro nunca foi sócio do Tayayá, mas é um frequentador assíduo.

O envolvimento dos Toffolis com o Tayayá gera questionamentos sobre a imparcialidade do ministro no caso do Banco Master. Conforme revelou o Estadão, o pastor Fabiano Zettel, cunhado do dono da instituição financeira, Daniel Vorcaro, era o único cotista dos fundos que investiram R\$ 20 milhões no resort.

A operação ocorreu da seguinte forma: Zettel era o único cotista do fundo Leal, que era o único cotista do do fundo Arleen, usado para fazer os pagamentos entre 2021 e 2025 e registrado formalmente como sócio das empresas que controlavam o empreendimento. Segundo documentos da Junta Comercial do Paraná, o fundo comprou metade da participação societária da empresa dos irmãos do ministro na Tayayá e na DGEP, que era de R\$ 6,6 milhões.

Dias Toffoli é relator da ação em que Vorcaro e outros executivos do Master são acusados de fraudes bilionárias contra o sistema financeiro. Os indícios de práticas criminosas e a falta de liquidez da entidade levou o Banco Central a liquidá-la em novembro do ano passado. A Polícia Federal acusa o banqueiro de emitir R\$ 12 bilhões em títulos falsos no âmbito da Operação Compliance Zero.

A Reag Investimentos, gestora dos fundos usados por Zettel na operação para adquirir cotas do Tayayá, também é alvo das investigações. Toffoli assumiu a relatoria do caso em uma manobra atípica provocada pela defesa de Vorcaro, que solicitou o deslocamento dos autos da primeira instância diretamente para o STF.

Como revelou o Estadão, José Eugênio e José Carlos participaram ainda de um segundo empreendimento, também batizado de Tayayá, no município de São Pedro, às margens do Rio Paraná e próximo à divisa com o Mato Grosso do Sul. O sócio deles era o apresentador Carlos Alberto Massa, o Ratinho, embora publicamente o negócio fosse tratado como uma parceria dele com o empresário Patrick Ferro.

Os irmãos detiveram 18% de participação, mas a venderam em fevereiro do ano passado. Quando sair do papel, o projeto terá 240 apartamentos e 300 casas – algumas com mais de 300 metros quadrados.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/01/2026**

## QUÃO RELEVANTE É O PETRÓLEO PARA A ECONOMIA BRASILEIRA?

Produção no País deve crescer mais de 10% em 2026, e arrecadação do governo federal com o produto vem crescendo

**Por Luciana Dyniewicz**

Apesar do crescimento esperado de mais de 10% na produção em 2026, o petróleo não tem um peso muito significativo no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. A indústria extrativa (composta sobretudo pelos segmentos de petróleo, mineração e madeira) é responsável por cerca de 3,5% da atividade econômica do País.

A importância do petróleo está principalmente na arrecadação do setor público e na balança comercial, afirma a economista Silvia Matos, do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre/FGV). Ela lembra que, até 2015, o Brasil dependia da importação de combustível. Hoje, ainda que o País tenha

difficuldade no refino, virou um exportador na área. “Um quarto do nosso saldo comercial está vindo do petróleo.”



***Plataforma da Petrobras em operação no Estado do Rio de Janeiro; produção brasileira de petróleo deve aumentar mais de 10% pelo segundo ano consecutivo Foto: WILTON JUNIOR***

Matos acrescenta ainda que o segmento também tem impulsionado os investimentos. Segundo seus cálculos, do crescimento de 4% nos investimentos no Brasil no ano passado, metade corresponde a plataformas de petróleo.

Levantamento do economista Bráulio Borges, diretor da LCA Consultores, aponta que, de 2011 a 2019, a arrecadação do governo federal com o petróleo foi de 0,9% do PIB. Com o crescimento da produção, esse número está agora em 1,7%. “Acho que pode se aproximar de 2,5% na próxima década”, diz.

Assim como Matos, Borges também destaca que o produto ganhou relevância na balança comercial. “Sempre fomos deficitários em petróleo, mas hoje temos superávit. O petróleo passou a ter importância para gerar divisas para o pagamento de dívida. Isso é relevante para um país com déficit em conta corrente como o Brasil.”

A relevância do petróleo para a economia do País é destacada por Matos diante das críticas atuais à exploração da foz do Rio Amazonas e à necessidade de abandonar o uso de combustíveis fósseis para controlar o aquecimento global. “Ela (a Margem Equatorial) é muito importante para o País.”

Fundador do Centro de Energia, Finanças e Desenvolvimento (CEFD), o economista Nicolas Lippolis diz, no entanto, que a dependência arrecadatória hoje é localizada em alguns Estados, como o Rio de Janeiro. Ele afirma também ser possível abrir mão de forma gradual desses recursos. “A receita do petróleo é mal distribuída e mal aproveitada. Não acho que dependamos tanto dela.”

Segundo Lippolis, em relação à segurança energética, seria possível deixar o petróleo conforme novos investimentos fossem feitos em fontes renováveis. “Agora, do ponto de vista estratégico, parece difícil abdicar unilateralmente da exploração”, afirma ele. “É preciso que países busquem um acordo internacional para limitar a produção. Esse é o único caminho para alcançar as metas climáticas.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 26/01/2026**

## **RAÍZEN PODE AUMENTAR CAPITAL EM US\$ 1,5 BI, MAS HÁ DÚVIDA SOBRE FONTES DE RECURSOS**

Para a sócia Shell, ‘está claro’ que a empresa precisa de novos investidores  
Por Talita Nascimento (Broadcast), Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Ivo Ribeiro



***O aumento de capital e a venda de ativos na Argentina somariam até R\$ 17 bi, mas a companhia tem uma dívida de mais de R\$ 50 bi Foto: Divulgação/Raízen - 05/01/2021***

O aumento de capital da Raízen, que está em processo de reestruturação, é estimado por fontes de mercado entre US\$ 1 bilhão e US\$ 1,5 bilhão (R\$ 5,3 bilhões a R\$ 7,9 bilhões). No entanto, as origens dos recursos para se chegar a esse montante ainda não estão claras.

Apesar do discurso inicial da Cosan, controladora da Raízen



ao lado da Shell, de que os recursos de seu próprio aumento de capital, realizado no ano passado, não seriam utilizados na Raízen, o texto da segunda oferta de ações feita na ocasião tem uma cláusula que permite a destinação de recursos para a subsidiária, o que daria à holding a liberdade de colocar R\$ 1,4 bilhão (US\$ 265 milhões) na investida. A sócia Shell, porém, não teria apetite para colocar um valor muito superior a este na companhia.

A leitura é de que o investimento seria de difícil justificativa para a sede da Shell, em Londres. Além disso, no caso de adquirir uma fatia maior, a empresa britânica poderia passar a consolidar a dívida da Raízen em seu próprio balanço, o que não seria interessante. Nesse caso, se as duas sócias aportassem valores próximos, ainda seria preciso contar com outros investidores para dobrar o valor e chegar à faixa mínima pretendida de US\$ 1 bilhão.

### **Etanol de cana vem perdendo vantagem para o de milho**

A dificuldade para buscar mais investidores, por sua vez, está também na tese de investimentos da companhia, que tem seu negócio fincado no etanol de cana de açúcar. O combustível vem perdendo vantagem para etanol de milho que, por sua vez, avança na região Centro-Oeste, com mais de uma safra no ano e melhores condições de armazenagem, o que torna o preço mais estável. Além disso, a chance de a Petrobras escolher essa região de plantio de milho para entrar no negócio de etanol - pelo qual já manifestou interesse - dificultaria o mercado da Raízen.

De todo modo, ainda que a capitalização atinja o valor pretendido, de até US\$ 1,5 bilhão, fontes apontam que o processo para equacionar o passivo da Raízen talvez ainda tome todo o ano de 2026. “É um processo complexo, porque envolve venda de ativos e a questão do aumento de capital, que por sua vez envolve sócios complexos, incluindo um estrangeiro (Shell), [o empresário Rubens] Ometto e o próprio BTG Pactual”, disse uma das fontes ouvidas. O BTG participou do aumento de capital da Cosan.

A venda de ativos na Argentina, no entanto, estaria avançada, praticamente na fase final, com a perspectiva de trazer cerca de R\$ 10 bilhões (US\$ 1,9 bilhão) para a companhia. Os dois movimentos, de aumento de capital, mais a venda de ativos na Argentina, somariam algo entre R\$ 15 bilhões e R\$ 17 bilhões (US\$ 2,8 bilhões a US\$ 2,3 bilhões) para a Raízen, mas a companhia soma uma dívida líquida de mais de R\$ 50 bilhões (US\$ 9,5 bilhões), com alavancagem de 5,1 vezes (dívida líquida sobre o resultado operacional dos últimos 12 meses). Ou seja, ainda há um trabalho importante a ser feito.

### **Com a palavra**

A Shell afirmou que a entrada de novos sócios é necessária para que se chegue a uma solução para a Raízen, empresa na qual é sócia junto com a Cosan. Em nota à Coluna, a companhia britânica afirmou que “continua aberta a avaliar alternativas que sejam balanceadas e equilibradas entre os acionistas, incluindo o necessário esforço de atração de novos investidores”.

“Está claro que a entrada de novos investidores é necessária para chegarmos a uma solução que seja robusta e sustentável”, diz a Shell. “Os acionistas têm discutido soluções para a posição de alta alavancagem da Raízen, incluindo potenciais planos de aporte de capital adicional e a possibilidade de se trazer novos investidores para a joint venture”, complementa a companhia.

A nota diz ainda que a Shell “está ativamente envolvida no apoio ao time executivo da Raízen para endereçar os desafios operacionais e financeiros da companhia”. Esse suporte, segundo a acionista europeia, inclui participação ativa em discussões sobre iniciativas de reestruturação, desinvestimento de ativos, programas de redução de custo, desenvolvimento e avaliação de planos de negócio, tanto de curto quanto de longo prazo.

Procurada, a Raízen não comentou.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/01/2026**

## EFEITO DO ACORDO MERCOSUL-UE SOBRE CRÉDITO SOBERANO DO BRASIL É LIMITADO NO CURTO PRAZO, DIZ MOODY'S

Para a agência, Brasil deve ser o maior beneficiário do tratado dentro do bloco sul-americano; acordo irá favorecer entrada de investimento estrangeiro direto no País

**Por Caroline Aragaki (Broadcast)**

Os efeitos potenciais do acordo entre Mercosul e União Europeia (UE) para a qualidade do perfil de crédito soberano do Brasil são limitados no curto prazo, em razão da contribuição modesta para o crescimento geral, avalia a Moody's, em relatório.

Contudo, a agência de classificação de risco destaca que o acordo promove a diversificação das exportações para além da China e dos EUA, reduzindo a vulnerabilidade geopolítica, e apoia a entrada de investimento estrangeiro direto, particularmente no agronegócio e energia renovável (fatores estruturais para o crescimento do País).

Segundo a Moody's, o Brasil está apto a ser o maior beneficiário dentro do Mercosul dada a composição e escala de suas exportações. A UE representou cerca de 16% do comércio total do Mercosul em 2024 e, para o Brasil, os produtos agrícolas (carne bovina, aves, açúcar) e produtos minerais dominam as exportações para o bloco europeu.



**Segundo a Moody's, acordo favorece entrada de investimento estrangeiro direto no agronegócio** Foto: Tiago Queiroz/Estadão

“As tarifas do Mercosul sobre alguns bens europeus são elevadas — chegando a até 35% para autopeças e 28% para laticínios —, de forma que sua eliminação gradual aumentará a competitividade e gerará economias”, afirma.

No entanto, a agência destaca que as principais exportações do Brasil, como petróleo e produtos minerais, já estão sujeitas a tarifas baixas, com média de 0,5%.

### Mercosul

Para o perfil de crédito dos soberanos e setores-chave do Mercosul, o acordo com a UE é positivo por apoiar o acesso aos mercados de exportação, o investimento e a diversificação comercial, avalia a Moody's, destacando que a UE já é a maior provedora de investimento estrangeiro na região do Mercosul.

Contudo, os benefícios de curto prazo são restringidos por um processo prolongado de implementação e pelos desafios de ratificação, pondera a agência. O acordo também inclui requisitos de sustentabilidade, como o cumprimento das metas do Acordo de Paris.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/01/2026**

## BRASIL FECHA 2025 COM DÉFICIT DE US\$ 68,8 BI NAS CONTAS EXTERNAS, PIOR RESULTADO EM 11 ANOS

Resultado foi menor do que o esperado pelo mercado e pelo próprio Banco Central, que projetava déficit de US\$ 76 bilhões

**Por Cícero Cotrim (Broadcast) e Mateus Maia (Broadcast)**

BRASÍLIA - O Brasil teve déficit de US\$ 3,363 bilhões na conta corrente em dezembro, após um saldo negativo de US\$ 4,956 bilhões em novembro, informou o Banco Central nesta segunda-feira, 26. Com isso, o déficit acumulado em 2025 ficou em US\$ 68,791 bilhões, ou 3,03% do Produto Interno Bruto

(PIB) — o maior, nessa base, desde 2014, quando o valor do déficit foi de US\$ 110,493 (4,50% do PIB).

O resultado do mês de dezembro foi menor do que a mediana da pesquisa Projeções Broadcast, de déficit de US\$ 5,60 bilhões. Todas as estimativas do mercado eram negativas, de US\$ 12,211 bilhões a US\$ 4,20 bilhões. O montante do ano também ficou menos deficitário do que a estimativa intermediária do levantamento (-US\$ 72,50 bilhões) e a projeção do BC (-US\$ 76 bilhões).

O déficit em transações correntes foi o menor para meses de dezembro desde 2015, quando houve superávit de US\$ 80,80 milhões. Em dezembro de 2024, o rombo havia sido de US\$ 10,237 bilhões.



**BC espera um resultado negativo de US\$ 60 bilhões nas transações correntes este ano Foto: André Dusek/Estadão**

A balança comercial teve superávit de US\$ 8,814 bilhões no mês passado, segundo a metodologia do BC. A conta de serviços teve déficit de US\$ 3,816 bilhões. A conta de renda primária ficou negativa em US\$ 9,224 bilhões, e a conta financeira, negativa em US\$ 2,234 bilhões.

No acumulado do ano, a balança comercial teve superávit de US\$ 59,952 bilhões, acima da estimativa do BC, que apontava para US\$ 52,0 bilhões. A conta de serviços ficou deficitária em US\$ 52,940 bilhões; a conta de renda primária ficou negativa em US\$ 81,347 bilhões; e a conta financeira teve déficit de US\$ 65,061 bilhões.

O BC espera um resultado negativo de US\$ 60 bilhões nas transações correntes este ano, o equivalente a 2,4% do PIB. A estimativa incorpora um superávit comercial de US\$ 64 bilhões, além de déficits de US\$ 51 bilhões na conta de serviços e de US\$ 78 bilhões na conta de renda primária.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/01/2026**

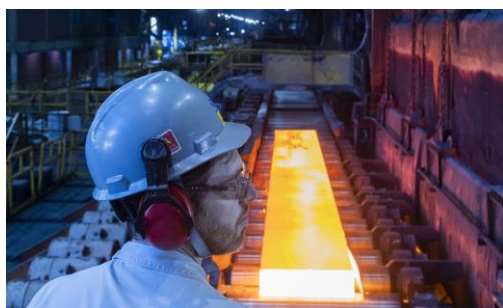


### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### EXCLUSIVO: CSN ABORDA RIVAIS E PODE VENDER ATÉ 100% DO NEGÓCIO DE SIDERURGIA, DIZEM FONTES

Por enquanto, as conversas sobre a venda de uma fatia ou até a totalidade do braço siderúrgico têm sido conduzidas pela própria companhia, que em breve deve contratar um banco para assessorá-la

**Por Mônica Scaramuzzo e Stella Fontes, Valor — São Paulo**



**Foto: Julio Bittencourt/Valor**

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) fez contatos informais com concorrentes para sondá-los sobre o potencial interesse em seu negócio de aço, apurou o Valor. Segundo duas fontes, o grupo de Benjamin Steinbruch poderá vender até 100% de sua operação siderúrgica, dentro do plano de revisão estratégica de ativos colocado em curso na segunda metade do ano passado.



Por enquanto, as conversas sobre a venda de uma fatia ou até a totalidade do braço siderúrgico têm sido conduzidas pela própria companhia, que em breve deve mandar um banco para assessorá-la nesse desinvestimento.

A CSN anunciou neste mês que pretende vender entre R\$ 15 bilhões e R\$ 18 bilhões em ativos com o objetivo de reduzir sua alavancagem financeira. Na ocasião, a companhia limitou-se a informar que iria avaliar alternativas e rotas estratégicas, o que poderia passar por alguma parceria, na área de siderurgia.

Em cimentos, um negócio relativamente recente no portfólio da grupo e que ganhou musculatura mediante uma série de aquisições nos últimos anos, a CSN informou que o plano é vender o controle. O Morgan Stanley está assessorando a CSN nessa frente.

O grupo também disse que pretende vender uma “fatia relevante” de seus ativos de infraestrutura. Segundo uma fonte ouvida pelo Valor, a ideia, neste caso, é de desfazer de 20% a 30% da operação, trazendo um novo sócio para o negócio. Bradesco e Citibank foram mandatos para conduzir a transação.

Tanto em cimentos quanto em infraestrutura, a ambição da companhia é assinar um acordo de venda no terceiro trimestre deste ano. O Valor apurou que a CSN iniciou os primeiros contatos com interessados ainda no ano passado e já tem conversas em andamento. O negócio de cimentos atraiu potenciais compradores brasileiros e estrangeiros e a fatia em infraestrutura está sendo avaliada por grupos internacionais, segundo fonte.

A estratégia do grupo é concentrar seus negócios em mineração e infraestrutura, que têm melhores perspectivas e trarão maior contribuição às margens. No caso da siderurgia, a avaliação, conforme um interlocutor, é que o negócio seguirá pressionado pelas importações, concorrendo por recursos da CSN que poderiam ser direcionados a ativos mais rentáveis.

Do lado do balanço, o plano é reduzir a alavancagem financeira, medida pela relação entre dívida líquida e Ebitda (resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização), para cerca de 1 vez e dobrar o Ebitda em até oito anos.

Na semana passada, a S&P cortou a nota de crédito da companhia, agora em “B+” e com perspectiva negativa (de novo rebaixamento em 12 meses), devido à alavancagem persistentemente elevada.

Para 2026 e 2027, a agência de classificação de risco projeta para a companhia dívida líquida equivalente a mais de 5 vezes o Ebitda - os indicadores usados por agências de rating podem diferir daqueles publicados pelas empresas por questões de metodologia -, com possibilidade de redução, sem considerar a potencial venda de ativos, somente a partir de 2028. Com os desinvestimentos em cimentos e infraestrutura, o grupo poderia reduzir sua dívida em cerca de um terço até 2027, pelos cálculos da S&P.

Em setembro, a alavancagem financeira da CSN estava em 3,14 vezes, em termos ajustados, com dívida líquida de R\$ 37,5 bilhões. Procurada, a CSN não deu retorno ao pedido de entrevista.

**Fonte:** Valor Econômico - SP  
**Data:** 26/01/2026

## **BC É 'ÚNICO VENCEDOR' NA SAGA DA LIQUIDAÇÃO DO BANCO MASTER, DIZ THE ECONOMIST**

Banco Central pode conquistar "poderes mais robustos de supervisão sobre as instituições financeiras", afirma reportagem publicada na edição da revista deste sábado (24)

**Por Valor — São Paulo**



**O presidente do Banco Central do Brasil, Gabriel Galípolo — Foto: Alexandre Boiczar / Banco Central**

Os efeitos da falência do Banco Master vão além do setor bancário e suas consequências estão se tornando graves, alerta a revista The Economist, na reportagem "A quebra de um banco brasileiro envolve políticos e juízes".

"O caso expôs ligações entre políticos, figurões do mercado financeiro e o judiciário em Brasília, prejudicando a reputação do

Supremo Tribunal Federal e do Congresso", diz o artigo publicado na edição da revista deste sábado (24).

A reportagem resume a trajetória do colapso da instituição financeira desde setembro, destacando os gastos "generosos" do empresário Daniel Vercaro, logo após assumir o controle do banco em 2019. "Gastou mais de US\$ 3 milhões na festa de 15 anos da filha", diz a reportagem.

Em entrevista à The Economist, um procurador que atua no caso avalia como "Incomum e preocupante" a interferência do Tribunal de Contas da União (TCU) na autoridade do Banco Central sobre a decisão de liquidar o Master.

A reportagem afirma que o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, é "o único claro vencedor dessa saga sórdida" já que se manteve "firme contra as pressões para salvar o Banco Master". Como resultado, diz a revista, o Bacen pode conquistar "poderes mais robustos de supervisão sobre as instituições financeiras".

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/01/2026**

## MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS INSTITUI PROGRAMA DE INTEGRIDADE PARA PREVENÇÃO DE CORRUPÇÃO E FRAUDES

Iniciativa será aplicada em todas as unidades internas da pasta e, segundo a portaria, será conduzida em alinhamento com as diretrizes e as orientações definidas pela CGU

**Por Marlla Sabino, Valor — Brasília**



**Prédio do Ministério de Portos e Aeroportos — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil**

O Ministério de Portos e Aeroportos instituiu o programa de integridade da pasta com o objetivo de sistematizar práticas de prevenção, detecção, remediação e punição de atos de corrupção, fraudes, irregularidades e desvios éticos e de conduta. A portaria que cria o programa "Embarque na Integridade", foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (26).

A iniciativa será aplicada em todas as unidades internas da pasta e, segundo a portaria, será conduzida em alinhamento com as diretrizes e as orientações definidas pela Controladoria-Geral da União (CGU). O programa será estruturado com base no comprometimento e apoio da alta administração, com unidade responsável pela implementação e coordenação, monitoramento contínuo e análise e gestão dos riscos.

Os objetivos são promover a incorporação de padrões elevados de consulta, aprimorar os mecanismos de prevenção e punição a violações à integridade, fomentar o uso de canais de denúncia éticos, ilícitos administrativos, fraude e corrupção, assédios e qualquer forma de discriminação.

Pela portaria, a governança do grupo caberá ao Comitê Ministerial de Governança, ao Comitê de Integridade e Transparência, composta pelas unidades com funções de integridade, que atuará como instância propositiva, consultiva e de supervisão e a unidades especializadas de integridade, ética, correição, ouvidoria, gestão de pessoas e diversidade e demais unidades que exerçam funções de integridade.

Ainda, prevê que o plano de integridade será publicado no site do Ministério e atualizado a cada ciclo bienal, ou sempre que necessário. Ainda, aprova o plano de ação do programa de integridade para o período de 2025 a 2027, que prevê prazos para a promoção interna dos conhecimentos sobre o tema e a elaboração de fluxos de atuação da comissão ética e da atuação da ouvidoria, por exemplo.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 26/01/2026

## EMBRAER DÁ PRIMEIRO PASSO PARA SEU AVIÃO AGRÍCOLA MOVIDO A ETANOL VOAR NO EXTERIOR

Empresa firmou parceria com usina da Argentina para prospectar mercado no país vizinho

**Por Camila Souza Ramos — São Paulo**



**Embraer produz o Ipanema movido a etanol desde 2004 — Foto: Divulgação**

A Embraer está dando seu primeiro passo para internacionalizar seu negócio de aviação agrícola. A companhia brasileira assinou um acordo com uma usina de etanol da Argentina para prospectar mercado no país vizinho para seu avião pulverizador Ipanema, que é movido a biocombustível.

O memorando de entendimento foi firmado com o grupo Essential Energy Holding, dono da Bioenergías Agropecuárias, destilaria que produz etanol de cana-de-açúcar e de milho localizada no norte da província de Santa Fé.

O plano é que as duas companhias estudem o potencial de mercado do Ipanema no país, quais podem ser as condições de abastecimento de etanol dos aviões a serem usados pelos clientes argentinos, como deve ser a infraestrutura de distribuição, entre outros fatores.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 26/01/2026

## QUAL É A RELAÇÃO DO AGRO BRASILEIRO COM A GROENLÂNDIA?

Produtos florestais, frutas e pescados são os principais produtos agropecuários negociados

**Por Danton Boatini Júnior — São Paulo**



**Com cerca de 56 mil habitantes, a ilha no Ártico não tem um comércio significativo com o Brasil, mas nos últimos anos importou principalmente produtos de origem florestal — Foto: Heidi Baun Topp/Pixabay**

Território autônomo da Dinamarca, a Groenlândia está no centro de uma disputa entre Estados Unidos e Europa que se intensificou no último final de semana. Frente às ameaças do presidente dos EUA, Donald Trump, de anexar a ilha, países europeus anunciaram que

fortalecerão a segurança no Ártico. Manifestações foram realizadas em diversas cidades.

Com cerca de 56 mil habitantes, a ilha não tem um comércio significativo com o Brasil, mas nos últimos anos importou principalmente produtos de origem florestal.

Em 2024, o volume de produtos florestais do Brasil importados pela Groenlândia ficou em 24,2 mil quilos. Em receita, a transação gerou US\$ 16,4 mil, segundo os dados do sistema Agrostat, do Ministério da Agricultura. Trata-se de uma parcela ínfima - menos de 0,0001% - do total das exportações deste segmento no ano retrasado.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 26/01/2026

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### BRASIL IMPORTA MAIS FERTILIZANTES E AMPLIA EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS EM 2025, APONTA CONAB

**Da Redação Portos e logística 26/01/2026 - 17:47**



As importações brasileiras de fertilizantes fecharam 2025 com 45,5 milhões de toneladas, superando em 2,68% as 44,28 milhões de toneladas de 2024, segundo o Boletim Logístico de janeiro da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) divulgado na sexta-feira (23). Segundo a entidade, os maiores volumes foram destinados ao Mato Grosso, ao Paraná e a São Paulo e entraram no país pelos portos de Paranaguá, no Paraná, Santos, em São Paulo, e os do Arco Norte.

O terminal paraense foi a principal porta de entrada de fertilizantes importados, com 10,89 milhões de toneladas, com queda de 1,36% em relação ao volume movimentado em 2024. Já os portos do Arco Norte movimentaram 8,27 milhões de toneladas, contra 7,5 milhões do ano anterior, enquanto o Porto de Santos recebeu 8,42 milhões de toneladas, menos 5,18% do que as 8,88 milhões de toneladas do período antecedente.

O boletim da Conab informa ainda que em 2025 o Brasil ampliou os embarques de milho, soja e farelo de soja, chegando a 172,3 milhões de toneladas, 6,21% a mais o que as 161,6 milhões de toneladas de 2024, com destaque para os estados do Mato Grosso, do Paraná, de Goiás e do Rio Grande do Sul. O número foi consolidado em dezembro, quando as exportações de milho em grãos alcançaram 40,9 milhões de toneladas, acima das 39,7 milhões de toneladas do mesmo período do ano passado.

Pelos portos do Arco Norte foram escoados 39,3% das exportações, contra 46,4% no mesmo período do ano passado, enquanto o Porto de Santos respondeu por 35,8% dos volumes embarcados, frente a 42% no exercício anterior. Pelo Porto de Paranaguá passaram 12,3% dos produtos exportados, ante 3,1% no ano passado, e o Porto de São Francisco do Sul respondeu por 7,7%, contra 6% no exercício anterior.

Segundo o relatório, as exportações brasileiras de soja em grão em 2025 foram de 108,1 milhões de toneladas, superando as 98,8 milhões de toneladas do ano passado. Pelos portos do Arco Norte foram movimentadas 36,2% das exportações, acima dos 34,8% do período anterior, enquanto o Porto de Santos concentrou 32% dos embarques, contra 28,3% em 2024. A participação do Porto do Rio Grande caiu de 10,9% para 8% e a do Porto de São Francisco do Sul de 7% para 5,7%. A origem dos produtos foi principalmente Mato Grosso, Goiás, Paraná e Rio Grande do Sul.

As exportações de farelo de soja atingiram 23,3 milhões de toneladas, acima das 23,1 milhões de toneladas de 2024. A participação do Porto de Santos foi de 43,2%, contra 44,5% no ano passado, enquanto a de Paranaguá chegou a 27,8%, ante 27,2% do ano passado, a do Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, ficou em 16,9%, frente a 15,2%, e a do Porto de Salvador em 7,4%, contra 6,6%. Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Paraná e Goiás foram as principais origens dos produtos.

**Fonte:** Portal Portos e Navios - RJ

**Data:** 26/01/2026

## VELAS DE SUCÇÃO DE AR SÃO INSTALADAS EM NAVIO DA MAERSK TANKERS

*Da Redação Indústria naval 26/01/2026 - 17:37*



As quatro primeiras velas de sucção de ar "plug and play" de 24 metros foram instaladas no navio-tanque Maersk Trieste pela empresa espanhola de desenvolvimento de tecnologias Bound4blue, na primeira etapa do contrato que prevê a colocação de 20 unidades em cinco embarcações similares. Segundo a companhia espanhola, que anunciou a instalação nesta segunda-feira (26), os equipamentos aspiram ar sobre uma superfície aerodinamicamente otimizada para gerar sustentação até sete vezes maior do que velas rígidas convencionais de tamanho comparável.

O CEO e cofundador da Bound4blue, José Miguel Bermúdez, classificou a colocação das velas no navio da Maersk Tankers como um momento decisivo para a maior aceitação do uso da energia eólica em embarcações. De acordo com ele, estas velas são construídas especificamente para cada embarcação e podem reduzir em até dois dígitos percentuais o consumo de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub>, melhorando a classificação do Indicador de Intensidade de Carbono (CII).

A Bound4blue explicou que seus técnicos, a Maersk Tankers e a integradora de sistemas Njord optaram pela instalação em duas etapas no Maersk Trieste para reduzir o tempo de inatividade da embarcação. A empresa informou que os trabalhos preparatórios foram feitos no estaleiro Yiu Lian, em Shenzhen, na China, e incluíram a instalação de pedestais no convés e modificações elétricas.

Em seguida, o navio foi levado ao estaleiro EDR na Bélgica, onde as velas foram içadas e colocadas a bordo, fixadas às fundações pré-instaladas e conectadas às redes de energia e dados de bordo em um processo "plug-and-play" pré-comissionado. "Nosso sistema foi projetado para oferecer o máximo desempenho com a mínima complexidade. Isso é especialmente importante para ampliar as instalações em segmentos que apresentam desafios específicos de integração, como navios-tanque", disse Bermúdez.

Segundo o CEO, o tamanho e a eficiência dos equipamentos instalados permitem que navios-tanque usem a propulsão eólica de forma segura e econômica, sem alterar os perfis operacionais. Ele explicou que os equipamentos evitam inclinações e mantêm a altura livre operacional normal.

Claus Grønborg, diretor de Investimentos da Maersk Tankers, disse que na operação de navios-tanque a busca por redução de emissões exige investimentos. De acordo com ele, a empresa foca em tecnologias avançadas de eficiência energética para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub>. "A implementação de sistemas de propulsão por vento permite viagens mais eficientes em termos energéticos", explicou.

A Bound4blue informou que essas velas são projetadas para integração fácil em projetos de construção naval e modernização de embarcações, incluindo navios-tanque, graneleiros, Ro-Ro, navios de cruzeiro, balsas e gaseiros, entre outros. De acordo com a empresa, a instalação pode se adequar a cada tipo de navio e ser terminada em menos de um dia.

A empresa espanhola informou que, além da Maersk Tankers, tem contratos para instalar velas de sucção de ar em navios da Louis Dreyfus Company (LDC), da Eastern Pacific Shipping, da Odjell, da Klaveness Combination Carriers e da BW Epic Kusan. De acordo com a Bound4blue, esses projetos comprovam que a propulsão eólica está deixando de ser inovação de nicho para se tornar estratégia de descarbonização convencional, atendendo a regulamentações rígidas.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 26/01/2026**

## DESVIO FERROVIÁRIO AMPLIARÁ ESCOAMENTO DE BIOCOMBUSTÍVEIS E DERIVADOS PELA ULTRACARGO ENTRE MT E SP

*Da Redação Portos e Logística 26/01/2026 - 17:25*



A Ultracargo anunciou, nesta segunda-feira (26), a entrada em operação no terminal de Rondonópolis, no Mato Grosso, de seu novo desvio ferroviário, no qual foram investidos R\$ 95 milhões para reforçar a integração logística entre o Centro-Oeste e o Sudeste. O trecho, com cerca de quatro quilômetros, é destinado ao escoamento de biocombustíveis e derivados de petróleo.

A empresa informou que o desvio liga o terminal à malha ferroviária da região e tem também o objetivo de fazer de Rondonópolis polo para a logística de escoamento do etanol de milho a partir da integração com as demais estruturas da companhia. Por ele, poderão circular composições com até 80 vagões e oito mil metros cúbicos, integrados à malha férrea e com conexão à unidade da Ultracargo em Paulínia, em São Paulo.

Segundo a empresa, o planejamento logístico prevê que os trens que levam derivados de petróleo para o Mato Grosso voltem ao Sudeste com biocombustíveis, principalmente etanol de milho, diminuindo deslocamentos e o custo do transporte. Além disso, informou a companhia, será possível a migração parcial do modal rodoviário para o ferroviário.

De acordo com a Ultracargo, o terminal de Rondonópolis tem agora capacidade para movimentar até três milhões de metros cúbicos por ano porque, além da via férrea, o investimento incluiu a ampliação da capacidade de armazenamento em mais 15 mil metros cúbicos, com dois novos tanques de etanol, e a modernização das plataformas ferroviárias e rodoviárias, o que reduziu em até dois dias a ligação entre Mato Grosso e São Paulo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/01/2026*

## ENSEADA ENTREGA 13 BARCAÇAS MINERALEIRAS À LHG MINING

*Da Redação Indústria naval 26/01/2026 - 17:04*



O Estaleiro Enseada (BA) entregou, nesta segunda-feira (26), 13 barcas para transporte de minério de um lote de 80, com capacidade até 2.900 toneladas cada uma, encomendadas pela Lhg Mining, do grupo J&F. A construção foi feita em parceria com a Tenenge, do grupo Novonor, o mesmo do estaleiro, e gerou cerca de 600 novos empregos diretos e até 900 indiretos.

O diretor de Logística da Lhg Mining, Darlan Carvalho, destacou a importância das encomendas no estaleiro baiano e para a reativação da indústria. “Estive aqui há um tempo e vi tudo isso parado, um estaleiro com capacidade, qualidade e tecnologia. E hoje estamos embarcando as primeiras barcas”, disse.

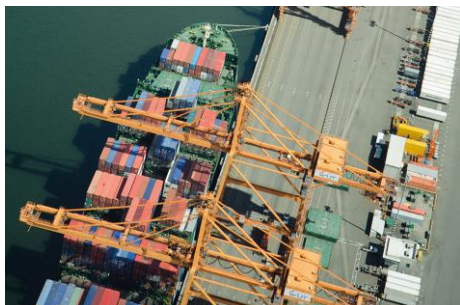
Mauricio Almeida, presidente do conselho de administração do Enseada e diretor da Tenenge, afirmou que a construção das 13 barcas confirma a capacidade da empresa de atender a encomendas de embarcações e assegurou que os investimentos feitos no estaleiro, de cerca de 1 bilhão de dólares, o dotaram de condições para participar de projetos maiores. “Temos a maior capacidade produtiva de processamento de aço do Brasil e o maior guindaste da América Latina”, afirmou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/01/2026*

### ARRECADAÇÃO DO AFRMM CAIU 12% EM 2025; RECEITA TOTAL DO FMM CRESCER 14%

Por Danilo Oliveira Indústria naval 23/01/2026 - 21:28



Balanco mostra que foram liberados R\$ 2,5 bilhões ao financiamento de projetos de embarcações, 86% a mais que em 2024. Desembolsos aumentaram 360% para projetos de estaleiros e 1.278% para financiamento a projetos de infraestrutura portuária e aquaviária

Os desembolsos para projetos de estaleiros no ano passado foram de R\$ 71 milhões, 360% acima dos R\$ 15,4 milhões desembolsados com esse objetivo em 2024. Já os desembolsos do FMM para o financiamento a projetos de infraestrutura portuária e aquaviária totalizaram R\$ 361 milhões em 2025, 1.278% superior aos R\$ 26,3 milhões desembolsados em 2024 para a rubrica.

| Arrecadação BRUTA de AFRMM | (R\$ milhões) |         |            |
|----------------------------|---------------|---------|------------|
|                            | 2024          | 2025    | Variação % |
| 1º Trimestre               | 786,2         | 1.184,0 | 50,6%      |
| 2º Trimestre               | 1.133,3       | 1.019,6 | -10,0%     |
| 3º Trimestre               | 1.466,2       | 1.076,1 | -26,6%     |
| 4º Trimestre               | 1.497,4       | 1.017,0 | -32,1%     |
| Acumulado no Ano           | 4.883,1       | 4.296,7 | -12,0%     |

Tabela 1: Arrecadação BRUTA do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

A arrecadação bruta do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizou R\$ 4,3 bilhões em 2025, queda de 12% em relação aos R\$ 4,9 bilhões arrecadados em 2024, ano que havia registrado alta de 47% nesse indicador. No último trimestre de 2025, essa arrecadação ficou em R\$ 1 bilhão, 32% a menos que no 4º trimestre do ano anterior, quando a arrecadação foi da ordem de R\$ 1,5 bilhão. As informações constam no relatório trimestral do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Dessa arrecadação bruta, são deduzidos os valores referentes ao ressarcimento às empresas de navegação.

Os valores líquidos arrecadados do AFRMM em 2025 foram de aproximadamente R\$ 3,3 bilhões, 24% a menos, na comparação com a arrecadação do ano anterior (R\$ 4,4 bilhões). No 4º trimestre, esse item alcançou redução de 57% (R\$ 595 milhões), ante R\$ 1,4 bilhão de arrecadação líquida no último trimestre de 2024. A arrecadação líquida de AFRMM é resultado dos valores de retificações e compensações da arrecadação bruta, conforme a Lei 10.893/2004.

| Arrecadação LÍQUIDA de AFRMM | (R\$ milhões) |         |            |
|------------------------------|---------------|---------|------------|
|                              | 2024          | 2025    | Variação % |
| 1º Trimestre                 | 698,2         | 1.060,7 | 51,9%      |
| 2º Trimestre                 | 1.023,3       | 808,1   | -21,0%     |
| 3º Trimestre                 | 1.296,4       | 869,7   | -32,9%     |
| 4º Trimestre                 | 1.374,3       | 594,6   | -56,7%     |
| Acumulado no Ano             | 4.392,2       | 3.333,1 | -24,1%     |

Tabela 2: Arrecadação LÍQUIDA do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

Esses valores incluem o montante relativo à emenda constitucional 135/2024, que desvincula 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2032 (DRU — Desvinculação de Receitas da União), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (10,4%).

No 4º trimestre, cada item (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) registrou variação negativa de 24%, na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação total. A receita total do FMM em 2025 foi de R\$ 7,6 bilhões, 14% acima dos R\$ 6,7 bilhões do ano anterior. No 4º trimestre de 2025, essas fontes de recursos somaram R\$ 1,8 bilhão, 10% abaixo dos quase R\$ 2 bilhões contabilizados no mesmo período de 2024.

| Fontes de Recursos do FMM       | [R\$ milhões]  |                |               |                  |                |               |
|---------------------------------|----------------|----------------|---------------|------------------|----------------|---------------|
|                                 | 4º Trimestre   |                |               | Acumulado no Ano |                |               |
|                                 | 2024           | 2025           | Var %         | 2024             | 2025           | Var %         |
| Arrecadação AFRMM               | 818,6          | 354,2          | -56,7%        | 2.616,2          | 1.985,4        | -24,1%        |
| Dívida Ativa do AFRMM           | 0,1            | -              | -             | 0,2              | 0,1            | -50,0%        |
| Encargos da Div. Ativa do AFRMM | -              | -              | -             | -                | -              | -             |
| <b>Total AFRMM</b>              | <b>818,7</b>   | <b>354,2</b>   | <b>-56,7%</b> | <b>2.616,5</b>   | <b>1.985,5</b> | <b>-24,1%</b> |
| Retorno Financiamento           | 936,0          | 935,2          | -0,1%         | 3.469,5          | 3.867,4        | 11,5%         |
| Amortização                     | 785,8          | 767,6          | -2,3%         | 2.906,2          | 3.190,8        | 9,8%          |
| Juros                           | 150,2          | 167,5          | 11,5%         | 563,3            | 676,6          | 20,1%         |
| Remuneração de Dep. Bancários   | 223,0          | 493,0          | 121,1%        | 582,5            | 1.769,4        | 203,8%        |
| Restituição de Convênios        | -              | -              | -             | 59,2             | 18,2           | -69,3%        |
| <b>RECEITA TOTAL</b>            | <b>1.977,7</b> | <b>1.782,3</b> | <b>-9,9%</b>  | <b>6.727,6</b>   | <b>7.640,6</b> | <b>13,6%</b>  |

Tabela 4: Fontes de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O relatório traz ainda que, no ano passado, foram aplicados R\$ 3,8 bilhões de recursos do FMM, 107% acima dos quase R\$ 1,9 bilhão de desembolsos de 2024. No 4º trimestre de 2025 foram aplicados R\$ 2,2 bilhões de recursos do FMM, 172% a mais que os R\$ 824 milhões de desembolsos totais no mesmo período do ano anterior. Em 2025, R\$ 2,5 bilhões foram repassados para financiamento de projetos de embarcações, 86% a mais que no ano anterior (R\$ 1,3 bilhão).

Os desembolsos para projetos de estaleiros no ano passado foram de R\$ 71 milhões, 360% acima dos R\$ 15,4 milhões desembolsados com esse objetivo em 2024. Já os desembolsos do FMM para o financiamento a projetos de infraestrutura portuária e aquaviária totalizaram R\$ 361 milhões em 2025, 1.278% superior aos R\$ 26,3 milhões desembolsados em 2024 para a rubrica.

Em 2025, de acordo com o relatório, não houve registro do ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM (DNAF) — que havia sido de R\$ 200 mil em 2023 e de R\$ 7,2 milhões em 2024. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004. Já o ressarcimento RFB cresceu 98%, passando de R\$ 484 milhões (2024) para R\$ 959 milhões em 2025, com alta de 243% registrada no 4º trimestre em relação ao mesmo período de 2024.

| Aplicação de Recursos do FMM                                            | [R\$ milhões] |                |               |                  |               |               |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|---------------|------------------|---------------|---------------|
|                                                                         | 4º Trimestre  |                |               | Acumulado no Ano |               |               |
|                                                                         | 2024          | 2025           | Var %         | 2024             | 2025          | Var %         |
| Financ. a Projetos – Embarcações <sup>1</sup>                           | 693,7         | 1511,2         | 117,8%        | 1320,2           | 2454,3        | 85,9%         |
| Financ. a Projetos - Estaleiros <sup>1</sup>                            | 0,0           | 53,2           | -             | 15,4             | 70,8          | 359,7%        |
| Financ. a Projetos – Infraestrutura Portuária e Aquaviária <sup>1</sup> | 0,0           | 256,6          | -             | 26,2             | 361,0         | 1277,9%       |
| Ressarcimento DNAF <sup>2</sup>                                         | 7,2           | 0,00           | -100,0%       | 7,2              | 0,0           | -100,0%       |
| Ressarcimento RFB                                                       | 122,9         | 421,3          | 242,8%        | 484,1            | 959,3         | 98,2%         |
| <b>DESEMBOLSO TOTAL</b>                                                 | <b>823,8</b>  | <b>2.242,3</b> | <b>172,2%</b> | <b>1850,1</b>    | <b>3845,4</b> | <b>107,4%</b> |

Tabela 5: Aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM)

1 - Valores efetivamente repassados aos mutuários pelos agentes financeiros;



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 014/2026  
Página 66 de 66  
Data: 26/01/2026  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

2 - Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - EBN da parcela que lhes cabe do AFRMM que deixarem de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei 9.432/1997, conforme dispõe o art. 52-A da Lei 10.893/2004.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/01/2026*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPING.COM](http://MERCOSHIPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 26/01/2026*