

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 019/2026
Data: 02/02/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS COMPLETA 134 ANOS E SE MANTÉM COMO IMPORTANTE MOTOR DA ECONOMIA BRASILEIRA	4
MEGATERMINAL É ESSENCIAL PARA EVITAR PERDA DE PROTAGONISMO DO PORTO DE SANTOS	5
NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS TRARÁ NAVIOS MAIORES PARA O LITORAL DE SÃO PAULO E IMPULSIONARÁ O TURISMO LOCAL	6
PORTO DE SANTOS SEGUIRÁ COMO PRINCIPAL HUB DO BRASIL POR DÉCADAS, AFIRMA SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS	7
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ E TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE CRUZEIROS VÃO ALAVANCAR ECONOMIA E TURISMO DO LITORAL DE SP	9
SUMMIT TCU REÚNE MINISTROS PARA DEBATE DE ALTO NÍVEL EM BRASÍLIA	10
LEILÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS: CONCESSÃO HISTÓRICA DEVE ACONTECER NO FIM DE 2026	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	13
PAUTA DA 603ª REUNIÃO DA DIRETORIA COLEGIADA FOI PUBLICADA HOJE (02)	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
CABOTAGEM AMPLIA ABASTECIMENTO E INTEGRA A REGIÃO NORTE AOS MERCADOS NACIONAIS	14
INSCRIÇÕES ABERTAS PARA PROGRAMAS DE BOLSAS DE FORMAÇÃO DE MECÂNICOS DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
SECRETÁRIO NACIONAL DE TRÂNSITO ACOMPANHA OS TRABALHOS DO DETRAN DA BAHIA NESTA SEGUNDA (2)	17
SENATRAN PUBLICA MANUAL QUE ADEQUA EXAME DE DIREÇÃO VEICULAR À REALIDADE DO TRÂNSITO BRASILEIRO	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – A ESTRATÉGICA PARCERIA SANTOS-VALÊNCIA	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - FLÁVIO BOLSONARO INDICA VICE DA UNIÃO PROGRESSISTA EM CHAPA PRESIDENCIAL DO PL	21
<i>O vice de Flávio</i>	21
<i>Kassab e Tarcísio</i>	21
<i>Recado dado</i>	21
<i>SC e o Supremo</i>	21
<i>Lei federal desrespeitada</i>	21
<i>Medida suspensa</i>	21
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SALVADOR E BAHIA, UM TURISMO INSUSTENTÁVEL	21
TRANSPORTES - PORTOS – ENTREVISTA - “A PIANC BRASIL AJUDARÁ NO DESENVOLVIMENTO DO MERCADO NACIONAL”	23
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE SANTOS CELEBRA 134 ANOS COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO DO	26
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – ARTIGOS - DA INTEGRAÇÃO AO CONSTRANGIMENTO DIPLOMÁTICO: O USO POLÍTICO DOS ACORDOS COMERCIAIS	27
TRANSPORTES- PORTOS - OPINIÃO – ARTIGOS - PORTO DE SANTOS: 134 ANOS DO GIGANTE QUE MOLDOU A HISTÓRIA DO BRASIL	28
REGIÃO NORDESTE - TRANSPORTES – FERROVIAS - TRANSNORDESTINA AVANÇA NO CEARÁ E CONCENTRA FRENTES DECISIVAS DA FASE 1	30
AVIAÇÃO - AZUL CONFIRMA CAPTAÇÃO DE US\$ 1,3 BI PARA FINANCIAR SAÍDA DO CHAPTER 11	31
PETRÓLEO E GÁS - ANP APROVA MEDIDAS PARA REDUZIR CUSTO DO TRANSPORTE DE GÁS PARA TÉRMICAS	33
PETRÓLEO E GÁS - REFIT VAI À JUSTIÇA PARA TENTAR REVERTER INTERDIÇÃO TOTAL DETERMINADA PELA ANP	34
NACIONAL - CONGRESSO RETOMA TRABALHOS E DEFINE PRIORIDADES DO ANO LEGISLATIVO	34
REGIÃO SUDESTE - ESTADO PROPÕE ZPE PARA REVERTER CRISE DO POLO INDUSTRIAL DE CUBATÃO	36
REGIÃO NORTE - CABOTAGEM AMPLIA ABASTECIMENTO E INTEGRA A REGIÃO NORTE	37
REGIÃO NORDESTE - GOVERNADOR DESTACA INVESTIMENTOS QUE ESTÃO SENDO FEITOS NO PIAUÍ	38
REGIÃO NORDESTE - COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ RECEBE O SELO ESG-FIEC	39
AEROPORTOS - AEROPORTOS REGIONAIS DO SUDESTE RECEBERÃO R\$ 310 MI PARA MODERNIZAÇÃO	40
REGIÃO NORDESTE - CONVÊNIO DESTINA R\$ 1,5 MILHÃO PARA FISCALIZAÇÃO MARÍTIMA NO RN	41
PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS CELEBRA 134 ANOS COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO DO BRASIL	42
JORNAL O GLOBO – RJ	43
TRUMP ANUNCIA ACORDO E REDUZIRÁ TARIFAÇO DA ÍNDIA APÓS MODI PROMETER NÃO COMPRAR PETRÓLEO RUSSO	43
CÂMARA APROVA MP QUE CRIA O PROGRAMA GÁS DO POVO, CONSIDERADA BANDEIRA ELEITORAL DE LULA	44



PIX TEM NOVA VERSÃO DE MECANISMO PARA DEVOLUÇÃO DE DINHEIRO EM CASO DE FRAUDE E GOLPE. SAIBA COMO FUNCIONA	45
SENADOR QUER QUE GALÍPOLO VÁ À COMISSÃO PARA EXPLICAR LIQUIDAÇÃO DO MASTER.....	46
PT AVALIA APOIAR CPI DO MASTER APRESENTADA POR ALIADO, ENQUANTO RESISTE A INICIATIVAS DA OPOSIÇÃO	47
LULA PEDE QUE CONGRESSO DÊ PRIORIDADE PARA FIM DA ESCALA 6X1, REGULAÇÃO DE TRABALHO POR APLICATIVO E ACORDO MERCOSUL-UE	48
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	49
PETROBRAS AUMENTA SEU PODER NA BRASKEM. O QUE ISSO SIGNIFICA PARA A EMPRESA E O MERCADO?	49
ANÁLISE - INDICAÇÃO DE GUILHERME MELLO PARA O BANCO CENTRAL ABRE NOVO FOCO DE ATRITO ENTRE GALÍPOLO E HADDAD	51
POR QUE O PARAGUAI VIROU PARAÍSO PARA BRASILEIROS VIVEREM E FAZEREM NEGÓCIOS?	52
SUCESO DO PicPAY EM NY JÁ FAZ BANCOS PREVEREM ESTREIAS NA B3 NO SEMESTRE.....	53
BNDES APROVA R\$ 1,3 BI EM JANEIRO PARA RENOVAÇÃO DA FROTA DE CAMINHÕES NO PAÍS.....	54
VALOR ECONÔMICO (SP)	55
EXCLUSIVO: COPASA PROPÕE MODELO DE PRIVATIZAÇÃO PARA 'MAXIMIZAR' PREÇO	55
GERDAU RETOMA PRODUÇÃO DE AÇO NO CEARÁ APÓS INVESTIMENTO DE R\$ 200 MILHÕES	56
SOB CONTROLE DOS EUA, EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DA VENEZUELA AUMENTA 60% EM UM MÊS	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS	58
GOVERNO ENCAMINHA AO CONGRESSO TEXTO DO ACORDO PROVISÓRIO MERCOSUL-UE	58
ASSINADO CONTRATO PARA DRAGAGEM DO PORTO DO RECIFE	59
FRETES PARA CONTÊINERES VOLTAM A CAIR EM JANEIRO DEVIDO AO EXCESSO DE CAPACIDADE E À FRACA DEMANDA	60
APM TERMINALS ASSUMIRÁ TEMPORARIAMENTE PORTOS DE BALBOA E CRISTÓBAL, NO PANAMÁ.....	61
CABOTAGEM AUMENTOU MOVIMENTAÇÃO NO NORTE EM 11 MESES	61
FROTA DE PORTA-CONTÊINERES E RO-RO COM DUPLA COMBUSTÃO CHEGA A 400 UNIDADES	62
PETROBRAS ANUNCIA AUMENTO EM 2025 DE SUAS RESERVAS PROVADAS.....	63
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS COMPLETA 134 ANOS E SE MANTÉM COMO IMPORTANTE MOTOR DA ECONOMIA BRASILEIRA

Complexo portuário vive ciclo de grandes investimentos

Por Ted Sartori 2 de fevereiro de 2026



Aerial view of the Port of Santos complex in 1975. The organized port emerged as a response to structural inadequacies that failed to keep pace with economic expansion (Cândido Gonzalez/Acervo A Tribuna)

A atracação do cargueiro Nasmyth, um vapor inglês, ocorrida em 2 de fevereiro de 1892 no primeiro trecho de 260 metros do Porto de Santos assinalou o início do complexo organizado. Mas a trajetória do cais santista, que completa hoje 134 anos, começa bem antes, lembra o jornalista, escritor e pesquisador

da história de Santos Sergio Willians.

“O marco zero do Porto de Santos, para mim, foi na entrada da Barra, entre a Ponta da Praia e a Praia do Góes (Guarujá). Em 1541, Braz Cubas transferiu o Porto para as cercanias do Enguaguaçu, área entre o atual Valongo e o Outeiro de Santa Catarina, onde se fixou o núcleo que deu origem à Vila de Santos”, detalha o também autor do livro *A História do Porto de Santos*.

Já o marco zero histórico-administrativo do chamado Porto Organizado, argumenta o pesquisador, ocorre muito mais tarde, em 12 de julho de 1888. A data marca a autorização da execução das obras do cais moderno, inaugurado em 1892 pela empresa que se tornaria a Companhia Docas de Santos (CDS).

Durante mais de três séculos, observa Willians, o embarque e o desembarque de mercadorias eram feitos por pontes, pranchas e trapiches de madeira, quase sempre privados, precários e sem padronização técnica.

“O sistema funcionava, mas era lento, inseguro, caro, vulnerável a intempéries, epidemias e incapaz de acompanhar o crescimento do comércio, especialmente após a chegada da ferrovia, em 1867 (a São Paulo Railway). O Porto Organizado surge, portanto, como resposta à inadequação estrutural do porto tradicional frente à economia moderna, sobretudo à economia do café”, argumenta.

Relações além da economia

O ciclo do café, no século 19, muda para sempre a relação entre Santos e o Porto, que foi além do aspecto meramente econômico. Com o produto, na visão de Willians, ele deixou de ser apenas um ponto de escoamento para se tornar o principal motor urbano, econômico e social da Cidade.

“Foi nesse período que Santos experimentou crescimento explosivo, imigração em massa, riqueza concentrada, mas também crises sanitárias severas. As epidemias que assolaram a Cidade, associadas às condições precárias do Porto e dos trapiches, criaram uma consciência coletiva de que Cidade e Porto precisavam ser pensados como um sistema único”, analisa. “A construção do Porto Organizado foi um projeto urbano, sanitário e civilizatório, que redefiniu para sempre a relação entre Santos e o mar”.

Se o complexo portuário moldou a malha urbana de Santos, atraiu investimentos, determinou ciclos de riqueza e crise, além de estimular obras de saneamento, infraestrutura, cultura e educação, também

teve papel articulador na Baixada Santista, segundo Willians. “Ele impulsionou Cubatão como polo industrial, integrou Guarujá, São Vicente e Praia Grande às dinâmicas econômicas regionais, criou redes de transporte, trabalho e serviços. O complexo portuário santista é, até hoje, o principal fator de coesão econômica da região”, afirma.

Por ser um dos principais canais de integração do Brasil com o mundo, o Porto de Santos teve papel decisivo na formação econômica nacional. O motivo: foi porta de saída de produtos-chave da economia colonial e imperial, como açúcar, ouro, café e, mais tarde, produtos industrializados.

“Também tornou-se o principal elo logístico do Interior paulista, região que se transformaria no coração econômico do País e viabilizou o modelo agroexportador, especialmente no século 19, sustentando o Estado brasileiro e sua inserção no mercado internacional. Da mesma forma, atuou como porta de entrada de imigrantes, capitais, tecnologias e ideias, influenciando não apenas a economia, mas a estrutura social brasileira”, completa Willians.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2026

MEGATERMINAL É ESSENCIAL PARA EVITAR PERDA DE PROTAGONISMO DO PORTO DE SANTOS

Novo terminal nasce integrado ao trilho, com pera ferroviária de alta capacidade para enfrentar o esgotamento do sistema rodoviário da Serra

Por Ted Sartori 2 de fevereiro de 2026



Novo ativo começará a funcionar com uma demanda reprimida (Alexsander Ferraz/AT)

O engenheiro civil e diretor na Graf Infra Consulting, Andre Zajdenweber, observa que a viabilização do Tecon Santos 10 é a única medida capaz de restabelecer “condições operacionais civilizadas e impedir que o Porto de Santos perca seu protagonismo como principal hub da América do Sul”.

Segundo o especialista, o impacto primordial desse novo terminal é “estancar uma sangria operacional e financeira que hoje penaliza severamente o comércio exterior brasileiro”. Para ele, ser realista é abandonar o discurso de que a capacidade do cais santista está acabando. “Ela já se esgotou”, afirma.

Zajdenweber destaca que o diferencial técnico mais agudo do terminal é a sua revolução ferroviária. “Historicamente, terminais brasileiros nunca dependeram tanto do trilho, mas com o esgotamento do Sistema Anchieta-Imigrantes, o Tecon Santos 10 nasce com uma pera ferroviária de alta capacidade, essencial para conectar-se às futuras zonas logísticas do planalto paulista e regular o fluxo de carga antes da descida da Serra”, explica.

O terminal, ao lado do Parque Valongo, deve ter a infraestrutura necessária para receber os maiores navios do mundo. São embarcações da classe triple E, com 400 metros de comprimento, 59 de largura, 73 de altura, com capacidade para transportar 18 mil TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés).

Ainda assim, o engenheiro civil aproveita para fazer um alerta de olho em um futuro bastante presente. “É vital alertar que, dado o tempo de maturação de quatro a cinco anos para licenciamento e obras, o novo terminal já entrará em operação absorvendo uma demanda reprimida gigantesca, operando próximo ao limite. Por isso, no dia da assinatura do contrato do Tecon Santos 10, o planejamento da próxima expansão já deveria ser iniciado imediatamente”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2026

NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS TRARÁ NAVIOS MAIORES PARA O LITORAL DE SÃO PAULO E IMPULSIONARÁ O TURISMO LOCAL

A transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, da região de Outeirinhos para o Valongo, é considerada estratégica tanto para o Porto de Santos quanto para a cidade da Baixada Santista

Por Ted Sartori 2 de fevereiro de 2026



Moderno Terminal de Passageiros Giusfredo Santini será instalado na água, em frente ao Parque Valongo (Alexsander Ferraz/AT)

A transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, da região de Outeirinhos para o Valongo, é considerada estratégica tanto para o Porto de Santos quanto para a cidade da Baixada Santista, no litoral de São Paulo. “Fortalece a

integração Porto-Cidade, organiza as atividades portuárias e agrega valor ao turismo, especialmente ao turismo histórico e cultural do Centro de Santos”, afirma o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos). “Queremos que o turista não venha apenas para embarcar ou desembarcar, mas que permaneça na Cidade”.

O vencedor do leilão do Tecon Santos 10 precisará arcar com a infraestrutura aquática das futuras instalações. O novo Concais foi projetado com três berços, permitindo a atracação simultânea de três navios de grande porte. “A nova localização do terminal cria uma experiência muito mais completa para quem chega a Santos de cruzeiro. O turista passa a desembarcar conectado ao Centro Histórico, com opções culturais, gastronômicas e de lazer”.

O diretor-presidente do Concais, Luis Floriano, acrescenta que o atual terminal enfrenta dois desafios importantes: a ausência de um berço de atracação adequado em frente às instalações (no Cais 25), para receber navios com mais de 290 metros, e a falta de um fluxo viário direto de acesso ao terminal. São investimentos que dependem do poder público. “Com o novo terminal no Valongo, esses desafios serão superados. A Cidade ganha um equipamento moderno, integrado à área turística do Centro Histórico, ampliando o potencial de atração de visitantes e fortalecendo a vocação turística de Santos”, afirma.

O secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, vai na mesma linha e valoriza muito a procura por um espaço que represente uma opção aliada diretamente ao turismo. “O atual terminal fica no meio de duas operações de granel. Buscar uma alternativa onde existe simetria à agenda turística é extremamente importante”, comenta.

No ano passado, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concluiu que não há impedimento para alteração contratual e mudança do terminal de passageiros.

De olho no mercado

Floriano considera que a alteração é um passo essencial para alinhar o Porto de Santos às melhores práticas internacionais no segmento de cruzeiros. Ele lembra que os armadores vêm ampliando suas frotas com novos navios, e o público brasileiro demonstra interesse crescente por esse tipo de viagem. “Em regiões como Europa, Ásia e Estados Unidos, viajar de navio faz parte da cultura das pessoas. Aqui, ainda estamos em processo de formação desse hábito. Por isso, além de infraestrutura, é fundamental estimular o gosto do público brasileiro por esse tipo de turismo”, observa.

O diretor-presidente do Concais lembra que, na atual temporada (2025/2026) e na previsão para a próxima (2026/2027), verifica-se uma redução em relação à temporada 2024/2025. A expectativa é retomar o volume de embarques de passageiros alcançado na temporada 2010/2011, em torno de 700 mil.

“Com berços exclusivos e uma operação moderna, o terminal do Valongo posicionará Santos de forma mais competitiva, atraindo navios de maior porte e oferecendo uma experiência mais qualificada. O terminal é um grande propulsor do turismo local e regional, cada passageiro movimentando setores como hospedagem, transporte, alimentação e comércio. No Valongo, essa integração com o turismo da Cidade será ainda mais natural e estratégica para o desenvolvimento da Baixada Santista”, conclui.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2026

PORTO DE SANTOS SEGUIRÁ COMO PRINCIPAL HUB DO BRASIL POR DÉCADAS, AFIRMA SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS

Alex Sandro de Ávila destaca a grandiosidade do complexo santista e aponta o Tecon Santos 10 como decisivo para elevar o Brasil no ranking mundial

Por Ted Sartori 2 de fevereiro de 2026



Alex Ávila: "Se analisarmos os 134 anos de história do Porto de Santos, veremos que saímos de pequenos barcos para navios que hoje transportam 200 mil toneladas ou até 21 mil contêineres. Santos, com toda certeza, serve de referência para outros portos do País"
(Alexsander Ferraz/AT)

O secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, não economiza nos elogios quando o assunto é o Porto de Santos. Ele rumo pelo mesmo caminho do ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho,

sempre reforçando a grandiosidade do complexo. Nesta entrevista, Ávila fala justamente deste tema, valorizando o protagonismo de sempre do cais santista e prevendo que essa condição se mantenha por muitos anos a fio, ainda mais com a chegada do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, cujo leilão deve ocorrer este ano.

Qual a importância do Porto de Santos para o Brasil?

Vou me permitir aqui fazer, de forma muito respeitosa, um plágio do que o ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho, costuma dizer — e que considero muito pertinente. Ele afirma que todo brasileiro que tiver oportunidade deveria conhecer o Porto de Santos. É algo com o que concordo plenamente. Objetivamente, há uma série de predicados que podemos elencar: é o maior porto do País, o que mais movimentava cargas e o maior do Hemisfério Sul. Mas, além disso, tem vida própria. Quem tem efetivamente a chance de entrar e conhecer o Porto de Santos se choca com a grandiosidade daquele complexo. Muitas vezes, não percebemos o quanto o Porto está conectado ao nosso dia a dia. Poucas vezes refletimos que o agronegócio do País inteiro tem profunda relação com o Porto de Santos. Boa parte dos fertilizantes consumidos para a produção de cereais no campo chega por meio do Porto. Eu diria que essa relevância ultrapassa as fronteiras dos volumes movimentados pelo complexo santista. O ministro é muito feliz em fazer essa sugestão. O Porto de Santos é um ativo de todos nós e tem sua magnitude de forma ampla e abrangente.

E na balança comercial do Brasil continua com números impressionantes ao longo do tempo.

Com toda certeza. De forma geral, não apenas Santos, mas o sistema portuário nacional como um todo tem um peso enorme na balança comercial. De 80% a 90% dela passam pelos nossos portos. O sistema portuário é um ativo com impacto nacional muito grande e significativo. Cada vez mais vemos o setor portuário em evidência. Ele faz parte hoje de uma pauta contínua e está sempre em discussão. Estou na Secretaria Nacional de Portos desde meados de 2023 e, olhando para esses últimos anos, foram inúmeras as discussões realizadas nesse período. Tratamos — e ainda está em discussão — de uma nova legislação específica para o setor portuário; avançamos com o Tecon Santos 10, o maior terminal da história que será objeto de leilão; realizamos a primeira concessão de canal de acesso da



história do País, em Paranaguá. Ou seja, cada vez mais o sistema portuário faz parte da pauta cotidiana de todos nós.

O Tecon Santos 10 é um outro indicador do tamanho da magnitude do Porto de Santos?

Atualmente, Santos tem capacidade para movimentar anualmente 6,5 milhões de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés). Verificamos que essa capacidade já está praticamente toda tomada, pois o Porto vem movimentando algo já próximo a 6 milhões de TEU por ano. Isso traz a necessidade de se fazer a expansão dessa capacidade. Com o Tecon Santos 10, vamos chegar próximo de 10 milhões (de TEU) para serem movimentados por ano. Esse acréscimo de até 3,5 milhões de contêineres reflete não só um aumento significativo de praticamente 50%, mas também tem um outro simbolismo: ele muda o patamar do País em relação ao ranking mundial da movimentação de contêineres. O Brasil, hoje, está entre a 45ª e a 48ª posição no ranking mundial. Com esse projeto estando em atividade, passaremos para a 15ª posição. Digo isso porque, em termos de projeto em desenvolvimento, não temos nenhum igual ou maior do que o Tecon Santos 10. Daqui a três, cinco anos, esse dado vai ser uma realidade, o que é natural pelos tempos e movimentos de se fazer obras, depois do leilão feito. Ele também é um terminal que conversa de forma plena com a agenda da sustentabilidade. Já temos a previsão de se ter todo o fomento para isso, com equipamentos elétricos, a questão de combustíveis, enfim, uma série de fomentos e apoios que o projeto proporciona. O Tecon Santos 10 tem características únicas.

Quando se fala no papel do Porto de Santos na balança comercial brasileira, isso também implica diretamente o quanto o Porto de Santos representa na geração de empregos, tanto para a cidade quanto para a Baixada Santista e para quem vem de fora com essa finalidade, além de seu impacto na logística nacional.

Se analisarmos os 134 anos de história do Porto de Santos, veremos que saímos de pequenos barcos para navios que hoje transportam 200 mil toneladas ou até 21 mil contêineres. Santos, com toda certeza, tem protagonismo na logística nacional e serve de referência para outros portos do País, tanto pelas ações quanto pela sua pujança. Nos estudos de planejamento, costumamos definir as chamadas hinterlândias — regiões geográficas de influência econômica de um porto ou terminal portuário. A de Santos abrange as regiões Centro-Sudeste e Sul. O Porto de Paranaguá, no Paraná, compete em parte dessa área, a Centro-Sudeste, especialmente em alguns tipos de carga, como produtos vegetais e minerais. Ainda assim, eu diria que a hinterlândia de Santos é o mundo, tamanha é a sua dimensão. O Porto de Santos fechou 2025 com 186,4 milhões de toneladas movimentadas, algo que não é para qualquer porto. O segundo colocado no ranking nacional, Paranaguá, que é extremamente importante, moderno, eficiente e competitivo, fechou o ano com 73,5 milhões de toneladas movimentadas, ou seja, menos da metade do volume de Santos. Isso evidencia o destaque que o Porto de Santos possui como característica em sua própria essência.

Quais perspectivas o senhor enxerga para o Porto de Santos?

Santos tem um tamanho e uma relevância que dificilmente deixará de ser o porto mais importante do País. Tenho, sinceramente, essa convicção, porque todos os anos o Porto apresenta um crescimento natural. Ano após ano, há sempre um adicional de carga sendo movimentado em seus berços de atracação. Estamos realizando a concessão do canal de acesso por 25 anos, com possibilidade de extensão para até 70. Isso garante, por décadas, a tranquilidade operacional do Porto de Santos, o maior complexo logístico da América do Sul, com dragagens realizadas nos tempos adequados e nas condições necessárias. Além disso, o projeto do Tecon Santos 10 tem um potencial gigantesco e agregará um volume expressivo de cargas. Há ainda outros projetos de terminais de uso privado (TUPs) sendo desenvolvidos na região. Há dois ou três que já estão em estágio mais avançado. Acompanhamos esses projetos e torcemos para que avancem e se materializem efetivamente em capacidade disponível para o complexo portuário. Seguiremos vendo o protagonismo do Porto de Santos nos próximos anos e, mesmo depois disso, Santos continuará se destacando no cenário nacional e internacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/02/2026

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ E TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE CRUZEIROS VÃO ALAVANCAR ECONOMIA E TURISMO DO LITORAL DE SP

Em entrevista para A Tribuna, presidente da Autoridade Portuária de Santos faz balanço da gestão, cita obras estruturantes, reconhecimento nacional e expectativas com o Tecon Santos 10

Por Ted Sartori 2 de fevereiro de 2026



Anderson Pomini: "Conquistamos o maior reconhecimento possível: o selo Diamante do Tribunal de Contas da União em transparência na gestão, no âmbito do Programa Nacional do órgão federal" (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

Há quase três anos como presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini costuma dizer que desatou muitos nós ao longo de sua gestão, que segue em curso.

Nesta entrevista, ele não fez diferente e repetiu a expressão para falar de diversas iniciativas que têm sido feitas no Porto de Santos, com direito a reconhecimento. Uma das ações futuras que Pomini descreve é a que envolve a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, da região de Outeirinhos para o Valongo, algo diretamente ligado ao Tecon Santos 10.

Além de citar ações relacionadas com o futuro do complexo santista, o presidente da APS também aproveita para projetar elevadas expectativas para o maior Porto do Brasil e do Hemisfério Sul.

Qual o balanço que o senhor faz de sua gestão até o momento?

Desde que chegamos, em abril de 2023, até hoje, mantivemos o foco na melhoria da infraestrutura e das operações do Porto de Santos, sempre buscando valorizar as pessoas, e não apenas as cargas. Esse tem sido nosso diferencial positivo e o que nos permitiu estreitar e aprimorar significativamente a relação Porto–Cidade.

O que foi feito nesse sentido?

Abrimos as portas da Autoridade Portuária de Santos (APS) para a comunidade regional, nacional e internacional. Delegações do mundo inteiro, de todos os estados brasileiros, além de associações locais, lideranças, sindicatos e estudantes, passaram a conhecer melhor o Porto, navegando pelo canal e participando de atividades internas da APS, inclusive da comissão do túnel, que promoveu mais de 50 encontros para avançar com um projeto que esteve há um século no papel: o túnel Santos-Guarujá. De imediato, o túnel já está proporcionando a remoção de famílias que vivem em palafitas às margens do canal para moradias seguras e com infraestrutura no Parque da Montanha, em Guarujá, um projeto que recebe recursos da APS.

A propósito, em meio a tantos projetos concluídos e em andamento, o túnel Santos–Guarujá naturalmente se destaca na paisagem. Mas, tirando esse, algum outro merece uma citação especial?

Fizemos um balanço e desatamos mais de 40 nós que atrapalhavam o desenvolvimento do Porto de Santos. Posso citar alguns: o Parque Valongo, em parceria com a Prefeitura de Santos; a pera ferroviária, fruto de diálogo com a Marimex, que estava emperrada havia dez anos; as obras nas duas avenidas perimetrais; o aprofundamento do canal; a ampliação do cais da Ilha Barnabé; a eletrificação do cais para abastecimento de rebocadores; o projeto de expansão da poligonal; e os condomínios logísticos, fundamentais para reduzir o conflito entre as cidades e o fluxo de caminhões que acessam o Porto. E há ainda outros.

Quais?

O desconto tarifário para estimular navios que adotam práticas ambientais, os chamados navios verdes; o controle da poluição causada pela água de lastro; o chamamento para a repotencialização e o aproveitamento ambiental e turístico da Usina de Itatinga (em Bertioga); o sistema de controle de embarcações por câmeras e radares, o chamado VTMIS (o Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações), aguardado há dez anos; a implantação da internet 5G; e o

projeto do novo prédio da Polícia Federal na entrada do Porto. Além disso, temos as cinco passarelas em parceria com a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips); o andamento do projeto do Tecon Santos 10, graças ao apoio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; o programa de erradicação das palafitas às margens do canal; a realização do concurso público; os adensamentos, entre outras iniciativas.

E as ações da gestão portuária foram reconhecidas...

Conquistamos o maior reconhecimento possível: o selo Diamante do Tribunal de Contas da União (TCU) em transparência na gestão, no âmbito do Programa Nacional do órgão federal. Alcançamos um lucro líquido de R\$ 659 milhões, destacando a APS como campeã do setor de serviços em desempenho financeiro no ranking da Fundação Dom Cabral, entre 450 empresas. A APS fez história ao apresentar um desempenho premiado entre as estatais brasileiras.

E acompanhando o Tecon Santos 10, uma das iniciativas citadas pelo senhor, poderá ser possível a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, da região de Outeirinhos para o Valongo. É um passo importante?

Com o leilão do Tecon Santos 10 cada vez mais próximo, temos a expectativa de que, como uma das contrapartidas exigidas no edital, sejam confirmados os aportes de recursos do vencedor do certame para contribuir e assim viabilizar a transferência do terminal do Concais para o Valongo. A meu ver, é a providência definitiva para a completa revitalização do belíssimo e promissor Centro Histórico de Santos. O detentor da concessão do Concais tem participado das tratativas nesse sentido, que envolvem a Prefeitura de Santos e demais autoridades. Já existe um projeto divulgado, e que agora aguarda este importante passo, atrelado ao leilão do Tecon Santos 10.

Como será?

Trata-se de uma iniciativa desejada por todos e uma obra de grande porte, que prevê a construção de um cais específico, em local com a profundidade necessária para atracação dos navios de passageiros, provavelmente no prolongamento do ponto mais extremo do Ecoporto em paralelo ao Parque Valongo.

A proximidade do novo terminal de passageiros com o Centro Histórico é fundamental?

É indiscutível que o novo terminal aquecerá a economia do Centro, como já estamos percebendo a partir de investimentos em novos estabelecimentos. Com o túnel Santos-Guarujá operando, o novo terminal trará reflexos positivos para a economia e o turismo de todas as cidades da região, como está comprovado em outros empreendimentos do gênero em vários países. Estamos otimistas.

Quais as perspectivas para o Porto de Santos nos próximos anos?

Nossa expectativa é alcançar um patamar ainda mais elevado, tanto na eficiência das operações quanto na relação com a comunidade regional. Tudo caminha nesse sentido, graças ao trabalho incansável da equipe da APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2026

SUMMIT TCU REÚNE MINISTROS PARA DEBATE DE ALTO NÍVEL EM BRASÍLIA

Iniciativa do Grupo Tribuna será no dia 10 de março com a discussão de temas relevantes no setor portuário

Ted Sartori 1 de fevereiro de 2026



Importantes decisões dos ministros do Tribunal de Contas da União envolvem o setor portuário brasileiro (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Órgão requisitado quando o assunto é a aplicação dos recursos públicos federais, o Tribunal de Contas da União (TCU) participa das decisões envolvendo o setor portuário, como recentemente a do formato do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos

10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos. Nada melhor, então, do que trazer seus integrantes ao centro do debate. É a ideia do Summit TCU, que será promovido pelo Grupo Tribuna, no dia 10 de março, na sede da Corte de Contas, em Brasília.

Até o momento, o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo, e o ministro Benjamin Zymler são presenças confirmadas. A intenção é trazer outros importantes nomes que integram a Corte de Contas e enriquecer ainda mais o debate. A programação completa será divulgada nos próximos dias.

Para o presidente do Tribunal, o evento proporciona um canal de interlocução entre o TCU, gestores públicos, especialistas, investidores e o setor privado, ampliando a visibilidade da atuação do Tribunal em temas de interesse estratégico, como infraestrutura, logística e regulação.

“Permite a troca de conhecimentos além do ambiente estritamente técnico-jurídico. Trata-se de oportunidades para o TCU ouvir demandas e percepções dos setores regulados e do setor produtivo, o que pode enriquecer a compreensão do impacto das normas, decisões e recomendações do Tribunal na prática administrativa”, pontua.



“A iniciativa do Grupo Tribuna é avaliada de forma positiva pelo Tribunal, pois cria um espaço qualificado de debate, aproxima instituições públicas e agentes econômicos e contribui para disseminar conhecimento e boas práticas”, afirma o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo (Divulgação/TCU)

Segundo ele, é fundamental que o TCU mantenha diálogo permanente com todos os setores envolvidos e potencialmente impactados por suas decisões, contribuindo para maior transparência, segurança jurídica e aprimoramento das políticas públicas e dos projetos de interesse nacional.

“A iniciativa do Grupo Tribuna é avaliada de forma positiva pelo Tribunal, pois cria um espaço qualificado de debate, aproxima instituições públicas e agentes econômicos e contribui para disseminar conhecimento e boas práticas, fortalecendo o ambiente de governança e desenvolvimento do País”.

Importância

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, lembra da responsabilidade em trazer todos os atores que possuem relação com os setores portuário e marítimo para o centro das discussões, como já é feito no Summit Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), no Encontro Porto & Mar e em outros eventos.

COMPOSIÇÃO

- Ministro Vital do Rêgo Filho - **Presidente**
- Ministro Jorge Antonio de Oliveira Francisco - **Vice-presidente**
- Ministro Walton Alencar Rodrigues
- Ministro Benjamin Zymler
- Ministro João Augusto Ribeiro Nardes
- Ministro Aroldo Cedraz de Oliveira
- Ministro Bruno Dantas Nascimento
- Ministro Antonio Augusto Junho Anastasia
- Ministro Jhonatan Pereira de Jesus

MINISTROS-SUBSTITUTOS

- Augusto Sherman Cavalcanti
- Marcos Bemquerer Costa
- Weder de Oliveira

FONTE: TCU

O TCU vem ganhando um protagonismo bastante grande. Toda vez que a gente traz a informação para o mercado, traz a percepção de órgãos como o TCU e a Antaq, da maneira pela qual eles possuem um entendimento desse arcabouço legal e do regramento. Isso contribui para que a gente possa ser muito mais célere no desenvolvimento do nosso setor portuário”, afirma.

(Montagem AT)

O fato de o Summit TCU acontecer na Corte de Contas acaba aproximando a todos, lembra Rodrigues. “O setor portuário tem muita especificidade e, obviamente, o TCU não julga só esse setor. Ele tem uma responsabilidade muito grande no País. Levar um evento portuário aproxima não só os ministros do TCU, mas todo o corpo técnico desse debate importante para o Brasil”, explica.

As inscrições para o evento estão abertas pelo link. <https://grupo-tribuna.evolutp.app/pages/evento?id=33>

Tribunal

O Tribunal de Contas da União (TCU) fiscaliza a aplicação dos recursos públicos federais. Suas áreas de controle externo englobam auditorias, inspeções e monitoramento das contas públicas. Essas atividades garantem a legalidade, eficiência e transparência na gestão dos recursos públicos, contribuindo para o combate à corrupção e o aprimoramento da governança. O TCU também atua de forma preventiva, orientando gestores e emitindo recomendações para promover melhores práticas administrativas. Dos ministros, seis são indicados pelo Congresso Nacional, um, pelo presidente da República e dois são escolhidos entre auditores e membros do Ministério Público que funciona junto ao TCU. Também fazem parte os ministros-substitutos, que são selecionados por meio de concurso de provas e títulos, nomeados pelo presidente da República.

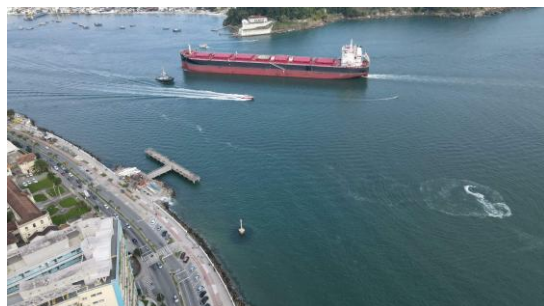
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/02/2026

LEILÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS: CONCESSÃO HISTÓRICA DEVE ACONTECER NO FIM DE 2026

Certame é previsto para o último trimestre do ano. Será o terceiro realizado no País, após Paranaguá e Itajaí

Ted Sartori 1 de fevereiro de 2026



Processo da concessão do canal aquaviário de Santos está na Agência Nacional de Transportes Aquaviários para consulta e audiência públicas (Alexsander Ferraz/AT)

O leilão do canal de acesso do Porto de Santos deve acontecer no último trimestre deste ano. A previsão é do secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila. Ele seria terceira concessão do tipo. A primeira foi Paranaguá, no Paraná, em outubro do ano passado. Itajaí, em Santa Catarina, deve passar à frente.

“A concessão do canal do Porto de Itajaí está se encaminhando para ser a segunda. O processo já está em uma fase posterior ao que o de Santos está agora. O de Itajaí já é analisado pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Tão logo o Tribunal conclua sua análise e nos devolva de forma positiva, a gente já consegue marcar o leilão”, afirma Ávila, em entrevista para A Tribuna.

O processo da concessão do canal de Santos está na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para que sejam feitas consulta e audiência públicas, com início ainda este mês, de acordo com o secretário.

“Ele está agora na agência, para que ela faça a análise e dê o primeiro tratamento sobre o aspecto regulatório e técnico”, lembra. Procurada, a Antaq não respondeu à Reportagem.

Ávila explica que, com a consolidação das contribuições vindas da consulta e audiência públicas, é feita uma análise conjunta pela agência, pela Secretaria Nacional de Portos (SNP) e por quem elaborou o projeto, no caso o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Com isso, é realizado um encaminhamento.

“Decidimos as contribuições que devem ser acolhidas e são promovidas melhorias no projeto, além daquelas que devem ser respondidas no sentido de justificar o eventual não acolhimento. Faz-se uma versão nova do projeto, pós-audiência pública, nos é devolvida, e encaminhamos isso para o TCU. O

Tribunal, então, faz a análise pelo aspecto do órgão de controle, por sua equipe técnica. Após a deliberação do colegiado de ministros da Corte, temos efetivamente o leilão”, detalha.

O pregão envolvendo o canal de acesso de Santos deve competir em questão de agenda, segundo o secretário, com o de Rio Grande (RS). “Nele estamos concluindo a etapa técnica para que possamos encaminhar à Antaq, pedindo para se fazer a consulta e audiência públicas. Então ele está próximo do estágio em que está o canal de Santos. Mas essa competição (em termos de agenda) é algo muito positivo”, explica.

Cais santista recebe quase 6 mil navios por ano

O canal de acesso do Porto de Santos garante o acesso de quase 6 mil navios por ano, viabilizando 30% de todo o comércio exterior brasileiro e garantindo a conexão com quase 200 países em 600 locais de destino, estima a Autoridade Portuária de Santos (APS).

Ele tem 25 quilômetros (km) de extensão, em áreas de três municípios (Santos, Guarujá e Cubatão), que atendem a economia de uma hinterlândia primária formada por cinco estados brasileiros, onde vivem 86 milhões de habitantes e respondem por mais de 50% do PIB nacional, além de outros estados brasileiros, acrescenta a empresa pública federal.

“O primeiro grande ativo de um Porto são os trabalhadores, que fazem aquelas engrenagens funcionarem. No aspecto logístico, o maior é o seu canal de acesso. Sem canal não há Porto”, acrescenta o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila.

O longo tempo de contrato (25 anos ou mais) faz com que a condição de previsibilidade seja possível, principal pilar que norteia a importância da concessão dos canais.

“Com isso, os armadores poderão fazer a programação para que os navios de porte cada vez maiores possam estar nesses portos, porque terão a segurança que as dragagens estarão sendo executadas nos tempos necessários e nas formas adequadas, algo extremamente importante para o mercado”, explica Ávila.

O concessionário terá as responsabilidades para dragagem de aprofundamento gradual do canal, atualmente com 15 metros, até 17 metros, além da manutenção permanente da profundidade.

A previsibilidade, argumenta o secretário nacional de Portos, automaticamente leva a outros dois pilares, que são os da segurança operacional e jurídica.

Dragagem

Com a dragagem nos tempos necessários e das formas adequadas, os navios podem fazer as operações sem risco, diz o secretário nacional de Portos, Alex Ávila. “Isso entra no aspecto da segurança operacional. Já com relação à jurídica, estou falando dos contratos comerciais, porque as operações são norteadas por eles. Os contratos têm esses aspectos da segurança, da condição de cada porto. Isso tem impacto, inclusive, em seguro”, finaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2026

Brasília, 02/02/2026 - Seguindo o cronograma previsto para o primeiro semestre, a 603ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada (ROD) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ocorrerá dia 05 de fevereiro, quinta-feira, às 9h. Dessa vez, a reunião será no modelo de videoconferência, onde cada diretor se manifestará de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões.

Durante a ROD, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões. A Agência enfatiza que tais participações precisam ser solicitadas, impreterivelmente, pelos advogados/representantes da empresa.

Vale lembrar que o preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo serão desconsideradas.

Confira a pauta da 603ª ROD <https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/PautadaROD603.pdf>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 02/02/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

CABOTAGEM AMPLIA ABASTECIMENTO E INTEGRA A REGIÃO NORTE AOS MERCADOS NACIONAIS

Movimentação entre janeiro e novembro de 2025 alcança 10,8 milhões de toneladas e reflete avanços do Programa BR do Mar



De 2022 a 2025, após a criação do Programa BR do Mar, a cabotagem de contêineres na região cresceu ano após ano. - Foto: Divulgação

O fortalecimento da cabotagem tem ampliado o abastecimento, reduzido custos logísticos e integrado a produção regional aos principais mercados do país. Entre janeiro e novembro de 2025, o transporte por cabotagem, entre portos brasileiros, movimentou 10,8 milhões de toneladas na região Norte, segundo dados da

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em um contexto de avanço das medidas do Programa BR do Mar.

Na comparação com o mesmo período de 2024, a cabotagem na região Norte transportou, em 2025, cerca de 200 mil toneladas a mais, considerando todos os perfis de carga, com uma alta de 8,25% na movimentação de contêineres. O resultado mantém a trajetória de expansão observada no ano anterior, quando a movimentação já havia aumentado cerca de 8,3% frente a 2023, refletindo maior regularidade e previsibilidade na operação do transporte aquaviário.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números confirmam o acerto do marco regulatório em destravar o potencial logístico da região e conectar o país. “Os dados da cabotagem na região Norte deixam clara a importância dessa política pública para a integração logística nacional e para ampliar a eficiência do transporte aquaviário. O programa BR do Mar trouxe mais previsibilidade ao setor, especialmente em regiões estratégicas como o Norte”, disse.



Escoamento da produção regional

Os principais polos de origem da cabotagem na região Norte concentram-se no Pará, com destaque para os terminais de Trombetas, Juruti e Vila do Conde, além de Manaus (AM). A partir desses pontos, as cargas seguem, em sua maioria, para portos das regiões Nordeste e Sudeste, que funcionam como centros de distribuição e consumo.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, pontuou que o aumento da eficiência é fruto direto do ambiente de negócios mais competitivo criado pelo programa.

“O crescimento da cabotagem no Norte está associado às diretrizes do BR do Mar, que ampliaram a oferta de serviços, estimularam a concorrência e fortaleceram a segurança jurídica do setor. Esses fatores são especialmente relevantes em regiões com grandes distâncias e elevada dependência do transporte aquaviário”, afirmou.

Esse fluxo consolida a cabotagem como um motor estratégico para o escoamento de cargas em larga escala e para a integração da região Norte aos principais mercados nacionais.

Perfil das cargas

A movimentação por cabotagem na região Norte se concentra no transporte de bauxita, tanto em granel sólido quanto em carga geral, que somaram 3,86 milhões de toneladas no período analisado.

Já as cargas em contêineres totalizaram 3,23 milhões de toneladas e reúnem bens industriais e tecnológicos, além de alimentos, bebidas e insumos básicos. Esse tipo de carga desempenha papel relevante no abastecimento regular das cidades e na redução de custos logísticos.

Os graneis líquidos e gasosos, por sua vez, tiveram como principal destaque o petróleo e seus derivados, com 2,81 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e novembro de 2025.

De 2022 a 2025, após a criação do Programa BR do Mar, a cabotagem de contêineres na região cresceu ano após ano. O volume transportado passou de 2,4 milhões de toneladas em 2022 para 2,5 milhões em 2023, 3 milhões em 2024 e chegou a 3,2 milhões de toneladas em 2025, o maior volume já registrado na região.

BR do Mar e segurança regulatória

O desempenho da cabotagem no Norte está associado às medidas regulatórias do Programa BR do Mar, que trazem mais previsibilidade e segurança jurídica, além de estimular a competitividade no setor e garantir maior disponibilidade de frota para atender às necessidades logísticas nacionais.

Entre os avanços estão a Portaria de Cláusulas Essenciais para Contratos de Longo Prazo, publicada em novembro de 2025, e a Portaria de Embarcação Sustentável, atualmente em fase final de regulamentação. Esses instrumentos legais trazem mais estabilidade ao mercado e aos valores de fretes marítimos, incentivando práticas mais sustentáveis na navegação brasileira.

A coordenadora-geral de Navegação Marítima, Bruna Roncel, reforçou que a atualização normativa eleva o patamar do mercado, garantindo que a expansão logística ocorra em bases sólidas. “As portarias do BR do Mar representam um avanço regulatório ao associar o crescimento da cabotagem a critérios de sustentabilidade e segurança jurídica”, afirmou.

Ao combinar segurança regulatória, estímulo à concorrência e sustentabilidade, o Programa BR do Mar fortalece a cabotagem como instrumento de política pública para a integração logística nacional. Na região Norte, esse conjunto de medidas contribui para ampliar o abastecimento, reduzir custos logísticos e integrar a produção regional aos principais mercados do país.

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

Data: 02/02/2026

INSCRIÇÕES ABERTAS PARA PROGRAMAS DE BOLSAS DE FORMAÇÃO DE MECÂNICOS DE MANUTENÇÃO AERONÁUTICA

MPor oferece 74 bolsas de estudo gratuitas para quem quer ingressar no setor aéreo



**SUA CARREIRA
VAI VOAR ALTO
A PARTIR DE AGORA!!**

Programa de Bolsas:
Mecânico de Manutenção Aeronáutica

O MPor abriu edital com
74 bolsas gratuitas
para cursos técnicos.

- ✓ Curso gratuito
- ✓ Formação presencial
- ✓ Alta demanda no mercado de trabalho
- ✓ Material incluso

→ Leia o edital e prepare-se para as inscrições de 2 a 13 de fevereiro.

SEST SENAT ANAC MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS GOV. DO BRASIL

Programa oferta 74 bolsas de estudos para mecânico de manutenção

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informa que estão abertas, a partir de hoje (2), as inscrições para o programa de bolsas de estudo voltado à formação de mecânicos de manutenção aeronáutica. Ao todo, são 74 vagas gratuitas, em Brasília (DF), destinadas a pessoas que desejam iniciar ou consolidar uma carreira na aviação civil.

O programa é realizado em colaboração com o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) e integra o Programa Asas para Todos, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Essa é uma oportunidade de responder à crescente demanda do transporte aéreo brasileiro, impulsionada pelo aumento do número de passageiros – 30 milhões de viajantes a mais em 2025 – e da oferta de voos com a geração de emprego e qualificação de novos profissionais.

Inscrições

As inscrições começam hoje (2) e seguem até 13 de fevereiro de 2026. Os interessados devem consultar o edital e a lista de documentos obrigatórios. As inscrições podem ser realizadas presencialmente, na unidade do Sest-Senat, em Samambaia (DF) ou por meio do formulário online nos seguintes canais:

- Site do Senat

<https://www.sestsenat.org.br/noticia/sest-senat-publica-edital-com-74-bolsas-para-cursos-tecnicos-em-manutencao-aeronautica>

- Página de Formação e Capacitação da Secretaria Nacional de Aviação Civil

<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/formacao-e-capacitacao/bolsa-mecanico>

Todos os candidatos devem ter concluído o ensino médio e serem moradores do Distrito Federal ou Entorno. O processo seletivo adota critérios de preferência de vagas, priorizando:

- Pessoas de baixa renda;
- Beneficiários titulares e dependentes dos programas federais de transferência de renda;
- Residentes do Distrito Federal ou Entorno;
- Quem mora próximo a aeroportos;
- Quem tem vínculo familiar comprovado com trabalhadores da aviação (até 3º grau colateral).



Como será curso?

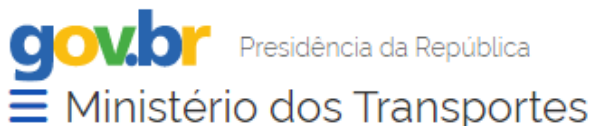
O curso de mecânico de manutenção aeronáutica (MMA) conta com 1.200 horas de formação teórica e 240 horas de estágio obrigatório, distribuídas ao longo de aproximadamente 18 meses, com as seguintes características:

- Curso Técnico em Manutenção Aeronáutica em Aviônicos, com 24 vagas no período noturno (18h40 às 22h40);
- Curso Técnico em Manutenção Aeronáutica em Célula, com 25 vagas no período noturno (18h40 às 22h40);
- Curso Técnico em Manutenção Aeronáutica em Grupo Motopropulsor, com 25 vagas no período matutino (8h às 12h).

As aulas serão ministradas na unidade do Senat em Samambaia (DF) e incluem todo o material didático, sem custos para os alunos. Para a certificação, é exigida frequência mínima de 70% e aproveitamento de 75% ao longo da formação.

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

Data: 02/02/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

SECRETÁRIO NACIONAL DE TRÂNSITO ACOMPANHA OS TRABALHOS DO DETRAN DA BAHIA NESTA SEGUNDA (2)

Ação integra agenda nacional de visitas técnicas aos estados

Um dia após o lançamento do Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular, o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, dá continuidade à agenda de visitas técnicas aos Departamentos Estaduais de Trânsito. Nesta segunda-feira (2), o secretário acompanha os trabalhos do Detran da Bahia, em Salvador.

A iniciativa integra a estratégia da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) de monitorar a implementação do programa CNH do Brasil, promovendo alinhamento técnico, esclarecimento de diretrizes e troca de experiências com os Detrans de todo o país.

A visita ao Detran da Bahia considera a relevância do estado, que possui ampla extensão territorial, diversidade regional e complexidade administrativa, fatores importantes para a avaliação da aplicação uniforme das novas normas de habilitação em todo o país.

Serviço

Visita técnica ao Detran da Bahia

Data: Segunda-feira (2)

Horário: 10h

Local: Av. Ulisses Guimarães, 3.386 - Edifício Multicab Empresarial – sede do Detran-BA - Salvador (BA)

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

Data: 02/02/2026

SENATRAN PUBLICA MANUAL QUE ADEQUA EXAME DE DIREÇÃO VEICULAR À REALIDADE DO TRÂNSITO BRASILEIRO

Documento terá aplicabilidade em todo o Brasil e tem como objetivo tornar a avaliação mais



A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) publicou neste domingo (1º) o Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular, que estabelece critérios claros sobre trajeto, percurso e forma de avaliação do exame prático.

As alterações têm o objetivo de tornar a avaliação adequada à realidade de quem dirige no dia a dia, reduzindo diferenças regionais para a aprovação dos candidatos e tornando o processo mais fiel à realidade de quem enfrenta o cotidiano do tráfego brasileiro.

O documento, que terá aplicação uniforme em todos os Departamentos de Trânsito do Brasil, estabelece os procedimentos para aplicação das novas regras de forma a garantir a segurança no trânsito.

Uma das mudanças já anunciadas pelos Detrans é a retirada da baliza como etapa autônoma, principal e eliminatória, conforme anunciado por vários estados nos últimos dias.

O secretário Nacional de Trânsito, Aduardo Catão, esclarece que o exame não fica mais fácil com a mudança e, sim, mais real. “A mudança da baliza como etapa principal e eliminatória acontece porque ela virou, ao longo do tempo, um exercício artificial, cheio de regras que não dialogam com a condução no mundo real. A baliza passa a ser tratada como o que ela é na vida cotidiana: estacionamento, ao final do percurso. Sem aquele ritual mecânico que nada mede sobre direção segura”, explica.

Segundo o secretário, o objetivo do exame passa a ser o trajeto em via pública, leitura do trânsito, tomada de decisão, convivência com outros veículos e pedestres. Para ele, isso significa “menos encenação e mais realidade”, já que o novo manual de exame de direção tem como foco alinhamento com o que realmente importa para a segurança viária.

“O foco do exame se desloca para o que realmente importa: a condução em via pública, a leitura do trânsito, a tomada de decisões e a convivência com outros veículos e pedestres. A avaliação passa a medir a direção responsável em ambiente real, e não a repetição de um ritual que pouco diz sobre segurança viária”, conclui o secretário.

Confira as principais mudanças para a prova prática da CNH

Baliza: é obrigatória ou não?

A manobra de baliza deixou de ser uma etapa obrigatória da prova prática, pois não está prevista na regulamentação vigente que disciplina o exame prático de direção veicular.

A avaliação deixa de ser sobre uma manobra específica, feita em um espaço à parte e pouco representativa do dia a dia, e passa a observar o condutor em situação real de tráfego. O que permanece é a finalização do percurso, momento em que o candidato deverá estacionar o veículo.

Um trajeto em via pública permite avaliar atenção, leitura do ambiente, respeito às regras, interação com outros veículos, pedestres e ciclistas, além do controle emocional. O foco deixa de ser a memorização de movimentos e passa a ser o comportamento ao volante, que é o que efetivamente impacta a segurança no trânsito.

É possível utilizar veículos automáticos nas provas?

Sim, é possível realizar a prova prática com veículo automático. Assim como qualquer outro veículo utilizado no exame, ele deve estar em conformidade com as regras de circulação e equipado com todos os itens obrigatórios exigidos pela legislação de trânsito.



O estacionamento permanece na prova prática?

O estacionamento permanece como parte da prova prática. Ao final do trajeto, o candidato deve parar o veículo e realizar o desembarque de forma segura, em conformidade com a legislação de trânsito.

Todos os Detrans devem seguir as diretrizes da resolução?

Os Detrans devem, obrigatoriamente, seguir as diretrizes nacionais estabelecidas pela legislação de trânsito. Essas regras são únicas para todo o país e não podem ser alteradas pelos estados. No entanto, a prova prática não acontece de forma idêntica em todos os lugares, porque cada cidade possui vias, sinalização e espaços urbanos diferentes.

Reprovação na prova prática: o que mudou?

Antes, a reprovação era baseada em condutas específicas definidas na resolução, muitas delas eliminatórias, independentemente de serem infrações de trânsito. Agora, a avaliação considera exclusivamente as infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Não existem mais faltas eliminatórias automáticas. O candidato é avaliado pela soma de pontos decorrentes das infrações cometidas durante o percurso, dentro de um limite máximo de dez pontos, com pesos diferentes conforme a gravidade da infração (leve, média, grave e gravíssima). Condutas que não configuram infração de trânsito, como exemplo, “deixar o veículo morrer”, deixaram de gerar reprovação. Já comportamentos que são infrações continuam sendo avaliados conforme a lei.

Caso o examinador identifique que o candidato não apresenta condições mínimas de segurança, domínio do veículo ou equilíbrio emocional para conduzir, o exame pode ser interrompido sem atribuição de nota, conforme critérios objetivos previstos na regulamentação vigente e no manual.

Por que as alterações foram necessárias?

Para tornar o processo de habilitação mais justo, acessível e alinhado com a realidade do trânsito. O modelo anterior era burocrático, caro e punitivo, o que afastava milhões de pessoas do sistema formal e contribuía para um alto número de condutores sem habilitação. O objetivo é aumentar a segurança viária e formar condutores preparados para a realidade das ruas.

Há algum tipo de punição ou responsabilização para o Detran que não implementar ou descumprir as orientações?

Existem diferentes medidas previstas, que começam com apurações administrativas e podem evoluir para um processo de sindicância. Nos casos mais graves, o CTB prevê a possibilidade de intervenção direta no Detran, com a substituição da presidência, mediante processo administrativo aprovado pelo Contran.

Essa é a medida máxima de responsabilização prevista em lei para situações de descumprimento das normas nacionais de trânsito.

Confira aqui a íntegra do Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular:

Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular

https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/arquivos/mbedv_versao_final.pdf

Fichas de procedimento

https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2026/arquivos/mbedv_versao_final_anexo_fichas_de_avaliacao.pdf

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

Data: 02/02/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A ESTRATÉGICA PARCERIA SANTOS-VALÊNCIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A formalização do memorando de entendimento entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Autoridade Portuária de Valência, da Espanha, ocorrida na última terça-feira, dia 27, na Cidade do Panamá, insere o complexo santista definitivamente na vanguarda da transição energética marítima global. Ao estabelecer as bases para um “corredor verde” entre o maior porto da América Latina e um dos principais complexos marítimos da Europa, a iniciativa transcende a retórica ambiental para consolidar uma infraestrutura logística capaz de suportar embarcações movidas exclusivamente a combustíveis de baixo carbono. Este movimento estratégico, articulado durante o evento Green Shipping Corridors and Hubs, sinaliza que a competitividade portuária do século XXI será medida não apenas pela eficiência de carga, mas pela capacidade de prover energia limpa.

A parceria com a Espanha é o desdobramento natural de um planejamento técnico robusto iniciado em outubro do ano passado, quando a APS contratou a Fundação Valenciaport para o desenvolvimento de seu Plano de Descarbonização e seu Plano Diretor Energético (PDE). Tais diretrizes são fundamentais para que o Porto de Santos deixe de ser um mero ponto de passagem e se transforme em um hub de abastecimento sustentável, atraindo frotas de armadores internacionais que já operam sob metas rigorosas de redução de emissões de gases de efeito estufa.

É fundamental destacar a relevância de parcerias internacionais para a padronização tecnológica dos novos combustíveis navais, como o hidrogênio verde, o amônia e o metanol. A criação de um corredor verde exige que os dois pontos da rota — Santos e Valência — possuam infraestruturas de abastecimento compatíveis e seguras. E defender a implementação desta rota é assegurar que o comércio exterior brasileiro permaneça resiliente às futuras taxas de carbono impostas pela União Europeia, garantindo que o produto nacional chegue ao destino com uma pegada ambiental certificada e reduzida.

O protagonismo da APS em fóruns regionais e internacionais, ao lado de representantes da Bélgica, do Chile e do Equador, reforça o papel do Brasil como líder na oferta de soluções energéticas renováveis. A transição energética no setor portuário demanda investimentos vultosos em infraestrutura de bunkering (abastecimento) e sistemas de shore power (energia elétrica de terra), e o intercâmbio de conhecimento com Valência acelera o domínio dessas tecnologias pelo corpo técnico santista.

O Plano Diretor Energético em elaboração fornecerá o diagnóstico necessário para que o Porto de Santos aproveite sua matriz elétrica limpa como vantagem competitiva. A descarbonização não deve ser encarada como um custo adicional, mas como um selo de qualidade que valoriza as operações logísticas e atrai investimentos de fundos focados em critérios ESG (Environmental, Social, and Governance).

A assinatura deste memorando é o passo inicial para uma operação comercialmente viável e ecologicamente responsável. Espera-se que, com o apoio da Fundação Valenciaport, o cronograma para as primeiras operações experimentais do corredor verde seja estabelecido em breve, consolidando o Porto de Santos como a principal referência de sustentabilidade portuária no Atlântico Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - FLÁVIO BOLSONARO INDICA VICE DA UNIÃO PROGRESSISTA EM CHAPA PRESIDENCIAL DO PL

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

O VICE DE FLÁVIO

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) sinalizou que a futura chapa presidencial do PL deve ser composta por um vice da Federação União Progressista (União Brasil/PP). Flávio fez essa consideração após o governador de Goiás, Ronaldo Caiado, sair do União Brasil para se filiar ao PSD.

KASSAB E TARCÍSIO

O projeto de Gilberto Kassab, presidente nacional do PSD, de lançar um candidato da legenda à Presidência da República, terá reflexos na composição da chapa do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos). A formação do palanque de Tarcísio vai considerar o compromisso com a candidatura de Flávio Bolsonaro. O governador de SP deu declarações públicas afirmando que “vai trabalhar muito” pelo filho 01 de seu padrinho político, Jair Bolsonaro, que cumpre pena de mais de 27 anos de prisão em regime fechado por ter liderado a tentativa de golpe de estado.

RECADO DADO

Aliados de Tarcísio sinalizaram que Kassab “não pode ter tudo”, e que por isso não seria viável o PSD ter uma vaga estratégica na chapa de Tarcísio, enquanto ele vai dividir agendas e atos de campanha com Flávio Bolsonaro, candidato a presidente do Brasil.

SC E O SUPREMO

O Governo de Santa Catarina teve de responder ao Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a decisão de proibir cotas raciais em universidades públicas, privadas e comunitárias que recebem recursos do Estado. Na manifestação enviada ao STF, a pedido do ministro Gilmar Mendes, decano da corte, o executivo estadual elencou uma série de argumentos, entre eles, que a população do estado é a mais branca do Brasil, que não é possível mensurar os resultados e cita categorias “identitárias”.

LEI FEDERAL DESRESPEITADA

Para o Supremo, o governo catarinense, ao proibir cotas raciais, ataca a lei federal de cotas, considerada constitucional pela unanimidade do STF. O executivo estadual afirma que, em Santa Catarina, os critérios adotados são sociais, e não raciais. Pela legislação federal, das vagas reservadas a estudantes da rede pública, metade é voltada a alunos com renda familiar mensal per capita de até um salário mínimo, e a outra metade a estudantes com renda superior a esse valor. É dentro de cada uma dessas faixas de renda que há a reserva de vagas para candidatos autodeclarados pretos, pardos, indígenas e quilombolas.

MEDIDA SUSPensa

A proibição de cotas raciais no estado segue suspensa por uma determinação do Tribunal de Justiça de Santa Catarina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SALVADOR E BAHIA, UM TURISMO INSUSTENTÁVEL



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.
Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

Muito se comemora o crescimento, continuado é certo, do número de visitantes estrangeiros em Salvador, mas esses não passam de 200 mil/ano, um número



irrelevante. Nesse indicador, qualquer meta inferior a 1 milhão/ano de visitantes estrangeiros será sempre algo pouco expressivo.

Estamos na alta estação turística e os números serão novamente inflados, numa pouco saudável competição entre Prefeitura e Estado, como demonstração do crescimento, ano a ano, do fluxo turístico em Salvador e na Bahia.

Não se pode continuar medindo o sucesso do fluxo turístico pela taxa de ocupação da limitada rede hoteleira local. Aliás, mais da metade dos “turistas” que nos visitam é oriunda do próprio interior do Estado, que aqui se hospeda em casa de parentes, têm baixo ticket e, em geral, não consomem cultura, preferindo sol e praia. Nem mesmo o efeito airbnb tem se constituído em alavanca para incrementar o nosso turismo.

O aeroporto de Salvador – principal do Estado – atingiu, em 2025, o total de oito milhões de passageiros, mas isto é apenas a recuperação de uma marca que tínhamos antes da pandemia. Ainda assim, já não somos mais o primeiro do Nordeste!

Enquanto isto, Porto Seguro – o quinto destino aéreo mais movimentado do Nordeste – continua sem contar com um aeroporto de classe internacional. O centro de convenções local, por sua vez, foi convertido em sede da Universidade Federal do Sul da Bahia. Porto Seguro, aliás, abandonou o turismo histórico.

Estado de dimensões nacionais – com território, por exemplo, equivalente ao da França – não contamos com serviço de transporte aéreo suficiente para atender a localidades como Ilhéus e Porto Seguro, nem regular para atender a Paulo Afonso e Chapada Diamantina, entre outros destinos turísticos relevantes. O custo das passagens aéreas internas corresponde ao de viagens internacionais.

Muito se comemora o crescimento, continuado é certo, do número de visitantes estrangeiros em Salvador, mas esses não passam de 200 mil/ano, um número irrelevante. Nesse indicador, qualquer meta inferior a 1 milhão/ano de visitantes estrangeiros será sempre algo pouco expressivo.

É preciso ser ambicioso, sobretudo quando os principais destinos turísticos europeus adotam medidas para restringir o número de visitantes que, em várias cidades, ultrapassam, anualmente, a uma dezena de milhões. Há, portanto, uma oferta internacional que precisa ser atraída e captada. Mas isto requer uma política promocional de caráter profissional, contínua e estruturada. Saudades de Paulo Gaudenzi.

A insustentabilidade do nosso turismo não é um fenômeno local, mas nacional. Apesar de eventos extraordinários de grande porte, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas, continuamos patinando na faixa dos seis milhões de visitantes estrangeiros por ano. Em 2025, excepcionalmente, o Brasil alcançou, pela primeira vez, nove milhões de visitantes estrangeiros (incluindo os refugiados venezuelanos). O milagre se deve ao efeito Milei, que inverteu o fluxo, tornando possível que os argentinos voltassem a visitar o Brasil. Na Bahia, eles representaram 42,8% do fluxo em 2025!

Não bastam sol e praia e patrimônio histórico-cultural que data de apenas 500 anos. São indispensáveis equipamentos urbanos que marcam todas as grandes cidades turísticas. Aqui, no entanto, passamos longos cinco anos sem contar sequer com um centro de convenções de grande porte. E o Teatro Castro Alves encontra-se fechado.

Temos a nossa torre invertida, que é o Elevador Lacerda. Mas continuam nos faltando um grande museu que possa ter expressão internacional, oceanário, roda gigante, teleférico e outros equipamentos do tipo, que marcam todos os grandes destinos turísticos. A eles se acrescentam parques públicos equipados e qualificados. Temos, é certo, Abaeté, Pituaçu, Costa Azul, Dique do Tororó, todos incompletos. Até a Arena Fonte Nova, mesmo concedida à iniciativa privada, foi incapaz de agregar outros atrativos. O terminal de cruzeiros, também concedido, não recebeu atividades

complementares, funcionando, por isto mesmo, apenas sazonalmente. A implantação, ali, do Hub Salvador é um claro indicador do não aproveitamento de sua estrutura para os fins a que se destina.

Salvador é a Cidade da Música – título conferido pela Unesco. Mas somente agora estamos implantando uma arena de eventos, depois que a Axé Music fez 40 anos e os nossos artistas tiveram que percorrer o Brasil, de norte a sul, ano após ano, para ir ao encontro do seu público, por não haver condições de atraí-los, durante todo o ano, para serem aplaudidos aqui na sua própria terra.

A chegada dos centros culturais do Banco do Brasil e da Caixa agregarão valor a Salvador e, no âmbito metropolitano, a implantação de um parque aquático na Costa de Sauípe terá grande impacto na atração de turistas à Bahia.

No receptivo, falta-nos um centro de visitantes minimamente estruturado. Ninguém sabe se existem e de onde partem as excursões rodoviárias e marítimas – essas para a Baía de Todos os Santos, um excepcional e diferenciado patrimônio natural. Aliás, a Praça Cairu – local de embarque – bem que poderia concentrar a oferta de serviços ao turista, dando-lhes a visibilidade necessária.

Não há um serviço hop on – hop off e o miolo do Centro Histórico, com suas ladeiras íngremes e pavimento de pedra irregular, incompatíveis com idosos e deficientes, é área vedada à circulação desses veículos, que aqui poderiam ser de menor porte e movidos a biocombustível. Faltam folheteria, mapas turísticos, sinalização, adereços das atividades e ambientes turísticos.

Ainda que com ticket médio de baixo valor, as agências hoje precisam oferecer passeios que combinam Salvador com Morro de São Paulo – onde a acessibilidade é desastrosa – para venderem pacotes de oito dias. Apesar de ter havido investimento na recuperação do patrimônio histórico-arquitetônico, para Cachoeira e São Félix não são sequer oferecidos passeios do tipo bate-e-volta. E faltam ali hotéis, serviços e equipamentos ativos.

O desenvolvimento recente de um turismo de alta renda, com base na Rua Chile, carece de produtos complementares que lhe assegurem perenidade. O turismo náutico na Baía de Todos os Santos representa aqui excepcional oportunidade.

Isto não obstante a Cidade do Salvador contar com clima agradável e ser extremamente bem-dotada de áreas com forte e clara vocação turística, além de diferenciadas, tais como o Centro Histórico, a Barra, o Rio Vermelho, Itapuã e Itapagipe, entre outras.

Decididamente, nosso turismo é insustentável, daí depender do ciclo permanente de festas populares que assola a cidade, para dar uma falsa ilusão de dinamismo econômico. Será esse modelo de turismo uma base sólida para a sustentação da economia urbana?

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 02/02/2026

TRANSPORTES - PORTOS – ENTREVISTA - “A PIANC BRASIL AJUDARÁ NO DESENVOLVIMENTO DO MERCADO NACIONAL”

Entrevista Ricardo Falcão, novo presidente da Pianc Brasil

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@redebeneews.com.br



O setor de transporte aquaviário conta com um órgão internacional específico para a elaboração das normas técnicas de Engenharia e Sustentabilidade para as suas obras, a Pianc, a Associação Mundial para a Infraestrutura de Transporte Aquaviário. São as regras elaboradas por essa entidade que determinam, por exemplo, qual deve ser o calado máximo de um navio diante da profundidade de um canal de navegação, as dimensões de uma via de acesso aquaviário a um porto, para

garantir a segurança das operações, e até como os complexos marítimos e aquaviários podem lidar com as mudanças climáticas. O Brasil conta com uma seção nacional da associação desde 2023, com o objetivo de “tropicalizar” suas regras. Nesses primeiros anos, porém, sua atuação foi tímida, mais voltada à consolidar sua implantação. Mas agora, ela começará a atuar. É o que garante o novo presidente da representação brasileira da Pianc, o prático Ricardo Falcão. Ex- -presidente da Praticagem do Brasil e vice-presidente da Associação Internacional de Práticos Marítimos (Impa), ele assumiu a seção nacional do órgão com o objetivo de dar início a suas atividades técnicas. Com exclusividade ao BE News, ele conta quais os planos para a sua gestão (o mandato é de dois anos), as primeiras ações programadas, a expectativa para o seminário que realizará no próximo dia 10 de março, em Brasília, com apoio do Grupo Brasil Export (responsável pelo maior movimento de debates sobre infraestrutura no País), e em especial, o que o Brasil ganha com a seção nacional da Pianc. Confira, a seguir, os principais trechos desta entrevista.

Ricardo, você assume a Presidência da Seção Nacional da Pianc destacando a necessidade do público brasileiro saber mais sobre a entidade e a sua importância para o transporte aquaviário. Quais seus planos para atingir esse objetivo?

Primeiro, temos de divulgar a Pianc para as pessoas. Eu vejo que ainda há muita dúvida sobre a instituição, onde ela pode chegar. Nesses dois anos, quero que todos os profissionais da área, engenheiros, autoridades, especialistas, universidades, todo mundo que for ligado à navegação, que todo mundo venha para uma discussão técnica sobre a Pianc e o transporte aquaviário no Brasil. E assim até levar considerações que são específicas do Brasil para a Pianc internacional. A Pianc, por exemplo, tem normas sobre barcas. Legal. Só que ela não trata do tamanho das barcas que existem no Brasil, que são completamente diferentes. Então será que a gente não deveria estar estudando as barcas pela ótica da Amazônia? Lá há comboios gigantesco, muito maiores do que em qualquer outro lugar no mundo. Então, com a Pianc Brasil, temos a oportunidade de levar nossa visão, nossas demandas para as regras internacionais da Pianc.

O que o mercado brasileiro pode ganhar ao se integrar aos debates da Pianc?

A Pianc Brasil ajudará o desenvolvimento do mercado nacional. Primeiro, você ganha muito mais clareza nas normas técnicas voltadas à infraestrutura do transporte aquaviário. Poderemos trazê- -las para a realidade brasileira, para que sejam válidas no Brasil. E também não termos normas conflitantes. Então, tudo isso ajudará a gente a uniformizar essas normas. E trazendo esses debates para cá, eu acho que isso vai fazer o Brasil crescer muito nesse aspecto.

A Pianc desenvolve suas normas a partir do trabalho de grupos técnicos de pesquisa, formado por associados. Como você pretende fomentar a organização desses grupos aqui no Brasil? Quais seus planos para essas pesquisas?

Inicialmente, a gente fará um primeiro seminário (em 10 de março, em Brasília), onde queremos trazer todo mundo para a mesa. Minha ideia é discutir junto com a USP (Universidade de São Paulo), com a Coppe (Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro), qual a maneira mais viável da gente fazer os grupos de trabalho no Brasil e como participar das discussões lá fora. Isso tudo envolve custos, envolve deslocamentos, nem todas as reuniões são virtuais. Então, o trabalho na Pianc é fazer a gestão disso para isso dar certo. Eu me vejo mais como um gestor, não como um PHD. Eu tenho de dar condições para essas pessoas se reunirem, formarem um grupo de trabalho. Por mais que eu possa entrar em alguns debates técnicos inerentes à minha profissão (de prático) - com certeza, nos debates que forem ligados diretamente ao que eu faço, eu estarei presente. Mas tem muitos debates num nível de Engenharia que não é o que eu tenho. Para isso, teremos as melhores mentes do Brasil participando.

Essas pesquisas vão envolver mais especialistas, professores, consultores, ou órgãos públicos, empresas e entidades empresariais poderão participar?

Quando a Pianc lançou seu Relatório n. 121, em 2014 (com novas diretrizes para a abertura e a construção de canais de acesso a portos), um grupo de trabalho foi formado no Brasil para discutir esse conteúdo. E nele, você tinha a USP, a Coppe, a Praticagem, o Centronave (entidade que reúne as armadoras internacionais em atuação no Brasil), a DPC (Diretoria de Portos e Costas) da Marinha. Você tinha diversos setores privados participando do debate. E eu acho que dependendo do tema, vai

acontecer a mesma coisa. Quando a gente tiver temas relacionados à dragagem, por exemplo, muito provavelmente as empresas privadas de dragagem vão querer estar ali conversando.

Aproveitando seu comentário, qual o maior desafio para os serviços de dragagem no Brasil? E como a Pianc pode ajudar a vencer este desafio? O maior problema da dragagem no Brasil é o ambiental. É o licenciamento ambiental. Este é o grande gargalo. Tanto que nos debates sobre o PL n. 733 (projeto de lei que prevê um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro), você vê o desespero sobre esse tema. E sinceramente, quando você chega em outros países, você vê que não existe esse tipo de problema técnico para a dragagem. O problema dos caras é diferente. É se tem recurso ou não. No Brasil, tínhamos de ter regras mais claras.

E a Pianc Brasil pode ajudar a melhorar esse processo.

Eu torço que sim. Eu acredito que, quanto mais pessoas sentam à mesa, mais claro a questão fica.

Um dos temas mais debatidos e estudados pela Pianc internacional é a questão das mudanças climáticas e seus impactos nas operações portuárias e na navegação. Em contrapartida, aqui no Brasil, no setor de navegação, no setor portuário pontualmente, esse é um tópico muito pouco explorado. A Pianc Brasil pretende debater essa pauta?

Sim. Hoje, temos solução técnica para lidar com vários fenômenos. Olhe a Holanda, que sofre com suas áreas abaixo do nível do mar e o risco de inundações. Mas você tem comportas para poder fechar o acesso ao porto. E você vê o Maasvlakte 1 e 2 (áreas de expansão do Porto de Roterdã) construídos em uma área de mar com 36 metros de profundidade. Isso são exemplos de soluções adotadas a partir do debate técnico entre o setor privado e os órgãos públicos. E o Brasil, hoje, quer ter essa discussão. Por outro lado, veja a discussão da seca do Rio Amazonas. A cada dez, 12, 13 anos, você tem uma super cheia e uma super seca. Não é surpresa. Quando começou a secar, a gente (os práticos) foi pra cima dos trechos em que a gente já sabia que podiam ter alteração. E começamos a mapear logo. Aí os navios mudaram a navegação, mas não mudaram o calado. E não houve mudança na vida econômica por conta disso. A gente avisou. A seca deste ano foi 5 metros e meio mais alta. E os armadores falam que precisam cobrar taxa de secas - chegaram a cobrar US\$ 5.700 dólares por container. Aí temos uma discussão sobre a dragagem do Rio Amazonas, se eu vou investir em descer um porto de Manaus para Itacoatiara, se há necessidade de custos extras, se eu preciso ter um sistema de barcas que pegue essas cargas e leve para Itacoatiara, para Manaus. São discussões técnicas, não um achismo, que é onde a Pianc pode atuar, que é o objetivo final da Pianc.

Ricardo, o primeiro evento da Pianc Brasil será realizado no próximo dia 10 de março, em Brasília. Será no auditório do Ministério de Portos e Aeroportos. Qual sua expectativa para esse evento?

Minha expectativa é ter a casa cheia. Temos 150 lugares e deve lotar, diante do feedback que estamos recebendo. Muita gente já admirava a Pianc, já participava da Pianc, mas queria essa atuação nacional. A gente perdeu muito tempo, desde que a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, representante oficial da Pianc no Brasil) assumiu, tentando achar um modelo que fosse viável. A Antaq, enquanto agência reguladora, tem restrições de atuação normais. Então tivemos de debater essa questão. Foi necessário. Agora a gente já sabe como pode atuar e vai seguir em frente.

Ricardo, você está no início de sua gestão de dois anos na Presidência da seção nacional da Pianc. Com base em seus planos, como estará a Pianc Brasil no início de 2028?

Eu quero ver a Pianc como uma referência nacional, buscada por vários órgãos. Eu quero ver a Pianc produzindo trabalhos científicos, participando de discussões. Essa será a minha maior entrega: garantir à Pianc um maior reconhecimento.

A Origem

A Pianc, também conhecida como a Associação Mundial para Infraestruturas de Transporte Aquaviário, foi fundada em 25 de maio de 1885, em Bruxelas, na Bélgica, com a realização de seu primeiro Congresso de Navegação Interior. Mas foi organizada enquanto entidade apenas em 1902. Desde então, foi denominada Association Internationale Permanente des Congres de Navigation (Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação, AIPCN) até 1921 e, depois,



adotando o nome em inglês como Permanent International Association of Navigation Congresses (dando origem à sigla Pianc). Desde o início, sua sede fica em Bruxelas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE SANTOS CELEBRA 134 ANOS COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO DO Brasil

Da conclusão dos primeiros 260 metros de cais, em 1892, ao maior complexo portuário da América Latina, história do Porto se confunde com a do país e da cidade

Por JÚNIOR BATISTA redacao.jornal@redebenews.com.br

O Porto de Santos organizado nasceu diretamente ligado ao café, produto que impulsionava a economia nacional. E até hoje passa por aqui a maior parte das exportações

Mais do que um aniversário simbólico, o dia 2 de fevereiro marca a consolidação de um projeto ousado que transformou a paisagem, a economia e a vocação do litoral paulista — e que ajudou a moldar o desenvolvimento do Brasil. O Porto de Santos, que completa 134 anos, nasceu de uma iniciativa ousada de dois empresários, que apostaram no cais que viria a se tornar o principal do País e da América Latina mais de um século depois.

“A história oficial começa em 1892, com a conclusão dos primeiros 260 metros de cais reto, mas suas raízes são ainda mais profundas e carregadas de desafios, apostas e visão de futuro”, resume Jorge Valias de Souza, encarregado do Museu do Porto de Santos. É no museu, guardião dessa memória, que a trajetória do maior porto da América Latina ganha contornos humanos, técnicos e sociais.

A data de 2 de fevereiro de 1892 é considerada o nascimento do Porto organizado de Santos. Naquele dia, foi entregue a primeira etapa de uma obra extremamente complexa para a época, que marcou a transição definitiva de um modelo artesanal, herdado do período colonial, para um por to moderno, com a atracação do navio inglês Nasmith. Antes disso, Santos operava com trapiches de madeira, onde as cargas ficavam expostas ao tempo. O principal produto do Brasil no início do século XX, o café, perdia qualidade ao ficar sujeito a odores, umidade e contaminações antes de chegar à Europa.

A mudança começou a ser desenhada ainda em 1888, com a criação da Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos. A concessão, inicialmente de 39 anos — depois ampliada para 90 — foi entregue a um grupo de investidores liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle - ambos herdeiros da aristocracia francesa à época. A aposta era arriscada: não havia no Brasil experiência anterior com um porto organizado nos moldes modernos. Tratava-se de um investimento de longo prazo, com retorno incerto e custos elevados.

O desafio técnico era enorme. A construção exigiu o estaqueamento do cais a 14 metros de profundidade em um terreno extremamente complexo. “Essa tecnologia simplesmente não existia em outros lugares”, explica Jorge Valias. Décadas depois, engenheiros holandeses vieram estudar em Santos como essa técnica havia sido aplicada com sucesso. “A obra só foi possível graças aos trabalhadores portuários”, afirma o encarregado do museu.

O novo porto nasceu diretamente ligado ao café, produto que impulsionava a economia nacional. Ao mesmo tempo em que se estruturava para exportar a produção cafeeira, Santos passava a receber maquinários de última geração para a própria construção do cais e, mais tarde, se consolidava como porta de entrada de insumos e produtos para o parque industrial paulista. A ferrovia São Paulo Railway Company (SPR), inaugurada em 1867 com tecnologia inglesa e apoio do Barão de Mauá, foi decisiva nesse processo, encurtando distâncias e integrando o interior produtor ao litoral exportador.

A virada definitiva veio com o avanço do café pelo Vale do Paraíba e, depois, pelo Oeste Paulista. A necessidade de escoar grandes volumes de produção fez de Santos a escolha natural. “A partir do início do século XX, a cidade passou a receber fluxos intensos de café, impulsionados pela ferrovia, pela comunicação via telégrafo e pela criação de uma infraestrutura integrada que envolvia porto,

armazéns, Bolsa do Café e serviços logísticos. Na década de 1930, Santos ultrapassou o Rio de Janeiro e se tornou o principal porto exportador de café do Brasil”, conta Valias.

A modernização mais recente veio a partir da década de 1980, com a introdução da movimentação de contêineres. “A chegada do contêiner é o principal elo de ligação do Porto moderno”, destaca Jorge Valias. A nova lógica logística exigiu grandes terminais especializados, além de parcerias com grupos internacionais.

Projetos

Entre os projetos que simbolizam esse futuro está o Tecon Santos 10, previsto para se tornar o maior terminal de contêineres já construído no porto, com investimentos estimados em mais de R\$ 6 bilhões. Outro marco é o túnel imerso entre Santos e Guarujá, uma ideia discutida desde 1927 e que agora avança como uma das maiores obras de infraestrutura da região. A expectativa é de conclusão até 2030, com geração de cerca de 10 mil empregos diretos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/02/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – ARTIGOS - DA INTEGRAÇÃO AO CONSTRANGIMENTO DIPLOMÁTICO: O USO POLÍTICO DOS ACORDOS COMERCIAIS

VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Pressões do EFTA e da União Europeia sobre a política portuária expõem o risco de transformar acordos comerciais em instrumentos de ingerência sobre a soberania brasileira

Ao longo das últimas décadas, o Brasil vem negociando grandes acordos comerciais, apresentados como marcos históricos de integração internacional. Mercosul–União Europeia, Mercosul–EFTA (a Associação Europeia de Livre Comércio) — tratados que atravessaram governos, crises e rearranjos geopolíticos, sempre anunciados como iminentes, mas raramente concluídos de forma plena. Para o Brasil, esses acordos parecem viver em um estado permanente de promessa, nunca de realidade.

Esse prolongamento indefinido acabou transformando o que deveria ser um instrumento de cooperação em algo distinto. O acordo que não se conclui deixa de ser compromisso equilibrado e passa a funcionar como ferramenta política, usada conforme a conveniência de interesses externos para influenciar decisões soberanas dos países do Mercosul — em especial do Brasil.

No caso do EFTA, bloco formado por Suíça, Noruega, Islândia e Liechtenstein, a cooperação institucional iniciou no ano 2000, mas as negociações formais do acordo só foram lançadas em 2017. Em julho de 2025 anunciou-se a conclusão política do tratado. Ainda assim, ele permanece fora de vigor, dependente de ratificações internas e etapas regulatórias finais.

Situação semelhante se observa no acordo Mercosul–União Europeia. Iniciado em 1999, atravessou mais de duas décadas até ser politicamente finalizado em dezembro de 2024. Em janeiro de 2026, a União Europeia aprovou formalmente o texto. Mesmo assim, o acordo segue distante de produzir efeitos concretos. São 26 anos de negociação — e, até aqui, nenhuma entrega efetiva.

Esse histórico ajuda a entender a pressão recente exercida por representantes da União Europeia e do EFTA sobre o leilão do terminal STS10, no Porto de Santos (SP). De acordo com reportagem amplamente divulgada pela imprensa, autoridades desses países recorreram diretamente à diplomacia brasileira, relacionando o avanço e a ratificação de acordos comerciais à revisão de uma decisão regulatória interna, legítima e já consolidada.

Chama atenção o papel da Dinamarca, país-sede de uma das empresas interessadas no Terminal Santos 10 e que exerceu a presidência do Conselho da União Europeia no último semestre. Sob esse manto institucional, interesses corporativos foram elevados ao plano diplomático, numa tentativa

explícita de reabrir uma decisão tomada dentro das regras do Estado brasileiro. A Suíça, integrante do EFTA e sede de outro grande interessado no terminal, adotou movimento semelhante ao sinalizar dificuldades políticas para a ratificação do acordo Mercosul–EFTA caso o Brasil não cedesse.

Não se trata de um detalhe técnico nem de um embate comercial trivial. O que está em jogo é a capacidade do Brasil de preservar sua soberania regulatória sobre ativos estratégicos. A decisão de restringir a participação de armadores no STS10 não nasceu de improviso nem de voluntarismo ideológico. Foi construída tecnicamente pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), analisada e aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e endossada formalmente pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Hoje, os três maiores armadores do mundo já exercem influência expressiva sobre a movimentação de contêineres no Brasil. Estão presentes, direta ou indiretamente, na maior parte dos terminais que operam contêineres no País, e estima-se que respondam por mais da metade da movimentação nacional. Não se trata de rejeitar investimentos estrangeiros, mas de reconhecer que a concentração já é elevada — e que poder econômico acumulado exige limites claros.

Na geopolítica atual, a Europa demonstra dificuldade em se afirmar como ator autônomo diante de grandes potências globais. Essa limitação, contudo, não se traduz em moderação uniforme. Ao contrário, costuma se manifestar em posturas mais assertivas — e, por vezes, coercitivas — quando o interlocutor é percebido como politicamente ou economicamente mais vulnerável.

Ceder agora, sob pressão explícita de governos estrangeiros, seria um gesto grave. Não representaria pragmatismo, mas fraqueza institucional. Significaria admitir que decisões tomadas por agências reguladoras, validadas por órgãos de controle e assumidas pelo Executivo podem ser revertidas não por novos fatos técnicos, mas por constrangimento diplomático travestido de negociação comercial.

O presidente da República tem reiterado, em diferentes fóruns internacionais, que soberania não se negocia — soberania se exerce. Defender a autonomia do Estado brasileiro sobre seus portos, suas regras e suas políticas públicas é coerente com esse discurso e com a expectativa da população expressa por meio de seus representantes e instituições.

Patriotismo, nesse contexto, não é isolamento nem retórica vazia. É sustentar as próprias decisões, preservar a coerência do Estado e afirmar que o Brasil está aberto ao mundo, mas não abdica de governar seus ativos estratégicos. Acordos que nunca se concluem não podem servir como instrumento permanente de pressão. O Porto de Santos é patrimônio logístico do País, e suas regras devem refletir o interesse público brasileiro. Manter essa posição é sinal de maturidade institucional, soberania e respeito à democracia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

TRANSPORTES- PORTOS - OPINIÃO – ARTIGOS - PORTO DE SANTOS: 134 ANOS DO GIGANTE QUE MOLDOU A HISTÓRIA DO BRASIL



BRUNO ORLANDI

Secretário Municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos

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

O Porto de Santos responde por cerca de 20% dos empregos formais do município. São mais de 38 mil trabalhadores com carteira assinada no setor portuário, de um total de 194 mil vínculos formais registrados em Santos em 2025. Na prática, isso significa que um em cada cinco trabalhadores santistas depende direta ou indiretamente da atividade portuária para garantir sua renda e o sustento de suas famílias.

O Porto de Santos vive um dos momentos mais estratégicos de sua história. Com previsão de cerca de R\$ 15 bilhões em investimentos nos próximos anos, o maior porto da América Latina avança na



eliminação de gargalos históricos, na modernização de sua infraestrutura e no aumento da competitividade logística do país. São recursos que fortalecem a operação portuária, ampliam a eficiência e geram impactos diretos no desenvolvimento da cidade de Santos.

Esses investimentos contemplam empreendimentos estratégicos como o túnel Santos–Guarujá, considerado a maior obra do PAC atualmente em execução no Brasil, a implantação do Tecon 10, o novo Terminal de Passageiros na região central da Cidade e a terceira fase do Parque Valongo, além de intervenções viárias e logísticas que fortalecem a integração entre Porto e Cidade.

A se considerar as modernizações contínuas promovidas pelos terminais sob gestão da iniciativa privada, que incluem ampliação de capacidade e atualização tecnológica, o volume total de investimentos no Porto de Santos tende a ser ainda mais expressivo.

Em conjunto, esses projetos consolidam uma visão moderna de desenvolvimento, na qual eficiência logística, mobilidade regional, requalificação urbana e qualidade de vida caminham de forma integrada, sustentadas por articulação institucional e liderança regional do Deputado Federal Paulo Alexandre Barbosa na defesa dos interesses da Baixada Santista em Brasília.

Os efeitos desse ciclo de investimentos vão além da operação portuária. Eles refletem diretamente na economia da Cidade, especialmente na geração de renda, arrecadação de impostos e criação de empregos.

Esse cenário reforça que o desenvolvimento do Porto de Santos, quando bem planejado e conduzido, vai muito além dos muros do cais. Ele se traduz em geração de renda, arrecadação e oportunidades para a população.

Oficialmente instituído em 2 de fevereiro de 1892, o Porto Organizado de Santos completa 134 anos consolidado como o principal complexo logístico do país e uma referência internacional. Em 2025, registrou a maior movimentação de cargas de sua história: 186,4 milhões de toneladas, mantendo uma sequência consistente de recordes e ocupando a 37ª posição no ranking mundial de movimentação de contêineres. Cerca de 30% da balança comercial brasileira passam por Santos, evidenciando sua centralidade para a economia nacional.

Mas é no território da cidade que esse impacto se materializa com mais força. O Porto de Santos responde por cerca de 20% dos empregos formais do município. São mais de 38 mil trabalhadores com carteira assinada no setor portuário, de um total de 194 mil vínculos formais registrados em Santos em 2025. Na prática, isso significa que um em cada cinco trabalhadores santistas depende direta ou indiretamente da atividade portuária para garantir sua renda e o sustento de suas famílias.

Sob a gestão do prefeito Rogério Santos, a relação Porto–Cidade tem sido tratada como eixo estratégico do desenvolvimento municipal. Embora o porto seja um ativo federal, seus impactos são locais e exigem diálogo permanente, planejamento urbano e integração institucional. Nesse contexto, a atuação da Autoridade Portuária de Santos (APS), presidida por Anderson Pomini, tem sido decisiva para alinhar eficiência logística, investimentos estruturantes e maior integração com a cidade.

Ao longo desses 134 anos, o diálogo permanente tem sido o caminho mais sólido para enfrentar desafios e construir soluções. Celebrar o aniversário do Porto de Santos é reconhecer um gigante logístico que bate recordes, se moderniza e se expande, mas, sobretudo, reafirma o compromisso de fazer com que esse crescimento continue caminhando lado a lado com a cidade.

Um porto forte gera desenvolvimento, emprego, modernização; uma cidade estruturada cria as condições para que o porto cresça de forma sustentável. Supera-se, assim, a antiga lógica da disputa entre uma cidade que tem um porto ou um porto que tem uma cidade. Na prática, um fortalece o outro, consolidando uma visão moderna, integrada e estratégica de desenvolvimento.

REGIÃO NORDESTE - TRANSPORTES – FERROVIAS - TRANSNORDESTINA AVANÇA NO CEARÁ E CONCENTRA FRENTES DECISIVAS DA FASE 1

Vistoria federal nos lotes 9 e 10 ocorre em trecho que recebeu R\$ 2 bilhões do Novo PAC e integra a ligação entre o sul do Piauí e o Porto do Pecém

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os dois lotes vistoriados somam 97 quilômetros de extensão e atravessam os municípios de Baturité, Aracoiaba, Redenção, Acarape, Guaiúba, Palmácia, Maranguape e Caucaia

As obras da Ferrovia Transnordestina avançam no Ceará e concentram, neste momento, parte decisiva do cronograma da fase 1 do empreendimento, que prevê a ligação ferroviária entre o interior do Piauí e o Porto do Pecém. Nesta sexta-feira (30), o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, realizou vistoria técnica nos lotes 9 e 10 da ferrovia, considerados estratégicos para a conclusão do trecho cearense dessa etapa do projeto.

Os dois lotes vistoriados somam 97 quilômetros de extensão e atravessam os municípios de Baturité, Aracoiaba, Redenção, Acarape, Guaiúba, Palmácia, Maranguape e Caucaia. Em dezembro, esse segmento recebeu aporte de R\$ 2 bilhões, liberados por meio do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), o que permitiu a contratação e a execução integral das obras da Transnordestina no Ceará.

A fase 1 do projeto corresponde ao trecho que liga Paes Landim, no sul do Piauí, ao Porto do Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza. Ao todo, essa etapa envolve 1.053 quilômetros de extensão, dos quais 727 quilômetros da linha principal já foram concluídos. Outros 326 quilômetros permanecem em execução. O investimento previsto para essa fase soma R\$ 11,3 bilhões, dentro de um orçamento global estimado em R\$ 14,9 bilhões para todo o empreendimento.

Segundo dados oficiais do projeto, 80% da fase 1 já está executada. A maior parte das frentes de obra atualmente se concentra no território cearense, onde estão localizados 608 quilômetros do traçado total da ferrovia. No Estado, 28 municípios são diretamente atravessados pela linha férrea, enquanto outros são impactados de forma indireta pelas estruturas logísticas associadas ao projeto.

Além dos lotes 9 e 10, a vistoria incluiu o lote 5, que abrange os municípios de Piquet Carneiro, Senador Pompeu e Quixeramobim. Esse trecho se encontra na fase de execução da superestrutura, etapa que envolve a implantação de trilhos, dormentes e demais componentes ferroviários. Atualmente, todos os lotes da Transnordestina em território cearense estão em execução simultânea.

O traçado da ferrovia no Ceará está dividido em oito segmentos: Pecém–Caucaia (MVP 11), Caucaia–Aracoiaba (MVP 10), Aracoiaba–Baturité (MVP 9), Baturité–Itapiúna (MVP 8), Itapiúna–Quixadá (MVP 7), Quixadá–Quixeramobim (MVP 6), Quixeramobim–Piquet Carneiro (MVP 5) e Piquet Carneiro–Acopiara (MVP 4). O trecho entre Acopiara, Missão Velha e Salgueiro já foi totalmente executado.

Com 1.206 quilômetros de extensão na linha principal e outros 73 quilômetros em ramais secundários, a Ferrovia Transnordestina atravessará, ao final das obras, 53 municípios nos estados do Piauí, Ceará e Pernambuco. O projeto foi concebido para estabelecer um corredor logístico ferroviário entre regiões produtoras de grãos e minérios do interior nordestino e o litoral, com acesso direto ao Porto do Pecém, um dos principais complexos portuários do Nordeste.

No planejamento operacional da ferrovia, estão previstos terminais logísticos ao longo do traçado, com o objetivo de permitir a consolidação, a armazenagem e a transferência de cargas. No Ceará, estão programados três terminais de cargas, localizados nos municípios de Missão Velha, Iguatu e

Quixeramobim. Este último deverá abrigar o Porto Seco José Dias de Macêdo, estrutura voltada à armazenagem, movimentação e despacho aduaneiro de mercadorias no interior do estado.

Paralelamente ao avanço das obras civis, a Transnordestina tem passado por testes operacionais como parte do processo de preparação para a futura operação comercial. Neste mês, a concessionária Transnordestina Logística S.A. (TLSA) realizou o segundo teste de transporte de cargas pela linha férrea. A operação envolveu o deslocamento de 946,12 toneladas de sorgo do Terminal Intermodal do Piauí (TIPI) até o Terminal Logístico de Iguatu (TLI), no Ceará.

A composição percorreu o trajeto em 16 horas e 34 minutos. A etapa de testes teve início em dezembro de 2025, com o transporte de produtos agrícolas. De acordo com informações da concessionária, as próximas viagens devem incluir outros tipos de mercadorias, com o objetivo de avaliar o desempenho da ferrovia em diferentes condições operacionais.

Escoamento

O projeto da Transnordestina é voltado prioritariamente ao transporte de cargas, com foco no escoamento da produção agrícola e mineral da região conhecida como Matopiba, que abrange áreas do Maranhão, Piauí, Bahia e Tocantins. A expectativa é que a ferrovia funcione como um eixo estruturante de integração logística entre o interior do Nordeste e os mercados nacional e internacional, por meio do Porto do Pecém.

Além dos impactos logísticos, as obras da ferrovia também têm reflexos sobre a geração de empregos ao longo do traçado. No trecho em fase inicial de execução em Aracoiaba, mais de 140 trabalhadores estão atualmente em atividade. A estimativa do projeto é que cada lote da ferrovia empregue, em média, cerca de mil trabalhadores ao longo das diferentes fases de construção, além de postos indiretos associados a serviços de apoio, fornecimento de insumos e equipamentos.

A previsão oficial é que a fase 1 da Ferrovia Transnordestina seja concluída no primeiro semestre de 2027. A partir da entrada em operação desse trecho, o projeto passará a integrar o sistema ferroviário nacional como um novo corredor de transporte de cargas no Nordeste, conectando áreas produtoras do interior ao litoral cearense.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

AVIAÇÃO - AZUL CONFIRMA CAPTAÇÃO DE US\$ 1,3 BI PARA FINANCIAR SAÍDA DO CHAPTER 11



Emissão de títulos com vencimento em 2031 teve demanda de US\$ 9,1 bilhões e taxa de 9,875%, segundo a companhia

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A companhia já havia informado ao mercado que pretendia levantar cerca de US\$ 1,2 bilhão com a oferta de títulos de dívida, como parte do financiamento da saída do Chapter 11ças, que são consideradas pontos críticos nas rodovias

A Azul confirmou na sexta-feira (30) a captação de US\$ 1,375 bilhão por meio da emissão de títulos de dívida seniores com garantia prioritária, operação destinada ao financiamento de saída (exit financing) do processo de recuperação judicial nos Estados Unidos, o Chapter 11. Os papéis têm vencimento em 2031 e remuneração de 9,875%, conforme comunicado divulgado pela companhia ao mercado.

Segundo a empresa, a demanda pela oferta alcançou cerca de US\$ 9,1 bilhões, aproximadamente 7,5 vezes o volume inicialmente ofertado. A expectativa é de que a emissão seja concluída no próximo dia 6, sujeita às condições usuais de fechamento. Os recursos captados serão utilizados para quitar o saldo devedor do financiamento do tipo debtor-in-possession (DIP), contratado durante o processo de



recuperação judicial. Eventuais recursos remanescentes deverão apoiar a implementação do plano de reestruturação da companhia, voltado à reorganização da estrutura de capital e ao reforço da liquidez.

De acordo com a Azul, a taxa final ficou abaixo das condições inicialmente demandadas por parte dos investidores, que variavam entre 11% e 12%, e mais próxima do patamar pretendido pela companhia, em torno de 10%. A empresa atribuiu o resultado à forte procura pela operação.

A captação é considerada uma das etapas finais do processo de recuperação judicial iniciado em maio do ano passado. Desde o início da reestruturação, a companhia vinha indicando a expectativa de concluir o Chapter 11 no início de 2026. Caso o cronograma seja mantido, o processo será o mais curto entre as companhias aéreas brasileiras que recorreram ao mecanismo nos Estados Unidos. Em comunicado, a Azul afirmou que segue implementando as etapas previstas no plano aprovado, em linha com o cronograma estabelecido.

A companhia já havia informado ao mercado que pretendia levantar cerca de US\$ 1,2 bilhão com a oferta de títulos de dívida, como parte do financiamento da saída do Chapter 11. Na ocasião, a empresa ressaltou que não havia garantia de consumação da operação, embora fontes ouvidas pelo portal Money Times tenham indicado a existência de garantias de credores para assegurar a captação mínima necessária à conclusão do processo, caso a demanda de mercado não fosse suficiente.

Pessoas próximas à companhia relataram que o plano de reestruturação prevê a possibilidade de determinados credores fornecerem capital adicional para viabilizar a saída da recuperação judicial. Com isso, a expectativa, à época, era de que a Azul conseguisse cumprir o cronograma que previa a conclusão do Chapter 11 até o fim de fevereiro.

A percepção relatada por fontes era de que a companhia não demonstrava preocupação quanto à colocação dos títulos, diante de um ambiente considerado mais favorável para captações, marcado por valorização do real frente ao dólar, desempenho positivo do mercado acionário brasileiro e operações recentes de financiamento realizadas por empresas do setor aéreo, como a Avianca. A Azul também vinha destacando que o processo de recuperação judicial era planejado como uma passagem rápida, com apoio de parceiros estratégicos, incluindo United Airlines e American Airlines, e com foco na redução da alavancagem financeira.

Diluição de acionistas

Além da emissão de dívida, o plano de reestruturação da Azul inclui uma série de operações de capitalização que resultaram em diluição relevante dos acionistas. No fim de 2025, a companhia realizou um aumento de capital de R\$ 7,44 bilhões, por meio da emissão de 723,86 bilhões de ações ordinárias e 723,86 bilhões de ações preferenciais. Em 21 de janeiro, a empresa anunciou uma nova oferta pública para captar até US\$ 950 milhões.

Em fato relevante divulgado na ocasião, a Azul informou que as ações a serem emitidas no âmbito dessa oferta seriam precificadas com desconto de 30% em relação ao valor da companhia definido no plano do Chapter 11, o que deverá resultar em diluição adicional aproximada de 80% da base acionária então existente.

Na semana anterior à confirmação da emissão de dívida, a companhia também informou que determinados credores e partes interessadas concordaram em realizar um aporte adicional de US\$ 100 milhões para apoiar a saída antecipada da recuperação judicial. Segundo a Azul, esse investimento incremental, somado à garantia firme de subscrição de US\$ 650 milhões no contexto da oferta pública e aos US\$ 200 milhões a serem investidos por investidores estratégicos, eleva o montante total de investimentos previstos de US\$ 850 milhões para US\$ 950 milhões.

A estimativa divulgada pela companhia é de que a Azul deixe o processo de recuperação judicial com uma alavancagem líquida pro forma de aproximadamente 2,5 vezes. As projeções financeiras utilizadas no plano consideram parâmetros macroeconômicos baseados no Boletim Focus, incluindo taxa de câmbio próxima de R\$ 5,50 por dólar. Na quarta-feira (28), no entanto, o dólar operava abaixo de R\$ 5,20, no menor nível em quase dois anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/02/2026

PETRÓLEO E GÁS - ANP APROVA MEDIDAS PARA REDUZIR CUSTO DO TRANSPORTE DE GÁS PARA TÉRMICAS

Diretoria autorizou desconto de 15% na tarifa de capacidade de saída e esclareceu obrigações das usinas no Leilão de Reserva de Capacidade deste ano

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A ANP esclareceu que a obrigação das usinas termelétricas participantes do leilão está restrita à contratação de capacidade de saída no sistema de transporte de gás natural

A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou, nesta quinta-feira (30), um conjunto de medidas voltadas à redução do custo de transporte de gás natural para usinas termelétricas conectadas à malha de transporte. As decisões têm como objetivo ampliar a

competitividade dessas usinas no Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência de 2026 (LRCAP 2026), a ser realizado pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

Entre as medidas aprovadas, a ANP esclareceu que a obrigação das usinas termelétricas participantes do leilão está restrita à contratação de capacidade de saída no sistema de transporte de gás natural. Além disso, foi autorizado um desconto de 15% na tarifa de capacidade de saída para contratos firmes com prazo igual ou superior a dez anos.

Segundo a agência reguladora, o entendimento que fundamenta o desconto considera que contratos de longo prazo reduzem riscos e aumentam a previsibilidade das receitas do sistema de transporte, o que justificaria o sinal tarifário. De acordo com simulações apresentadas no processo, a aplicação do desconto aproxima o custo de transporte de níveis considerados competitivos, com impacto na redução do valor fixo incorporado aos lances das usinas no leilão.

A ANP destacou que o desconto deverá ser oferecido de forma isonômica a todos os carregadores de saída que atendam aos mesmos requisitos objetivos de elegibilidade. A aplicação da medida não levará em conta o porte das empresas, o segmento de atuação ou a localização geográfica, em conformidade com os princípios de transparência, acesso universal e não discriminação.

Revisão das tarifas

Paralelamente à preparação e à realização do LRCAP 2026, a agência conduz o processo de revisão das tarifas de transporte de gás natural para o período tarifário de 2026 a 2030 no âmbito da Consulta Pública nº 8/2025. Nesse contexto, a ANP ressalta que os volumes de capacidade de transporte a serem contratados pelas usinas termelétricas no leilão constituem uma variável de elevada sensibilidade para a definição das tarifas futuras, o que evidencia a interdependência entre os dois processos regulatórios.

O Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência de 2026 tem como finalidade a contratação de reserva de capacidade para assegurar a segurança do suprimento e a confiabilidade do Sistema Interligado Nacional (SIN). O mecanismo é voltado especialmente ao atendimento do sistema elétrico em um cenário de crescente participação de fontes intermitentes na matriz. Nesse ambiente, as usinas termelétricas a gás natural são consideradas aptas a ofertar potência flexível e despachável, contribuindo para o atendimento da demanda em situações de escassez hidrológica ou de menor disponibilidade de geração renovável variável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/02/2026

PETRÓLEO E GÁS - REFIT VAI À JUSTIÇA PARA TENTAR REVERTER INTERDIÇÃO TOTAL DETERMINADA PELA ANP

Refinaria recorre ao Tribunal Regional Federal após a Agência Nacional do Petróleo apontar risco grave iminente de incêndio na unidade do Rio de Janeiro

Da Redação redacao.jornal@redeneews.com.br



Em nota divulgada na véspera, a Refit afirmou que considera a interdição nula por desrespeitar decisão judicial que teria suspenso o processo administrativo na ANP

A Refit (ex-Refinaria de Manguinhos) informou neste sábado, 31, em fato relevante à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), que acionou a Justiça para tentar suspender a decisão da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e

Biocombustíveis (ANP) que determinou a interdição total de suas instalações no Rio de Janeiro.

A companhia afirmou que protocolou pedido no Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) para suspender os efeitos da decisão da agência reguladora e restabelecer as operações. Segundo a Refit, o pedido ainda aguarda análise do relator.

A ANP determinou a interdição total da refinaria no último dia 29, após vistoria identificar risco grave iminente de incêndio na unidade. A refinaria já estava parcialmente interditada desde outubro de 2025. Segundo documento ao qual a Broadcast teve acesso, foram identificadas pelo menos seis situações de risco grave relacionadas às barreiras preventivas e mitigadoras.

A agência apontou falhas em barreiras preventivas e mitigadoras de segurança e avaliou que a ocorrência de apenas uma falha crítica seria suficiente para configurar risco grave iminente. Por conta disso, houve a interdição de toda a instalação produtora de derivados de petróleo, incluindo áreas de processo, movimentação tancagem, expedição e carregamento de todos os produtos, exceto a movimentação necessária para retirar o inventário de produtos combustíveis e inflamáveis.

Em nota divulgada na véspera, a Refit afirmou que considera a interdição nula por desrespeitar decisão judicial que teria suspenso o processo administrativo na ANP. Em dezembro do ano passado, o desembargador federal Newton Pereira Ramos Neto determinou a suspensão do processo administrativo após a empresa questionar judicialmente a conduta de diretores da agência.

A empresa alega que, durante a primeira interdição, em outubro de 2025, a Refit apresentou queixa-crime contra os dois diretores, “que coordenaram a fiscalização de forma clandestina.”

A Refit afirma ainda que as inconformidades apontadas pela fiscalização já vinham sendo tratadas no âmbito administrativo, com envio de documentos, relatórios técnicos e realização de investimentos em melhorias na unidade. “Com essa nova determinação para interditar a companhia, a ANP demonstra total desprezo por decisões judiciais”, disse a companhia em nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

NACIONAL - CONGRESSO RETOMA TRABALHOS E DEFINE PRIORIDADES DO ANO LEGISLATIVO

Deputados e senadores se reuniram em sessão conjunta nesta segunda-feira (2) para inaugurar a 4ª sessão legislativa da 57ª legislatura

Por Patrícia Fahlbusch



Foto: Divulgação/Câmara dos Deputados

O Congresso retomou, nesta segunda-feira (2), o ano legislativo com mais de 70 vetos a serem analisados nas sessões conjuntas, ou seja, com deputados e senadores. Entre esses vetos está o do despacho gratuito de bagagem em voos, em função da Lei nº 14.368, de 2022, que flexibiliza regras do setor aéreo. O texto é fruto da Medida Provisória 1.089/2021, do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Na mensagem de veto, Bolsonaro alegou que “a proposição contraria o interesse público, tendo em vista que, na prática, aumentaria os custos dos serviços aéreos e (...) teria o efeito contrário ao desejado pelo legislador”, ou seja, deixaria as passagens mais caras. O dispositivo vetado, que não fazia parte do texto da MP e foi acrescentado por emenda na Câmara dos Deputados, proibia cobrar uma primeira bagagem despachada, de até 23 quilos em voos domésticos e 30 quilos em voos internacionais. Desde 2017 as companhias aéreas são autorizadas a cobrar pelas malas despachadas. No Senado, a matéria foi relatada pelo senador Carlos Viana (Podemos-MG), que fez referência ao papel do estado nessa questão.

“Nós entramos em 2020, os senhores são testemunhas do que passamos com relação à pandemia [da Covid-19], o serviço de companhias aéreas se tornou um risco e prejuízo. As companhias tiveram que cancelar voos os aeroportos ficaram vazios. Por regra nós não podíamos nos deslocar. Então, não há como nós usarmos o ano de 2021 como balizamento da competitividade no Brasil. Serviço aéreo é uma questão privada, não cabe, não é função do Estado, ainda que em situações de emergência, exercer, cabe ao Estado um controle por meio das agências que nós temos”, afirmou Carlos Viana.

E mal começou o ano legislativo e a Câmara dos Deputados marcou a primeira sessão deliberativa de votações, a partir das 6 da tarde desta segunda-feira. Na pauta, duas medidas provisórias. A MP 1313/25, que institui o Programa Gás do Povo, uma nova política pública federal que busca ampliar o acesso ao gás de cozinha no Brasil. A MP precisa ser votada até o próximo dia 11, ou perde a validade. O governo tinha pressa para votar essa proposta, e alinhou com os líderes partidários essa votação nas semanas que antecederam o retorno legislativo.

“Após uma rodada de balanço de 2025 nós estabelecemos aquilo que vamos votar até o Carnaval. As prioridades. Vamos votar duas medidas provisórias que estão se vencendo, as medidas provisórias do Gás Povo, a 1313, que é o Vale Gás. Estabelecemos os dias de votações, evidentemente as medidas provisórias que estão se vencendo, e já é pauta demais para a gente votar aí nas duas próximas semanas”, disse Zé Guimarães, deputado federal (PT-CE) e líder do Governo na Câmara.

A outra MP na pauta é a número 1312/25, que abre crédito extraordinário de R\$ 83,5 milhões destinado ao setor rural. O dinheiro deve ser usado na prevenção e combate às emergências agropecuárias relacionadas à gripe aviária, tendo em vista a declaração de estado de emergência zoossanitária em todo o território nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

REGIÃO SUDESTE - ESTADO PROPÕE ZPE PARA REVERTER CRISE DO POLO INDUSTRIAL DE CUBATÃO

Empresas dos setores químico, petroquímico e de fertilizantes que operam na área chegaram a paralisar operações recentemente

Por Mariana Nerome



Novos encontros ainda acontecerão para dar andamento às propostas. Foto: Divulgação/ PMC

O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico de São Paulo, Jorge Lima, apresentou duas propostas do governo estadual para enfrentar a crise que atinge o polo industrial de Cubatão. O encontro aconteceu no gabinete do prefeito César Nascimento e contou com a presença de integrantes da equipe do secretário e representantes da deputada federal Rosana Valle, na semana passada.

A principal alternativa consiste na criação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) na área do polo. O modelo permite que empresas instaladas na região produzam exclusivamente para o mercado externo com benefícios fiscais diferenciados. A proposta partiu do governador Tarcísio de Freitas como estratégia para atrair novos investimentos e reverter o processo de esvaziamento industrial do município.

A ZPE funciona como área de livre comércio destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem exportados. O regime oferece suspensão ou isenção de tributos sobre importação de equipamentos, matérias-primas e insumos utilizados no processo produtivo. A medida busca aumentar a competitividade das indústrias frente à concorrência internacional e aos produtos importados que chegam ao mercado brasileiro.

PROJETO 50KM

A segunda iniciativa apresentada por Jorge Lima é o Projeto 50 Km, desenvolvido pela Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade (InvestSP) em parceria com a secretaria estadual. O programa tem como objetivo estimular a concentração de fornecedores em um raio de até 50 quilômetros de grandes empresas instaladas na região.

A ideia busca criar uma cadeia produtiva regional integrada. A proximidade entre fornecedores e indústrias âncora reduz custos logísticos, diminui prazos de entrega e facilita a comunicação entre as empresas. O modelo também favorece a geração de empregos locais e fortalece a economia regional.

O secretário Jorge Lima afirmou que o governador determinou a visita após receber informações sobre a situação do município. Segundo ele, a ordem foi clara: ouvir as demandas locais e encontrar medidas efetivas para ajudar a cidade. O secretário disse que as informações colhidas na reunião serão levadas diretamente a Tarcísio de Freitas.

CRISE

Durante o encontro, o prefeito de Cubatão, César Nascimento, apresentou dados sobre a crise que atinge o polo industrial da cidade. Empresas dos setores químico, petroquímico e de fertilizantes fecharam ou paralisaram operações recentemente. O cenário provocou demissões e redução

estimada em R\$ 200 milhões na arrecadação municipal. Em menos de um ano, unidades importantes encerraram atividades na cidade.

César Nascimento classificou a situação como reflexo de problemas que afetam toda a indústria brasileira. Segundo ele, a perda de competitividade, a carga tributária elevada e a concorrência de produtos importados contribuem para o quadro atual. O prefeito ainda defendeu a necessidade de ação conjunta entre os três níveis de governo e solicitou revisão da política tributária e estímulos à produção nacional.

Segundo o órgão municipal, novos encontros entre estado, prefeitura e representantes da indústria local acontecerão para dar andamento às propostas da ZPE e do Projeto 50 Km. O prefeito César Nascimento encerrou a reunião reforçando que a administração municipal segue mobilizada em diálogo com os governos estadual e federal, além de entidades representativas do setor produtivo e dos trabalhadores.

A reportagem entrou em contato com a assessoria da secretaria estadual de Desenvolvimento Econômico para mais detalhes sobre os projetos apresentados, mas não obteve retorno até o momento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

REGIÃO NORTE - CABOTAGEM AMPLIA ABASTECIMENTO E INTEGRA A REGIÃO NORTE

Movimentação em 2025 alcançou 10,8 milhões de toneladas e, para o governo, reflete avanços do Programa BR do Mar

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De 2022 a 2025, após a criação do Programa BR do Mar, a cabotagem de contêineres na região cresceu ano após ano. - Foto: Divulgação/Governo Federal

Entre janeiro e novembro de 2025 o transporte por cabotagem entre portos brasileiros movimentou 10,8 milhões de toneladas só na região Norte, segundo dados da Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O cenário, segundo o governo, mostra avanço das medidas do Programa BR do Mar.

O fortalecimento da cabotagem também tem ampliado o abastecimento, reduzido custos logísticos e integrado a produção regional aos principais mercados do país.

Na comparação com o mesmo período de 2024, a cabotagem na região Norte transportou, em 2025, cerca de 200 mil toneladas a mais, considerando todos os perfis de carga, com uma alta de 8,25% na movimentação de contêineres. O resultado mantém a trajetória de expansão observada no ano anterior, quando a movimentação já havia aumentado cerca de 8,3% frente a 2023, refletindo maior regularidade e previsibilidade na operação do transporte aquaviário.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números confirmam o acerto do marco regulatório em destravar o potencial logístico da região e conectar o país. “Os dados da cabotagem na região Norte deixam clara a importância dessa política pública para a integração logística nacional e para ampliar a eficiência do transporte aquaviário. O programa BR do Mar trouxe mais previsibilidade ao setor, especialmente em regiões estratégicas como o Norte”, disse.

Escoamento da produção regional

Os principais polos de origem da cabotagem na região Norte concentram-se no Pará, com destaque para os terminais de Trombetas, Juruti e Vila do Conde, além de Manaus (AM). A partir desses pontos, as cargas seguem, em sua maioria, para portos das regiões Nordeste e Sudeste, que funcionam como centros de distribuição e consumo.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burler, pontuou que o aumento da eficiência é fruto direto do ambiente de negócios mais competitivo criado pelo programa.

Esse fluxo consolida a cabotagem como um motor estratégico para o escoamento de cargas em larga escala e para a integração da região Norte aos principais mercados nacionais.

Perfil das cargas

A movimentação por cabotagem na região Norte se concentra no transporte de bauxita, tanto em granel sólido quanto em carga geral, que somaram 3,86 milhões de toneladas no período analisado.

Já as cargas em contêineres totalizaram 3,23 milhões de toneladas e reúnem bens industriais e tecnológicos, além de alimentos, bebidas e insumos básicos. Esse tipo de carga desempenha papel relevante no abastecimento regular das cidades e na redução de custos logísticos.

Os graneis líquidos e gasosos, por sua vez, tiveram como principal destaque o petróleo e seus derivados, com 2,81 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e novembro de 2025.

De 2022 a 2025, após a criação do Programa BR do Mar, a cabotagem de contêineres na região cresceu ano após ano. O volume transportado passou de 2,4 milhões de toneladas em 2022 para 2,5 milhões em 2023, 3 milhões em 2024 e chegou a 3,2 milhões de toneladas em 2025, o maior volume já registrado na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

REGIÃO NORDESTE - GOVERNADOR DESTACA INVESTIMENTOS QUE ESTÃO SENDO FEITOS NO PIAUÍ

Rafael Fontele citou obras no Porto Piauí, projetos de navegabilidade do Rio Parnaíba e os avanços na ferrovia Transnordestina

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Transnordestina. Foto: Yasmin Fonseca/MIDR

O governador do Piauí, Rafael Fonteles, destacou os investimentos que estão sendo feitos na infraestrutura do Piauí, em especial no Porto Piauí, na navegabilidade do Rio Parnaíba e os avanços na ferrovia Transnordestina – que atravessará 53 municípios, ligando Eliseu Martins, no Piauí, ao Porto do Pecém, no Ceará.

Fonteles citou que a ferrovia tem previsão de entrar em operação até o fim de 2027, permitindo o escoamento da produção do sudeste piauiense para exportação. “A Transnordestina é fundamental para desenvolver o sudeste do Piauí, região produtora de minério e agricultura, conectando o estado ao Porto do Pecém, que já é operacional”, afirmou.

Outro ponto destacado foi o projeto de navegabilidade do Rio Parnaíba, que conta com investimentos estimados em R\$ 995 milhões, provenientes dos royalties da privatização da Eletrobras. A iniciativa prevê intervenções ao longo de mais de 900 quilômetros da hidrovia, ligando o sul do estado, região de forte produção agrícola, ao Porto Piauí, no litoral.

“O Rio Parnaíba já foi navegável até a década de 1970 e agora queremos recuperar essa navegabilidade para conectar o sul, polo de produção agrícola do Piauí, ao Porto Piauí, que deve entrar em operação ainda este ano com cargas de fertilizante marinho e minério de ferro”, destacou o governador.

Com a entrada em operação do porto, a proposta é impulsionar o desenvolvimento industrial, aproveitando o potencial da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Parnaíba, que oferece incentivos tributários e já abriga empresas de diferentes setores, contribuindo para agregar valor à produção piauiense.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

REGIÃO NORDESTE - COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ RECEBE O SELO ESG-FIEC

Autoridade foi avaliada em 74 itens ligados aos eixos do meio ambiente, sociabilidade e governança

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Foto: Divulgação/Docas do Ceará

A Companhia Docas do Ceará é a primeira empresa pública certificada com o selo ESG-FIEC, no Ceará. A entrega foi realizada, em 27 de janeiro, na Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), quando o Diretor-Presidente da CDC, Lucio Gomes, recebeu o selo das mãos do Presidente da instituição, Ricardo Cavalcante.

No discurso de agradecimento, o Diretor-Presidente da CDC, Lucio Gomes, enalteceu a parceria com a FIEC, especialmente na área de capacitação de pessoas e no compartilhamento de informações, através da ferramenta Observatório da Indústria. Também elogiou o pioneirismo da Federação em instituir um núcleo especializado para as demandas ESG (meio ambiente, sociabilidade e governança corporativa), que, para chegar a certificar empresas e indústrias cearenses comprometidas com o desenvolvimento ambiental, social e econômico, também contribui para o alinhamento dos planejamentos estratégicos aos pilares ESG.

Ao falar sobre a CDC, o Diretor-Presidente agradeceu a dedicação de todos os colaboradores, especialmente os cerca de 30 que conseguiram demonstrar o atendimento dos quesitos para a certificação. O Diretor-Presidente, citando algumas ações implementadas pela atual administração da CDC, destacou que a entrega do selo ESG-FIEC valoriza a empresa e é um reconhecimento ao seu papel como contribuinte para o desenvolvimento do estado, homenagem essa que vem se somar às recentemente recebidas Prêmio Nacional de Transparência Pública, do Tribunal de Contas da União (TCU), em Brasília; Selo Pró-Clima, entregue pela Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP), em São Luis e a conquista do 1º lugar nacional na categoria Avanço IGAP (Índice de Gestão da Autoridade Portuária), na 6ª edição do Prêmio Portos + Brasil, em Brasília. Este último prêmio, pela relevância, é conhecido como o “Oscar do setor portuário”.

A Companhia Docas do Ceará também já havia atingido, no ano passado, a maior nota do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) de sua história. O IDA é apurado pela Antaq.

Rigor quanto a certificação

Para atingir os padrões de exigência, a Companhia Docas do Ceará foi avaliada em 74 itens ligados aos eixos do meio ambiente, sociabilidade e governança. A aprovação foi feita pela Bureau Veritas – empresa francesa, reconhecida internacionalmente em serviços de inspeção e certificação

Outras empresas homenageadas

A BSPAR Incorporações, representada por seu fundador e ex-Presidente da FIEC, Beto Studart, foi recertificada, uma vez que já havia recebido o selo ESG-FIEC pela primeira vez, em 2024; a Tecer Terminais Portuários, cuja certificação foi entregue para o Diretor Acionista, Carlos Maia, e a empresa Linhas & Cores, representada pela Diretora Financeira, Elisa Pinto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

AEROPORTOS - AEROPORTOS REGIONAIS DO SUDESTE RECEBERÃO R\$ 310 MI PARA MODERNIZAÇÃO

Carteira contempla obras, novos projetos e instalação de estações meteorológicas em terminais de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Aeroporto de Campos dos Goytacazes (RJ) - Foto: Grupo Infra

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) destinará, no ciclo de 2026-2027, R\$ 310,1 milhões em investimentos para fortalecer a infraestrutura dos aeroportos regionais do Sudeste, principal polo econômico e aéreo do país. Os recursos integram a carteira pública de investimentos em aeroportos regionais da pasta e reforçam o papel estratégico da aviação regional na integração entre grandes centros urbanos, polos industriais e cidades do interior.

O Sudeste concentra parte significativa do fluxo aéreo brasileiro e exerce papel central na movimentação de passageiros, cargas e negócios. Nesse contexto, os investimentos do MPor buscam reduzir gargalos históricos, aumentar a segurança operacional e preparar aeroportos regionais para acompanhar o crescimento da demanda e a diversificação das operações.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os investimentos refletem uma estratégia de desenvolvimento equilibrado. “O Sudeste é o principal motor econômico do país, e fortalecer seus aeroportos regionais significa aproximar o interior dos grandes centros, estimular investimentos e ampliar oportunidades. A aviação regional é essencial para garantir crescimento com integração e competitividade”, explicou.

Projetos previstos

Os investimentos incluem a elaboração de estudos e projetos básicos nos aeroportos de Angra dos Reis (RJ), Campos dos Goytacazes (RJ), Salinas/MG, Varginha/MG e Patos de Minas/MG, com aporte de R\$ 13 milhões. Essa etapa é fundamental para estruturar intervenções mais eficientes, alinhadas às características operacionais de cada terminal, e garantir maior agilidade na execução das obras.

Outro destaque é a instalação de estações meteorológicas, com investimento de R\$ 33,6 milhões, nos aeroportos de Pará de Minas, Pouso Alegre, Teófilo Otoni e Ubaporanga, em Minas Gerais, além de Americana (SP), Paraty (RJ) e Piracicaba (SP). A ampliação da cobertura meteorológica contribui diretamente para a regularidade dos voos e para a confiabilidade do planejamento aéreo, especialmente em uma região com alta densidade de tráfego.

A carteira prevê ainda obras e melhorias de infraestrutura aeroportuária em Varginha/MG e no eixo Rio Claro-Piracicaba (SP), onde está prevista a implantação de um novo aeroporto, ampliando a capacidade regional e criando condições para novos fluxos de passageiros e cargas.

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, ressaltou o foco técnico da carteira. “Estamos atuando em frentes estruturantes: planejamento, infraestrutura e dados. Estudos bem elaborados, estações meteorológicas modernas e obras direcionadas aumentam a segurança operacional e a eficiência da malha aérea regional, especialmente em uma região com elevada complexidade operacional como o Sudeste”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

REGIÃO NORDESTE - CONVÊNIO DESTINA R\$ 1,5 MILHÃO PARA FISCALIZAÇÃO MARÍTIMA NO RN

Recursos serão destinados à aquisição de viaturas, embarcações e equipamentos de apoio às ações de inspeção naval

Por Mariana Nerome



Ações do convênio concentram-se nas Áreas de Proteção Ambiental dos Recifes de Corais e Bonfim-Guarairas. Foto: Marinheiro Bezerra/Marinha do Brasil

A Marinha do Brasil e o Governo do Rio Grande do Norte assinaram um convênio que destina cerca de R\$ 1,5 milhão para reforçar a fiscalização de embarcações turísticas e o controle do tráfego aquaviário no litoral. O acordo tem duração de 48 meses.

O Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (IDEMA) repassará os recursos à Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN). O investimento permitirá a compra de viaturas, embarcações e equipamentos que expandem a capacidade de inspeção naval nas regiões de maior movimento turístico.

A Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte terá condições de realizar mais inspeções em embarcações que transportam passageiros. As vistorias verificam itens de segurança, habilitação de quem conduz as embarcações e se as condições permitem navegar com tranquilidade. A expectativa é que o reforço dos meios operacionais diminua o número de acidentes no mar.

REGIÕES

As ações do convênio concentram-se principalmente nas Áreas de Proteção Ambiental dos Recifes de Corais (APARC) e Bonfim-Guarairas (APABG). Estas regiões possuem importância ecológica e atraem milhares de turistas ao longo do ano.

A presença da Marinha nessas regiões ajudará a monitorar as atividades náuticas e evitar danos ao meio ambiente, já que os recifes de corais e os manguezais presentes nessas localidades formam ecossistemas frágeis, que exigem cuidados especiais.

O acordo também busca evitar a poluição da água causada por embarcações e apoiar a fiscalização ambiental que o IDEMA conduz.

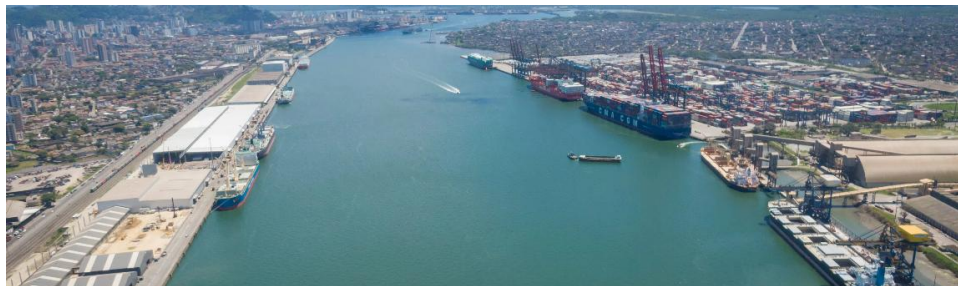
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2026

PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS CELEBRA 134 ANOS COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

Da conclusão dos primeiros 260 metros de cais, em 1892, ao maior complexo portuário da América Latina, história do Porto se confunde com a do país e da cidade

Por Júnior Batista



Porto de Santos/Divulgação APS

Mais do que um aniversário simbólico, o dia 2 de fevereiro marca a consolidação de um projeto ousado que transformou a paisagem, a economia e a vocação do litoral paulista — e que ajudou a moldar o desenvolvimento do Brasil. O Porto de Santos, que completa 134 anos, nasceu de uma iniciativa ousada de dois empresários, que apostaram no cais que viria a se tornar o principal do País e da América Latina mais de um século depois.

“A história oficial começa em 1892, com a conclusão dos primeiros 260 metros de cais reto, mas suas raízes são ainda mais profundas e carregadas de desafios, apostas e visão de futuro”, resume Jorge Valias de Souza, encarregado do Museu do Porto de Santos. É no museu, guardião dessa memória, que a trajetória do maior porto da América Latina ganha contornos humanos, técnicos e sociais.

A data de 2 de fevereiro de 1892 é considerada o nascimento do Porto organizado de Santos. Naquele dia, foi entregue a primeira etapa de uma obra extremamente complexa para a época, que marcou a transição definitiva de um modelo artesanal, herdado do período colonial, para um porto moderno, com a atracação do navio inglês Nasmith. Antes disso, Santos operava com trapiches de madeira, onde as cargas ficavam expostas ao tempo. O principal produto do Brasil no início do século XX, o café, perdia qualidade ao ficar sujeito a odores, umidade e contaminações antes de chegar à Europa.

A mudança começou a ser desenhada ainda em 1888, com a criação da Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos. A concessão, inicialmente de 39 anos — depois ampliada para 90 — foi entregue a um grupo de investidores liderado por Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle — ambos herdeiros da aristocracia francesa à época. A aposta era arriscada: não havia no Brasil experiência anterior com um porto organizado nos moldes modernos. Tratava-se de um investimento de longo prazo, com retorno incerto e custos elevados.

O desafio técnico era enorme. A construção exigiu o estaqueamento do cais a 14 metros de profundidade em um terreno extremamente complexo. “Essa tecnologia simplesmente não existia em outros lugares”, explica Jorge Valias. Décadas depois, engenheiros holandeses vieram estudar em Santos como essa técnica havia sido aplicada com sucesso. “A obra só foi possível graças aos trabalhadores portuários”, afirma o encarregado do museu.

O novo porto nasceu diretamente ligado ao café, produto que impulsionava a economia nacional. Ao mesmo tempo em que se estruturava para exportar a produção cafeeira, Santos passava a receber maquinários de última geração para a própria construção do cais e, mais tarde, se consolidava como porta de entrada de insumos e produtos para o parque industrial paulista. A ferrovia São Paulo Railway Company (SPR), inaugurada em 1867 com tecnologia inglesa e apoio do Barão de Mauá, foi decisiva nesse processo, encurtando distâncias e integrando o interior produtor ao litoral exportador.

A virada definitiva veio com o avanço do café pelo Vale do Paraíba e, depois, pelo Oeste Paulista. A necessidade de escoar grandes volumes de produção fez de Santos a escolha natural. “A partir do início do século XX, a cidade passou a receber fluxos intensos de café, impulsionados pela ferrovia, pela comunicação via telégrafo e pela criação de uma infraestrutura integrada que envolvia porto,

armazéns, Bolsa do Café e serviços logísticos. Na década de 1930, Santos ultrapassou o Rio de Janeiro e se tornou o principal porto exportador de café do Brasil”, conta Valias.

A modernização mais recente veio a partir da década de 1980, com a introdução da movimentação de contêineres. “A chegada do contêiner é o principal elo de ligação do Porto moderno”, destaca Jorge Valias. A nova lógica logística exigiu grandes terminais especializados, além de parcerias com grupos internacionais.

Projetos

Entre os projetos que simbolizam esse futuro está o Tecon Santos 10, previsto para se tornar o maior terminal de contêineres já construído no porto, com investimentos estimados em mais de R\$ 6 bilhões. Outro marco é o túnel imerso entre Santos e Guarujá, uma ideia discutida desde 1927 e que agora avança como uma das maiores obras de infraestrutura da região. A expectativa é de conclusão até 2030, com geração de cerca de 10 mil empregos diretos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/02/2026

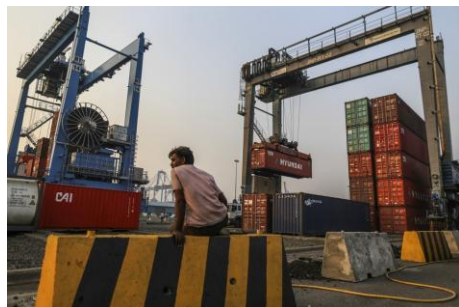


JORNAL O GLOBO – RJ

TRUMP ANUNCIA ACORDO E REDUZIRÁ TARIFAÇÃO DA ÍNDIA APÓS MODI PROMETER NÃO COMPRAR PETRÓLEO RUSSO

Tarifa recíproca cairá de 25% para 18%, e taxa adicional de 25% será totalmente removida. Premiê indiano agradece e elogia o presidente americano

Por Bloomberg — Washington



Operações no Porto Jawaharlal Nehru, em Navi Mumbai, Índia — Foto: Dhiraj Singh/Bloomberg

O presidente dos EUA, Donald Trump, anunciou em sua rede social que reduzirá de 25% para 18% a tarifa sobre produtos importados da Índia depois que o primeiro-ministro da Índia Narendra Modi concordou em interromper as compras de petróleo bruto russo.

Em abril do ano passado, o presidente americano havia imposto à Índia uma tarifa “recíproca” de 25% como parte de seu tarifário global, e pouco depois adotou uma cobrança adicional de 25% vinculada às compras indianas de petróleo russo, levando a taxa total para 50%.

Pelo acordo anunciado ontem, a tarifa recíproca cairá de 25% para 18%, e fontes familiarizadas com o assunto confirmaram que os EUA estão removendo totalmente a tarifa adicional de 25% relacionada ao petróleo russo.

Trump anunciou a decisão nesta segunda-feira após uma ligação com Modi, afirmando que a Índia também “avançará para reduzir suas tarifas e barreiras não tarifárias contra os Estados Unidos a ZERO”, além de comprar “mais de US\$ 500 bilhões em energia, tecnologia, produtos agrícolas, carvão e muitos outros produtos dos EUA”.

“Por amizade e respeito ao primeiro-ministro Modi e, conforme seu pedido, com efeito imediato, concordamos com um acordo comercial entre os Estados Unidos e a Índia, pelo qual os Estados

Unidos cobrarão uma tarifa recíproca reduzida, baixando-a de 25% para 18%", publicou Trump. "Nosso incrível relacionamento com a Índia ficará ainda mais forte daqui para frente."

Na rede social X, o primeiro-ministro indiano agradeceu.

"Meus sinceros agradecimentos ao presidente Trump, em nome dos 1,4 bilhão de habitantes da Índia", disse Narendra Modi. E concluiu: "A liderança de Trump é vital para a paz, a estabilidade e a prosperidade globais, e espero trabalhar em estreita colaboração com ele para levar nossa parceria a patamares sem precedentes", concluiu.

Modi não mencionou as compras de petróleo em sua publicação.

A Índia emergiu como um destino fundamental para o petróleo bruto russo com desconto após os fluxos comerciais terem sido afetados pela invasão da Ucrânia por Moscou em 2022. Embora os esforços do governo Trump para interromper o fluxo de petróleo russo para a Índia tenham, até o momento, desacelerado os embarques, eles ainda não foram completamente interrompidos.

Embora os esforços do governo Trump para interromper o fluxo de petróleo russo para a Índia tenham desacelerado os embarques, eles ainda não tinham sido completamente interrompidos. Em outubro de 2025, um anúncio semelhante de Trump afirmava que Modi havia concordado em interromper as compras de petróleo russo, mas as refinarias indianas continuaram comprando petróleo bruto de Moscou.

Mais tarde, no mesmo mês, os EUA impuseram sanções às maiores produtoras de petróleo da Rússia, Rosneft PJSC e Lukoil PJSC, o que levou a uma diminuição ainda mais significativa da demanda indiana.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2026

CÂMARA APROVA MP QUE CRIA O PROGRAMA GÁS DO POVO, CONSIDERADA BANDEIRA ELEITORAL DE LULA

Proposta foi votada em primeira sessão deliberativa do ano e é gesto de Motta para o Planalto; texto vai ao Senado

Por Victoria Azevedo e Camila Turtelli — Brasília



Hugo Motta (Republicanos-PB) preside sessão na Câmara — Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

A Câmara dos Deputados aprovou nesta segunda-feira a medida provisória (MP) que cria o programa Gás do Povo. Iniciativa do governo Lula e considerada uma bandeira eleitoral para ajudar o petista na reeleição neste ano, a medida prevê a distribuição de botijões de gás (GLP) de forma gratuita a cerca de 15,5 milhões de famílias cadastrados no CadÚnico (cerca de 50 milhões de pessoas), em uma mudança em relação ao modelo anterior do vale-gás, que era por meio de depósitos na conta do beneficiário.

A MP perderia a validade no próximo dia 11, por isso houve um compromisso do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), de tratar do assunto nesta semana. O texto-base foi aprovado por 415 votos favoráveis e 29 contrários, além de duas abstenções, na primeira sessão deliberativa deste ano. Os deputados rejeitaram os destaques apresentados e, agora, o texto segue para a análise no Senado.

O partido Novo orientou contra a aprovação da medida e o PL liberou sua bancada. Os demais partidos orientaram favoravelmente ao texto, assim como o governo.

A votação do tema também é um aceno de Motta ao governo, dizem aliados. No fim do ano, o parlamentar buscou distensionar a relação com o Palácio do Planalto, após o seu primeiro ano à frente da presidência da Casa ser marcado por altos e baixos e por uma relação de desconfiança do governo federal com a autoridade do deputado em plenário.

Motta afirmou durante a sessão que a Casa dá uma "contribuição muito grande" ao país com a aprovação da matéria. Ele disse que a votação desta segunda é "mais uma demonstração do compromisso desta Casa em procurar melhorar a vida das pessoas".

—É papel do Parlamento trabalhar para fazer do Brasil um país mais justo. Como presidente da Câmara sempre buscarei avançar com os bons projetos, não importando a sua origem —afirmou o presidente.

A MP já havia sido aprovada em dezembro em comissão mista, formada por deputados e senadores, para analisar a proposta. O novo programa do governo federal vai substituir o Auxílio Gás dos Brasileiros, criado no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e que atingia cerca de 5,1 milhões de família.

O Gás do Povo será pago a inscritos no Cadastro Único de Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) com renda mensal per capita (por pessoa da casa) de até meio salário mínimo, com prioridade para aqueles que recebem o Bolsa Família (renda per capita de até R\$ 218).

A principal mudança é que em vez de receber um valor, hoje de R\$ 108 a cada dois meses que pode ser usado para outras finalidades, as famílias de baixa renda vão ganhar um voucher exclusivo para a compra de gás em pontos de revenda credenciados.

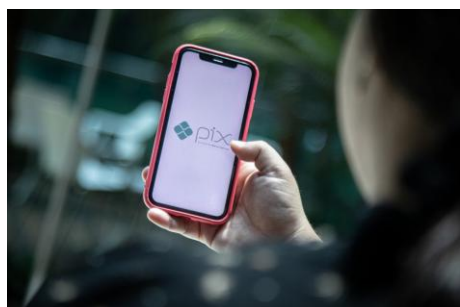
Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2026

PIX TEM NOVA VERSÃO DE MECANISMO PARA DEVOLUÇÃO DE DINHEIRO EM CASO DE FRAUDE E GOLPE. SAIBA COMO FUNCIONA

Ferramenta passa a ser obrigatória nos apps de bancos a partir desta segunda-feira

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



Marcas Cariocas 2023 - meios de pagamento - Pix. — Foto: Hermes de Paula / Agência O Globo

Começaram a valer nesta segunda-feira as novas regras para instituições financeiras rastrearem o dinheiro transferido por Pix em golpes. A partir de hoje, o Banco Central determina que os bancos são obrigados a monitorar as transações através da segunda versão do Mecanismo Especial de Devolução (MED).

Com essa atualização, o MED passa a acompanhar o “caminho do dinheiro” em ocorrências de golpes, fraudes ou coerções envolvendo o sistema de pagamentos instantâneos para além da primeira conta envolvida no desvio.

O MED foi lançado originalmente em 2021, um ano depois da criação do Pix, para possibilitar a devolução mais rápida do dinheiro de clientes lesados em casos de golpe ou fraude. Mas, logo em 2022, os bancos e o Banco Central perceberam a necessidade de ampliar o alcance do mecanismo.

No formato original, a devolução dos valores ocorre apenas a partir da conta inicialmente utilizada na fraude. O problema é que os fraudadores são rápidos e conseguem retirar os recursos dessa conta e transferi-los para outras antes do bloqueio.

Com o aprimoramento, o MED passa a identificar “possíveis caminhos dos recursos”, indo além da primeira conta para qual o dinheiro foi transferido. Essa identificação vai ser compartilhada com os bancos envolvidos nas transações e permitirá a devolução de recursos em até 11 dias após a contestação do cliente.

Botão de contestação

Desde 1º de outubro do ano passado, o Pix conta com o “botão de contestação”, funcionalidade integrada ao MED que pode ser acionada diretamente no aplicativo da instituição em situações de fraude, golpe ou coerção.

Segundo o Banco Central, a ideia é facilitar a contestação de uma transação via Pix por parte dos usuários do sistema. O procedimento será feito de forma digital, sem a necessidade de contato com um atendente.

O recurso permite acelerar o bloqueio dos valores nas contas de criminosos. Com isso, vítimas de operações indevidas poderão recuperar o dinheiro em menos tempo.

Como pedir o Pix de volta?

Segundo o BC, para solicitar o recurso de volta é necessário registrar o pedido de devolução na sua instituição financeira em até 80 dias da data em que você fez o Pix.

Veja o passo a passo:

- Você reclama na sua instituição;
- A instituição avalia o caso e, se entender que foi um golpe, o recebedor do seu Pix terá os recursos disponíveis bloqueados na conta;
- O caso é analisado em até sete dias. Se for concluído que não foi fraude, o recebedor terá os recursos desbloqueados. Se for fraude, o dinheiro será recebido de volta em até 96 horas (integral ou parcialmente), se houver recurso na conta do fraudador;
- Caso a devolução tenha sido feita parcialmente, o banco do fraudador deverá realizar múltiplos bloqueios ou devoluções parciais sempre que forem creditados recursos nessa conta, até que se alcance o valor total da devolução ou 90 dias contados a partir da transação original.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/02/2026

SENADOR QUER QUE GALÍPOLO VÁ À COMISSÃO PARA EXPLICAR LIQUIDAÇÃO DO MASTER

O pedido foi enviado à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e será avaliada pelo colegiado
Por Bernardo Lima — Brasília



Veneziano Vital do Rêgo diz que sucessão no Senado não pode “desestabilizar” grupo que elegeu Pacheco — Foto: Cristiano Mariz

O senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB), enviou nesta segunda-feira um pedido para que o presidente do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, vá à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) para prestar informações sobre a liquidação do Banco Master.

O banco de Daniel Vorcaro foi liquidado em novembro do ano passado, por decisão do BC, que identificou problemas para a instituição arcar com pagamentos para clientes em um curto prazo e indícios de operações fraudulentas.

No pedido enviado nesta segunda, o senador diz que "em nome da transparência", Galípolo seja convidado para "prestar informações sobre a atuação da autoridade monetária na liquidação do Banco Master", e quais foram ações tomadas pelo BC para interromper os danos causados ao sistema financeiro.

A liquidação do Master foi alvo de questionamento no Tribunal de Contas da União (TCU), presidido pelo irmão do senador, o ministro Vital do Rêgo. A Corte de Contas abriu uma inspeção para apurar a conduta do Banco Central na supervisão do Master. O relator responsável pela inspeção, Jonathan de Jesus chegou a mencionar a possibilidade de reverter o processo de liquidação, mas recuou após repercussão negativa.

Galípolo, Vital do Rêgo e Jonathan de Jesus se reuniram em janeiro em meio ao impasse institucional envolvendo a liquidação do banco de Votorantim. No encontro, foi fechado um entendimento para que a Corte faça um trabalho de fiscalização do processo de liquidação do Banco Master sem gerar riscos para a autoridade monetária ou abrir brechas para a defesa dos acionistas da instituição liquidada.

Por isso, o TCU não terá acesso a dados com sigilo bancário ou judicial. A inspeção deve durar menos de um mês.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2026

PT AVALIA APOIAR CPI DO MASTER APRESENTADA POR ALIADO, ENQUANTO RESISTE A INICIATIVAS DA OPOSIÇÃO

Partido discute endossar pedido protocolado na Câmara, visto como mais focado no caso, enquanto evita CPMI da direita em ano eleitoral

Por Camila Turtelli e Victoria Azevedo — Brasília



O deputado federal Rogério Correia (PT-MG) — Foto: Wesley Amaral/Agência Câmara

pela oposição.

O PT discute apoiar a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar o Banco Master apresentada pelo deputado Rodrigo Rollemberg (PSD-DF) na Câmara dos Deputados, em detrimento de outras iniciativas em curso no Congresso, especialmente pedidos de criação de uma Comissão Parlamentar Mista de Inquérito (CPMI) defendidos

A avaliação entre parlamentares do partido é de que a proposta de Rollemberg concentra o foco nas operações envolvendo o Banco Master e o Banco de Brasília (BRB), sem ampliar o escopo para uma disputa política mais ampla em um ano eleitoral.

Rollemberg é ex-governador do Distrito Federal e opositor do atual governador, Ibaneis Rocha (MDB)

— O objetivo não pode ser desestruturar a democracia. A do Rollemberg coloca o dedo na ferida da questão do Master — afirmou o deputado Rogério Correia (MG) ao GLOBO.

Segundo ele, a posição do partido deverá ser debatida nesta terça-feira, em reunião que também marca a passagem da liderança do PT na Câmara para Pedro Uczai (PT-SC) que assume o lugar a ser deixado por Lindbergh Farias (PT-RJ).

A leitura de dirigentes petistas é que a CPI protocolada na Câmara tem maior chance de avançar sem se converter em palanque eleitoral contra o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O argumento é que, além de haver apurações em andamento por órgãos de controle, como Polícia

Federal e Banco Central, a multiplicação de comissões poderia fragmentar a investigação e aumentar o risco de desgaste político.

O senador Rogério Carvalho (PT-SE) também defende que eventuais CPIs cumpram estritamente o objeto para o qual foram criadas e cheguem a uma conclusão.

— A CPMI tem que cumprir a missão para a qual foi criada. Há várias iniciativas para apurar o Banco Master, mas já existem elementos para fechar um relatório e apresentar à sociedade. Não faz sentido ficar prorrogando apenas para transformar isso em palanque— afirmou o senador.

O pedido de CPI apresentado por Rollemberg foi protocolado nesta segunda-feira com 201 assinaturas — entre elas, de parlamentares do PT — e mira operações financeiras que somam cerca de R\$ 12 bilhões em títulos e carteiras de crédito consideradas sem lastro ou de qualidade duvidosa, adquiridas pelo BRB junto ao Banco Master.

Rollemberg sustenta que não há impedimento regimental para a instalação da CPI, já que nenhuma comissão desse tipo está em funcionamento na Câmara no momento. O pedido aguarda despacho da Presidência da Casa para leitura em plenário e início do processo de instalação.

Enquanto isso, o governo mantém uma posição formal de neutralidade. Integrantes do Planalto têm reiterado que as investigações conduzidas pelos órgãos de Estado seguem em ritmo firme e que o Parlamento tem autonomia para decidir se quer ou não abrir uma CPI.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2026

LULA PEDE QUE CONGRESSO DÊ PRIORIDADE PARA FIM DA ESCALA 6X1, REGULAÇÃO DE TRABALHO POR APLICATIVO E ACORDO MERCOSUL-UE

Mensagem foi lida em sessão de abertura dos trabalhos do Congresso neste ano

Por Bernardo Lima — Brasília



Presidente Lula e Presidente da Câmara dos Deputados Hugo Motta, participam da cerimônia de Lançamento da Plataforma Digital da Reforma Tributária e a Sanção do PLP 108/2024 — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediu que o Congresso priorize pautas como o fim da escala 6x1, regulação de trabalhos por aplicativo e o acordo entre União Europeia e Mercosul, em mensagem enviada ao Legislativo nesta segunda.

No comunicado ao Congresso, o governo elegeu essas três pautas como as principais políticas que o Executivo quer avançar neste semestre. O período para votações nas Casas será mais curto este ano, devido ao calendário eleitoral.

"Nosso próximo desafio é o fim da escala 6x1 de trabalho, sem redução de salário. O tempo é um dos bens mais preciosos para o ser humano. Não é justo que uma pessoa trabalhe duro toda a semana e tenha apenas um dia para descansar o corpo e a mente e curtir a família", diz a mensagem de Lula.

A mensagem é tradicionalmente enviada pelo Executivo ao Congresso no início dos trabalhos dos parlamentares no ano. Nela, o governo elege quais devem ser suas pautas prioritárias. O Congresso voltou aos trabalhos nesta semana, após o recesso parlamentar de final de ano.

Entre as prioridades, está a regulação de trabalho por aplicativos, pauta defendida pelo governo desde o início da gestão, mas que enfrenta resistências entre as empresas e trabalhadores.

A tendência é de que o ano legislativo inicie com a avaliação de vetos de Lula e aberturas de CPIs. Em ano de eleições, no entanto, a Câmara deve avançar em pautas econômicas e populares, no período pós-Carnaval, como o debate sobre o fim da escala 6x1 e a regulação do trabalho por aplicativos.

“Depois de 25 anos de intensas negociações, sempre sob a liderança do Brasil, podemos finalmente celebrar o acordo Mercosul-União Europeia. O novo bloco detém um quarto do PIB mundial e reúne uma população de 720 milhões de consumidores. Tenho certeza de que o Congresso Nacional não medirá esforços para, no menor prazo possível, internalizar esse acordo”, completa Lula

A mensagem foi lida no Plenário nesta segunda, pelo deputado federal Carlos Veras (PT-PE), primeiro-secretário da Câmara, na sessão que abriu os trabalhos do Congresso neste ano. Os presidentes do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), e da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), comandam a cerimônia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS AUMENTA SEU PODER NA BRASKEM. O QUE ISSO SIGNIFICA PARA A EMPRESA E O MERCADO?

Mercado observa com cautela a possibilidade de dividendos mais modestos da Petrobras em meio à reestruturação da Braskem, que pode trazer sinergias e maior governança

Por Denise Luna (Broadcast) e Gabriela da Cunha (Broadcast)

RIO — Ainda em compasso de espera pelo plano da Petrobras para a Braskem, o mercado vê na reestruturação da petroquímica uma janela relevante de recuperação dos fundamentos da companhia. Entretanto, a perspectiva de maior poder de governança e sinergias que podem levar a mais investimentos por parte da petroleira desagrada investidores quando acompanhada da possibilidade de dividendos mais modestos por parte da estatal, segundo especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

Nesta semana, o Conselho de Administração da Petrobras se reuniu para mais uma apresentação sobre as medidas relacionadas à petroquímica. Para o analista da Levante Inside Corp, João Abdouni, a condução do processo pela Petrobras ao lado do fundo IG4 não apenas diminui o risco de crédito e torna menos custosa a rolagem de passivos, como também abre espaço para que outros entes da União, como Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), atuem na retaguarda do processo.

“Se o IG4 liderar o processo, a reestruturação tende a ser mais orientada ao mercado, com decisões mais duras, como a convocação de credores e a conversão de dívida em equity”, comenta.



Especialistas falam sobre os prós e contras da maior atuação da Petrobras na Braskem Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Sinergias

Pelo novo contrato de acionistas entre as duas companhias — Petrobras e IG4 —, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, ocupará, nos dois primeiros anos, a principal cadeira do Conselho de Administração da Braskem, posto que será alternado com a IG4, responsável, no primeiro mandato, pela presidência executiva da empresa.

O aumento do poder da estatal também tende a gerar projetos de integração entre refino e petroquímica, expansão e modernização de polos industriais, avanço da petroquímica verde e estímulo à substituição de importações, enumera o especialista em investimentos e sócio da Boa Brasil Capital, Marcos Bassani.

“Existe sinergia industrial e logística, especialmente pela proximidade entre refinarias da Petrobras e polos petroquímicos da Braskem, o que reduz custos e melhora a eficiência do sistema como um todo”, pontua. “A Petrobras se beneficia com maior margem, diversificação do negócio e estabilidade de fluxo de caixa. A Braskem ganha escala, previsibilidade de insumos e competitividade, além de aprimorar sua narrativa de crescimento no longo prazo.”



Para ele, o impacto para o investidor da Petrobras tende a ser neutro no curto prazo, mas positivo no médio e no longo prazo, com mais resiliência e criação de valor estrutural para a estatal.

Dividendos

O gestor de investimentos da Warren, Frederico Nobre, também ressalta que a parceria já existente justifica o movimento estratégico de longo prazo. “Faz sentido no portfólio”, diz.

Apoio de acionistas à Braskem demandará entre R\$ 5 bilhões e R\$ 15 bilhões Foto: Daniel Texeira/Estadão

Porém, além dos fundamentos frágeis da petroquímica — caixa apertado, spreads negativos e limitação para honrar dívidas —, o ambiente macroeconômico é desafiante, com juros elevados e incerteza fiscal até a sucessão presidencial de 2026, acrescenta o líder da área de

renda variável na Fami Capital, Gustavo Bertotti.

Nesse cenário, ainda que a recuperação judicial seja considerada relativamente remota pelo mercado, a Braskem precisa de aportes, o que pode levar a estatal a uma decisão impopular entre seus acionistas. “A tese da Petrobras está muito focada na questão dos dividendos. Um investimento maior na Braskem, possivelmente, aumentaria a dívida da estatal, implicando que a companhia pague menos dividendos”, afirma Nobre, da Warren.

Para o BTG, cada US\$ 1 bilhão alocados pela Petrobras em fusões e aquisições fora do core de exploração e produção — como projetos de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), etanol, fertilizantes ou eventual apoio à Braskem — reduziria o retorno de dividendos em 0,5 ponto porcentual.

O mercado projeta que o apoio à Braskem demande valores entre R\$ 5 bilhões e R\$ 15 bilhões, a depender do foco: fortalecer o balanço ou também financiar crescimento. Ainda assim, na avaliação de Bassani, da Boa Brasil Capital, o impacto para o investidor tende a ser positivo diante da criação de valor estrutural para a Petrobras. “Para o investidor, um aporte bem estruturado tende a ser positivo no médio prazo, mesmo com possível diluição no curto prazo”, sustenta.

Governança

Se, por um lado, a estatal passa a influenciar os investimentos da Braskem, concentrando-se em projetos de maior valor agregado, por outro, a discussão sobre a ingerência política da União também aparece no radar e impacta a decisão dos investidores, comenta Bertotti. Em sua avaliação, até que o desenho final da operação seja divulgado, a ação da Braskem permanecerá influenciada mais por manchetes do que por balanços. Segundo ele, a alta de cerca de 18% das ações neste mês se deveu mais à especulação do que a melhorias concretas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2026

ANÁLISE - INDICAÇÃO DE GUILHERME MELLO PARA O BANCO CENTRAL ABRE NOVO FOCO DE ATRITO ENTRE GALÍPOLO E HADDAD

Ministro da Fazenda prestes a deixar o cargo quer alguém do PT no BC, enquanto Galípolo teme efeito sobre a curva de juros às vésperas dos cortes na Selic

Por Alvaro Gribel

A indicação do economista Guilherme Mello para uma das duas vagas de diretor do Banco Central abriu um novo foco de atrito entre o ministro da Fazenda, Fernando Haddad - que fez a indicação a Lula - e o presidente do órgão, Gabriel Galípolo.

Galípolo tem bom relacionamento com Mello; mas, segundo pessoas próximas ao BC que falaram ao Estadão sob a condição de anonimato, entende que este não é o melhor momento para se passar mensagens ambíguas ao mercado financeiro, com a autoridade monetária prestes a iniciar um ciclo de cortes de juros. O efeito da informação entre os investidores foi justamente o contrário: aumento da curva longa de juros.

A decisão final caberá ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e ainda não se sabe se ele levará em conta a visão de Galípolo e do Banco Central.



O ministro Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, durante evento da cúpula dos Brics Foto: Foto: Rafa Neddermeyer/BRICS Brasil/PR

Mello tem feito um bom trabalho à frente da Secretaria de Política Econômica (SPE) da Fazenda, com a elaboração de cenários e análises de conjuntura, muitas vezes acertando mais do que o próprio Boletim Focus, mas sob nenhum aspecto parece ser o nome mais indicado para assumir uma diretoria do Banco Central.

Ainda mais se ocupar a cadeira que pertenceu a Diogo Guillen, de Política Econômica - um economista de tendência liberal, formado na PUC-Rio e que foi um dos pilares da transição suave entre as presidências de Roberto Campos Neto e Gabriel Galípolo.

Mello é da escola da Unicamp, tem sido crítico da condução dos juros, e é um economista com ligações com o Partido dos Trabalhadores (PT). Foi assessor econômico do PT e elaborou a proposta econômica de Lula na eleição de 2022.

Nesta segunda-feira, 2, o mercado de juros passou a operar com forte alta, com o temor de que a indicação represente uma tentativa do governo de acelerar a queda da Selic, que começará em março. Em casos assim, o mercado precifica juros mais baixos no curto prazo, mas também juros mais altos no longo, por entender que haverá aumento da inflação.

Na melhor hipótese, Mello fará uma guinada no seu pensamento econômico e manterá o espírito do Banco Central de que com inflação não se brinca. Mas, ainda assim, haverá um custo reputacional para o BC, que levará tempo para ser superado. Na pior, abrirá divergências em cada voto do Comitê de Política Monetária (Copom) - o que terá como consequência o aumento do dólar, dos juros e uma piora das expectativas.

A relação entre Haddad e Galípolo já havia ficado estremecida após a proposta do governo de tributar operações financeiras com IOF, em meados do ano passado. Haddad também demorou a dar declarações de apoio ao BC na crise do Banco Master.

Ter alguém do PT dentro do Banco Central é a pior ideia que Haddad poderia ter tido neste início de 2026, prestes a deixar o cargo de ministro da Fazenda. Se ele acertou em todas as suas outras indicações, incluindo Galípolo, Paulo Pichetti e Nilton David, cometerá um grande equívoco se seguir com a ideia adiante.

Para o governo, ficará o risco de ver uma disparada do dólar a poucos meses do início das eleições. Para Haddad, o peso de politizar o Banco Central - o mesmo erro, aliás, que tem sido cometido pelo presidente americano, Donald Trump.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2026

POR QUE O PARAGUAI VIROU PARAÍSO PARA BRASILEIROS VIVEREM E FAZEREM NEGÓCIOS?

Na coluna 'Não vou passar raiva sozinha', a Duquesa de Tax explica por que cada vez mais brasileiros têm passado a enxergar o país vizinho como uma alternativa mais viável para viver e empreender

Por Redação

Por que o Paraguai, de repente, virou um paraíso para brasileiros viverem e fazerem negócios? "De uns tempos para cá, todo mundo tem um amigo, um primo ou um 'especialista' do grupo de WhatsApp dizendo: 'Vá para o Paraguai, abra uma empresa lá, mude-se para lá'", diz a colunista do Estadão Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax (veja íntegra do programa no vídeo acima).

No programa Não vou passar raiva sozinha, ela explica que o motivo é o cansaço do brasileiro diante de custos elevados e de um sistema que ele não entende. Na prática, a população vive uma rotina em que qualquer atividade — vender, comprar, investir ou contratar — vem acompanhada de um pacote de tributos e obrigações que mais parece um teste de resistência. "O problema é que, quando o tema vira febre, também se transforma em terreno fértil para vendedores de sonho."

A Duquesa explica que há um conjunto de incentivos reais e uma lista bem objetiva de riscos e limitações que muita gente está ignorando. No ano passado, a CEO da Lupo, Liliana Aufiero, deu uma declaração que reflete bem o cansaço do brasileiro: "Não é que a Lupo foi para o Paraguai, o Brasil empurrou a gente para o Paraguai. Os impostos estão comendo a operação de forma violenta". A empresa transferiu parte da produção para o país vizinho.

"Mas qual é o atrativo concreto do Paraguai? A resposta tem três pontos, nenhum deles é um milagre. É matemática e ambiente de negócio", diz. A principal diferença em relação ao Brasil não está apenas no valor dos impostos, mas na lógica do sistema.

No Paraguai, a estrutura é mais simples e direta, dispensando a necessidade de decifrar um emaranhado de siglas, exceções e níveis de tributação. No Brasil, o desgaste não vem só da carga elevada, mas de um modelo fragmentado, com impostos federais, estaduais e municipais, regimes especiais e uma indústria inteira dedicada a interpretar regras que mudam o tempo todo.



Vista aérea da Ponte Internacional da Amizade que une Foz do Iguaçu no Brasil e Ciudad del Este, no Paraguai Foto: Kiko Sierich/Estadão

Esse contraste ajuda a explicar o interesse crescente pelo regime de maquila, voltado à indústria exportadora, mas também impõe limites claros. Nem toda empresa se adapta ao modelo, que exige estratégia, escala e estrutura operacional. O mesmo vale para pessoas físicas: mudar de país não é um truque fiscal, mas uma decisão de vida,

com regras, custos e consequências.

Programa

Todas as quintas-feiras, às 9h30, a Duquesa de Tax faz reacts (comentários sobre outros vídeos ou entrevistas) do noticiário econômico no Estadão. Além disso, tem o programa semanal Não vou passar raiva sozinha. Os vídeos inéditos vão ao ar sempre às segundas-feiras, às 9h30, para assinantes do Estadão. Cortes do programa são distribuídos ao longo da semana nas redes sociais e na Rádio Eldorado. A atração também tem uma versão em podcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2026

SUCESSO DO PICPAY EM NY JÁ FAZ BANCOS PREVEREM ESTREIAS NA B3 NO SEMESTRE

Além da privatização da Copasa, Aegea e BRK Ambiental podem fazer ofertas de ações

Por André Marinho, Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Aline Bronzati (Broadcast)



Estação de tratamento da BRK Ambiental: empresa de saneamento é uma das que podem abrir o capital na Bolsa Foto: Danilo Santos/BRK Ambiental - 10/01/2019

São Paulo e Nova York – Com o sucesso da oferta de ações (IPO, na sigla em inglês) do PicPay em Nova York, que teve demanda de US\$ 6 bilhões e quebrou um jejum de mais de quatro anos, a Faria Lima começa a ficar mais animada com a chance de operações também na B3 nos próximos meses.

O movimento de realocação de ativos que estavam nos Estados Unidos para papéis de mercados emergentes, que tem trazido bilhões para a Bolsa brasileira, também pode ter peso decisivo.

O primeiro semestre tem potencial para ao menos três grandes operações no mercado local de ações, todas ligadas a água e saneamento, apurou a Coluna. A maior delas pode ser a que vai privatizar a Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa), com chance de superar R\$ 10 bilhões, que pode acontecer entre abril e maio.

Segundo fontes, pode vir a mercado também em maio a abertura de capital da BRK Ambiental, que já entrou com pedido na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), e pode ficar na casa dos R\$ 3 bilhões. A terceira é a esperada oferta de ações da Aegea, que já teria se acertado com BTG Pactual, Itaú BBA e Morgan Stanley para atuarem como coordenadores de uma operação que pode ficar na casa dos R\$ 8 bilhões a R\$ 10 bilhões. Para se mostrar ao investidor, a empresa tem feito reuniões informais nos últimos dias no exterior, os chamados “Non-Deal Roadshows”. Na semana passada, representantes da companhia estiveram em Nova York.

Brasil é visto como porto seguro para investidores

O ciclo de cortes de juros no Brasil e a realocação global de investimentos devem desenhar um 2026 ainda mais forte que 2025 no mercado de capitais brasileiro, sobretudo no segmento de dívidas, prevê o vice-presidente de atacado do Banco do Brasil, Francisco Lassalvia. O País vem atraindo um fluxo de recursos estrangeiros, em meio ao movimento de redução da exposição aos Estados Unidos e a consequente “desdolarização” das carteiras. “O Brasil acaba sendo um porto seguro”, disse o executivo, à Coluna.

As aberturas de capital de fintechs brasileiras em Nova York também podem ajudar a destravar o mercado local. O PicPay estreou na Nasdaq nesta quinta-feira, 29, com demanda 12 vezes acima da oferta, atraindo 200 investidores globais, levantando US\$ 500 milhões. Para Lassalvia, ainda que

ocorra no exterior, o sucesso da operação melhora a visão de investidores sobre o cenário no País. “Isso tende a trazer um alento para nossa posição aqui”, avalia.

O próximo da fila para lançar ações em Nova York é o Agibank, que pode levantar perto de US\$ 830 milhões, considerando lote extra e o preço da ação na média da faixa sinalizada a investidores, entre US\$ 15 e US\$ 18. Segundo fontes, a estreia na Bolsa de Nova York (Nyse) deve ocorrer no próximo dia 11.

Em ações, os juros em dois dígitos mantiveram um cenário mais fraco, mas os recordes recentes do Ibovespa e a valorização do real podem sugerir sinais de retomada. Lassalvia vê potencial para um momento favorável a operações renda variável, diante do alívio da taxa básica no Brasil e nos EUA, além do dólar em baixa. O executivo, porém, lembra que essas janelas de oportunidades costumam ser breves. “Há muitas empresas preparadas para isso”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2026

BNDES APROVA R\$ 1,3 BI EM JANEIRO PARA RENOVAÇÃO DA FROTA DE CAMINHÕES NO PAÍS

Volume contempla caminhoneiros autônomos, cooperados e empresas transportadoras de 532 municípios; ao todo, foram realizadas 1.152 operações

Por Daniela Amorim (Broadcast)

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) informou ter aprovado R\$ 1,3 bilhão em financiamentos para a renovação da frota de caminhões no País. As aprovações se referem apenas ao mês de janeiro, no âmbito do programa BNDES Renovação da Frota.

O volume já aprovado contempla caminhoneiros autônomos, cooperados e empresas transportadoras rodoviárias de carga de 532 municípios de todas as grandes regiões do país. Ao todo, foram realizadas 1.152 operações no mês de janeiro, com um ticket médio de R\$ 1,1 milhão.

A linha visa fomentar a aquisição de caminhões novos, “mais eficientes e menos poluentes, credenciados no BNDES e seminovos que atendam os requisitos ambientais alinhados ao Proconve 7, fabricados a partir de 2012”, explicou o banco de fomento.



Programa BNDES Renovação da Frota foi lançado em dezembro, com disponibilidade de R\$ 10 bilhões em crédito Foto: Volvo/Divulgação

Segundo Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, o programa do governo federal garante mais segurança nas estradas e reduz o impacto ao meio ambiente, enquanto impulsiona a indústria nacional.

“Caminhoneiros, cooperados e empresas transportadoras têm agora condições mais competitivas para trocar veículos antigos e mais

poluentes por caminhões novos ou seminovos, mais seguros e eficientes”, declarou Mercadante, em nota distribuída à imprensa.

O programa BNDES Renovação da Frota foi lançado em dezembro, com disponibilidade de R\$ 10 bilhões em crédito: R\$ 6 bilhões do Tesouro Nacional e R\$ 4 bilhões de recursos captados pelo banco a taxa de mercado. O custo financeiro aos clientes prevê taxa de juros entre 13% e 14% ao ano, com prazo de pagamento de até 60 meses, com carência de até seis meses. O valor máximo do financiamento é de até R\$ 50 milhões por beneficiário, lembrou o banco de fomento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

EXCLUSIVO: COPASA PROPÕE MODELO DE PRIVATIZAÇÃO PARA 'MAXIMIZAR' PREÇO

Pessoas a par da operação dizem que o objetivo é fazer uma privatização semelhante à da companhia paulista, mas corrigindo erros

Por Fernanda Guimarães e Taís Hirata, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação/Copasa

A Copasa começou a fechar o desenho da oferta de ações que vai culminar em sua privatização, processo esperado para ocorrer já em março. No modelo que está na mesa, o governo de Minas Gerais deve vender 30% de sua participação na empresa de saneamento para um investidor de referência e outros 15% em operação que irá a mercado, com as ações, assim, podendo ser adquiridas por outros investidores.

A depender do preço, no entanto, não está descartada a possibilidade da empresa se tornar uma “corporation”, sem controle definido.

Para se desviar de eventuais críticas que foram feitas na transação de desestatização da Sabesp, a operação da Copasa está sendo definida de forma que o governo mineiro “não deixe dinheiro na mesa”, segundo fontes. Assim, pelo que está sendo discutido, no momento, a partir dos interessados em se tornarem o investidor de referência da Copasa, será definido um valor pelas ações, após a coleta das intenções de compra. No entanto, se na venda dos 15% ao mercado o valor for inferior ao preço fechado, esse investidor de referência pagará o restante do valor para completar o “preço cheio” acordado previamente, ao Estado.

Uma fonte disse que o investidor de referência poderá, ainda, participar do processo de compra dos 15% que irão a mercado, o que significa que poderá ter uma fatia superior aos 30% na companhia. Na operação da Sabesp, o valor pago pela Equatorial foi a principal crítica ao processo de privatização. O valor fechado na época, de R\$ 67 por ação, embutiu um amplo desconto em relação às ações negociadas na B3, na faixa dos R\$ 80. Isso aconteceu porque na oferta pública o preço do papel foi travado no valor firmado com a Equatorial, independente da demanda obtida. Ou seja, nessa operação não houve uma precificação da ação levando-se em conta a demanda de mercado.

Já na Copasa haverá essa formação de preço. Pessoas a par da operação dizem que o objetivo é fazer uma privatização semelhante à da companhia paulista, mas corrigindo erros.

Na hipótese desse preço fechado a mercado ser superior daquele proposto pelo investidor de referência, o mercado poderá “expulsar” esse estratégico da operação. Se esse for o caminho, a Copasa deixaria de ter um investidor de referência e passaria a ter capital pulverizado, a chamada corporation.

Procurada, a Copasa disse por meio de nota que “recebeu ofícios do Governo do Estado de Minas Gerais estabelecendo as diretrizes para a desestatização” da empresa e que as questões sobre o tema devem ser tratadas pelo governo.

O governo afirmou, também em nota, que a desestatização prevê a oferta de ações sem emissão de novas ações e que “durante o processo, a prestação de serviços, execução de contratos, metas de universalização e compromissos regulatórios da empresa não serão afetados”. A gestão disse que “a modelagem adotada ainda estabelece a possibilidade de haver um investidor estratégico, que deve atestar capacidade financeira, experiência em infraestrutura e compromisso com as metas de universalização previstas em lei”.

Na semana passada, a companhia mineira já havia comunicado ao mercado algumas premissas da modelagem, como a possibilidade de destinar 30% a um investidor de referência; a previsão de o Estado seguir com 5% dos papéis ou de vender a totalidade das ações, caso a empresa se torne uma “corporation”; e a perspectiva de um “lock-up”, impedindo que o sócio estratégico venda suas ações antes de 2033 ou até a universalização dos serviços. Segundo o documento publicado, o sócio de referência poderá comprar mais ações além dos 30%, porém, o limite máximo para exercício de direito de voto deverá ser de 45%. Além disso, a companhia afirmou que vai submeter uma proposta de criação de “golden share”.

Com as discussões voltadas a aspectos menos políticos e mais técnicos, três pontos de atenção foram destacados pelos analistas do Itaú BBA Filipe Andrade, Luiza Candiota e Victor Cunha. O primeiro seria a forma final da operação, incluindo as discussões de precificação junto ao Tribunal de Contas do Estado; o segundo são as assinaturas de aditivos com as prefeituras, em especial a de Belo Horizonte; e terceiro são as autorizações necessárias para a transação, como o aval dos credores, afirmaram em relatório.

Para o UBS, a proposta da 'golden share' é mais um passo para a privatização que eles acreditam que será concluída no primeiro semestre. Os analistas Giuliano Ajeje e Henrique Simões disseram, em relatório, que aguardam as definições sobre “poison pill” e nomeações para o conselho de administração.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2026

GERDAU RETOMA PRODUÇÃO DE AÇO NO CEARÁ APÓS INVESTIMENTO DE R\$ 200 MILHÕES

Investimento teve por objetivo o aprimoramento de práticas ambientais, melhoria de eficiência operacional e modernização de equipamentos, permitindo com que a operação forneça tarugos com 12 metros de comprimento

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Julio Bittencourt/Valor

A Gerdau reiniciou, nesta segunda-feira (02), a produção de aço na unidade de Maracanaú, no Ceará, após investimentos de cerca de R\$ 200 milhões para modernização da aciaria. A planta tem capacidade de produção de 160 mil toneladas por ano.

Conforme a siderúrgica, o investimento teve por objetivo o aprimoramento de práticas ambientais, melhoria de eficiência operacional e modernização de equipamentos, permitindo com que a operação forneça tarugos com 12 metros de comprimento.

Durante o projeto, foram gerados cerca de 1,5 mil empregos diretos e indiretos. “Com o reinício da aciaria em Maracanaú, ampliamos nossa produtividade e a oferta de produtos no Ceará, reforçando o atendimento de nossos clientes nas regiões Nordeste e Norte”, diz em nota o presidente do conselho de administração da Gerdau, André Gerdau Johannpeter.

Conforme o empresário, a entrada excessiva de aço importado no mercado brasileiro demanda iniciativas que ampliem competitividade e rentabilidade, e a Gerdau seguirá investindo nesse sentido em suas operações.

A siderúrgica tem outra unidade focada em laminação no Ceará, em Caucaia, que também usará o aço produzido em Maracanaú para fabricação de aços longos.

A cerimônia de retomada das operações na unidade contou com a participação do presidente do conselho de administração da Gerdau, do governador do Ceará, Elmano de Freitas, e do prefeito de Maracanaú, Roberto Pessoa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2026

SOB CONTROLE DOS EUA, EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DA VENEZUELA AUMENTA 60% EM UM MÊS

No mês passado, os EUA recuperaram sua posição como principal destino individual do petróleo bruto venezuelano, recebendo cerca de 284 mil barris por dia, dos quais 220 mil foram enviados pela Chevron

Por Marianna Parraga, Em Reuters



Em dezembro, EUA decretaram o fim do bloqueio de petróleo, o que permitiu que os comerciantes transportassem a commodity, mostraram dados de transporte marítimo — Foto: Juan Carlos Hernandez/Reuters

Sob o controle dos EUA, as exportações de petróleo da Venezuela saltaram 60%, para mais de 800 mil barris por dia (bpd) em janeiro, ante 498.000 bpd em dezembro, quando o então presidente venezuelano, Nicolás Maduro, foi capturado pelos EUA. Naquele momento, os EUA decretaram o fim do bloqueio de

petróleo, o que permitiu que os comerciantes transportassem a commodity, mostraram dados de transporte marítimo.

Washington impôs um embargo de petróleo ao país sancionado pelos EUA em dezembro para pressionar Maduro e apreendeu sete navios-tanque.

O bloqueio levou ao acúmulo de mais de 40 milhões de barris de petróleo bruto e combustível em tanques e navios em terra, que não puderam ser exportados, e forçou a empresa estatal de energia da Venezuela, PDVSA, a reduzir a produção no início de janeiro.

Desde que o Departamento do Tesouro dos EUA concedeu as primeiras licenças às empresas de comercialização Trafigura e Vitol, em janeiro, para iniciarem a exportação dos estoques, a produção, o processamento e os embarques de petróleo do membro da OPEP aceleraram, conforme mostram os dados, que se baseiam na movimentação de navios-tanque.

O volume de janeiro ficou próximo da média de exportações de 847 mil barris por dia de petróleo bruto e combustíveis do ano passado. No entanto, os parceiros e comerciantes da PDVSA precisarão continuar acelerando o ritmo das exportações para esgotar os milhões de barris ainda estocados, de modo que os cortes na produção de petróleo bruto possam ser totalmente revertidos.

Os dados mostraram que as exportações de janeiro foram ligeiramente inferiores aos 867 mil barris por dia expedidos no mesmo mês de 2025.

Na semana passada, o Departamento do Tesouro emitiu uma ampla licença autorizando negócios entre empresas americanas e a PDVSA para exportar, armazenar, transportar e refinar petróleo venezuelano, mais um passo para desburocratizar as exportações. Os parceiros da PDVSA, incluindo a Chevron, ainda aguardam licenças individuais para expandir suas operações.

No mês passado, os Estados Unidos recuperaram sua posição como principal destino individual do petróleo bruto venezuelano, recebendo cerca de 284 mil barris por dia, dos quais 220 mil barris foram enviados pela gigante americana Chevron, um aumento significativo em relação aos 99 mil barris por dia enviados no mês anterior.

A China, que até dezembro era o principal destino do petróleo venezuelano, com mais de 70% das exportações totais, recebeu 156 mil barris por dia no mês passado. Não houve exportações para Cuba, aliada política do país.

Em janeiro, as empresas de trading Vitol e Trafigura exportaram cerca de 12 milhões de barris de petróleo bruto e óleo combustível venezuelanos sob licenças dos EUA, ou cerca de 392 mil barris por dia em janeiro, principalmente para terminais de armazenamento no Caribe, de onde começaram a exportar e comercializar as cargas para clientes nos EUA, Europa e Índia.

Entre 18 milhões e 38 milhões de barris ainda precisam ser exportados no âmbito do acordo emblemático de fornecimento de US\$ 2 bilhões, firmado entre Caracas e Washington logo após a prisão de Maduro, com a receita das vendas destinada a um fundo supervisionado pelos EUA.

No domingo, a Venezuela exportou seu primeiro carregamento de gás liquefeito de petróleo (GLP) em quase três anos, a bordo do navio Chrysopigi Lady, fretado pela Trafigura, que partiu do porto de Jose. O país sul-americano costumava exportar pequenos volumes de GLP para Cuba, segundo dados de navegação.

Em janeiro, a Chevron e a Vitol também entregaram alguns carregamentos de nafta pesada à PDVSA e suas joint ventures, importações essenciais para diluir o petróleo bruto extrapesado da Venezuela e garantir a produção de tipos de petróleo para exportação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNO ENCAMINHA AO CONGRESSO TEXTO DO ACORDO PROVISÓRIO MERCOSUL-UE

Da Redação Economia 02/02/2026 - 20:53



O governo federal enviou ao Congresso Nacional do texto do Acordo Provisório de Comércio entre os países-membros do Mercosul e da União Europeia (UE), assinado em Assunção, no Paraguai, no último dia 17 de janeiro. O texto foi encaminhado em despacho do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nesta segunda-feira (2), data da abertura do ano do poder legislativo. O despacho de Lula foi publicado em edição extraordinária do Diário Oficial da União.

O acordo integrará dois dos maiores blocos econômicos do mundo. Juntos, o Mercosul e a União Europeia reúnem cerca de 718 milhões de pessoas e Produto Interno Bruto (PIB) de aproximadamente US\$ 22,4 trilhões. Os quatro membros plenos originais do Mercosul – Brasil,

Argentina, Paraguai e Uruguai – são signatários do acordo, enquanto os 27 membros da União Europeia (UE) irão aderir do lado europeu.

O Acordo de Parceria Mercosul-União Europeia, firmado após mais 25 anos de negociações, faz parte de uma estratégia de expansão da rede de pactos comerciais do Brasil e do Mercosul. De acordo com o governo brasileiro, a decisão amplia de forma significativa o acesso de produtos sul-americanos ao mercado europeu, com a eliminação de tarifas sobre aproximadamente 95% dos bens importados pela União Europeia, em diferentes prazos.

O governo brasileiro destaca ainda que o acordo estabelece diversos mecanismos de cooperação política entre o Mercosul e a União Europeia, espaços de diálogo que reforçarão a colaboração em debates globais que contribuem para uma ordem internacional mais justa e pacífica. Atualmente, a UE é o segundo principal parceiro comercial do Brasil, com corrente de comércio de bens, em 2025, de aproximadamente US\$ 100 bilhões. A expectativa do lado brasileiro é que o acordo deverá reforçar a diversificação das parcerias comerciais do Brasil, além de fomentar a modernização do parque industrial brasileiro com a integração às cadeias produtivas do bloco europeu.

Com a assinatura do acordo, foi iniciado o processo de internalização dos textos pelas partes envolvidas, etapa necessária para a entrada em vigor do instrumento. No Brasil, o Acordo Provisório de Comércio foi encaminhado ao Congresso Nacional, responsável pela análise e aprovação legislativa. Nos países do Mercosul, o trâmite interno é semelhante. Na União Europeia, para o acordo comercial, é exigida a aprovação do Parlamento Europeu. Concluídos os trâmites internos, as partes deverão notificar-se mutuamente sobre o cumprimento das exigências legais, formalizando, por meio da ratificação, o compromisso de implementação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2026

ASSINADO CONTRATO PARA DRAGAGEM DO PORTO DO RECIFE

Da Redação Portos e logística 02/02/2026 - 19:33



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou na última sexta-feira (30) o contrato para a execução da obra de dragagem do Porto do Recife, em Pernambuco, orçada em R\$ 100 milhões e prevista em licitação homologada em 26 de janeiro de 2026. O contrato prevê, além da dragagem de manutenção, a readequação do acesso ao complexo portuário.

Após a obra, a profundidade mínima no local deverá ser de 12 metros, o calado operacional, de 10,7 metros, e o canal de acesso ter 240 metros de largura e bacia de manobra de 500 metros de diâmetro. Com isso, o Porto do Recife poderá receber navios de até 210 metros de comprimento.

Durante a cerimônia de assinatura do contrato, Costa Filho destacou que a obra ampliará a capacidade de movimentação do terminal da capital pernambucana a partir da possibilidade de receber embarcações maiores e com maior volume de cargas. “Ao permitir a chegada de navios maiores, o Porto do Recife amplia suas operações e reduz custos logísticos”, afirmou.

O início das obras está previsto para março de 2026 e o término para maio de 2027. Os recursos destinados à obra são R\$ 54,1 milhões empenhados em 2025 e R\$ 45,8 milhões previstos para 2026.

O presidente do Porto do Recife, Guilherme Cavalcante, classificou o investimento como fundamental para modernizar a infraestrutura do Porto do Recife. “Com o aumento do calado e a melhoria do canal e da bacia de manobra, vamos receber navios maiores, reduzir custos logísticos, ampliar a competitividade e melhorar também a operação de cruzeiros e a experiência dos turistas”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2026

FRETES PARA CONTÊINERES VOLTAM A CAIR EM JANEIRO DEVIDO AO EXCESSO DE CAPACIDADE E À FRACA DEMANDA

Da Redação Navegação 02/02/2026 - 18:05



O Índice Mundial de Contêineres da Drewry (WCI), empresa especializada em mercado de frete marítimo, divulgado na quinta-feira (29), revelou que o preço frete no segmento caiu 5% na última semana de janeiro, em relação à semana anterior, para 2.107 dólares por FEU. Segundo a empresa, foi a terceira semana consecutiva com queda nas taxas, devido à maior disponibilidade de espaço, menor demanda sazonal e frota crescente.

Segundo a consultoria, a queda é provocada principalmente pela redução das tarifas nas rotas transpácifica e entre a Ásia e a Europa, duas das mais importantes do transporte marítimo global. Na rota Ásia-Estados Unidos, as tarifas spot de Xangai para Nova York caíram 7%, para 2.969 dólares por FEU, enquanto as de Xangai para Los Angeles recuaram 4%, para 2.442 dólares por FEU.

A Drewry atribui essa tendência à fraca demanda em função do fechamento de fábricas para o Ano Novo Lunar. Com base em dados da Container Capacity Insight, a consultoria informou que as companhias de navegação anunciaram 63 cancelamentos de viagens para fevereiro, em comparação com 27 em janeiro, numa tentativa de ajustar a oferta diante de um mercado mais fraco. Apesar disso, a consultoria prevê que as taxas spot continuarão a cair nas próximas semanas.

De acordo a Drewry, a pressão de baixa é sentida também na Europa, e as tarifas entre Xangai e Roterdã caíram 5%, para 2.379 dólares por FEU, enquanto as entre Xangai e Gênova recuaram 6%, para 3.293 dólares. Nesse contexto de menor lucratividade, a consultoria avaliou que as companhias de navegação estão adotando estratégias divergentes em relação ao Canal de Suez. "A CMA CGM está retirando seus serviços entre a Ásia e a Europa da região, enquanto a Maersk planeja retomar seu serviço regular da Índia para a Costa Leste dos Estados Unidos via canal."

Os dados da Xeneta de 29 de janeiro reforçam esse cenário. Suas taxas spot médias mostram valores de 2.312 dólares por FEU do Extremo Oriente para a costa oeste dos Estados Unidos, de 3.238 dólares por FEU para a costa leste americana, de 2.673 dólares por para o norte da Europa e de 4.278 dólares por FEU para o Mediterrâneo. Do norte da Europa para a costa leste dos Estados Unidos, o valor caiu para 1.533 dólares.

Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, explicou que o ajuste decorre de excesso de oferta de capacidade. Segundo especialista, as companhias de navegação aumentaram sua oferta de capacidade em janeiro para capitalizar a demanda sazonalmente mais forte, mas a capacidade está superando a procura, com impacto negativo nas tarifas. Ele disse que, em 1º de janeiro, as tarifas do Extremo Oriente para a costa oeste dos Estados haviam subido 30%, mas, desde então, a capacidade oferecida cresceu 6% e as tarifas caíram 18%.

O padrão se repete em outras rotas importantes. Sand informou que houve quedas médias, desde 1º de janeiro, de 15% para a costa leste americana, de 5% para o norte da Europa e de 11% para o Mediterrâneo. De acordo com ele, como a correria pré-Ano Novo Lunar já passou, o mercado está se inclinando ainda mais a favor dos proprietários de carga, com as taxas se tornando mais moderadas.

A análise da Freightos também aponta para ciclo estruturalmente mais fraco. Judah Levine, diretor de pesquisa da empresa, alertou que o transporte marítimo de contêineres está entrando em ciclo descendente, pressionando as tarifas e as receitas das companhias de navegação, à medida que uma onda sem precedentes de nova capacidade continua a entrar no mercado e, além disso, armadores continuam encomendando navios e mantendo a capacidade mais antiga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2026

APM TERMINALS ASSUMIRÁ TEMPORARIAMENTE PORTOS DE BALBOA E CRISTÓBAL, NO PANAMÁ

Da Redação Portos e logística 02/02/2026 - 17:32



A Autoridade Marítima do Panamá informou que o Estado acionou um plano técnico de transição operacional após a Suprema Corte de Justiça do país declarar inconstitucional a concessão outorgada à Companhia de Portos do Panamá, subsidiária local do grupo chinês CK Hutchison, que tem sede em Hong Kong. A medida, segundo o governo panamenho, visa garantir a continuidade das operações nos portos de Cristóbal, no Atlântico, e Balboa, no Pacífico, em pontas opostas do Canal do Panamá.

De acordo com a entidade, os serviços essenciais associados ao comércio marítimo continuam a operar sem interrupção. O governo do Panamá recorrerá ao apoio da APM Terminals, que assumirá a função de administradora temporária durante o período de transição, mas reiterou sua intenção de prosseguir com transição "ordenada e coordenada" com a Panama Ports Company.

Nesse contexto, o governo expressou sua expectativa de cooperação da empresa durante essa etapa, com o objetivo de preservar a estabilidade do sistema portuário. Em seu comunicado oficial, a Autoridade Marítima do Panamá ressaltou que o processo visa "garantir a continuidade do comércio internacional".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2026

CABOTAGEM AUMENTOU MOVIMENTAÇÃO NO NORTE EM 11 MESES

Por Nelson Moreira Navegação 02/02/2026 - 17:17



Dados da Antaq, de janeiro a novembro de 2025, registram 200 mil toneladas a mais em todos perfis de carga e alta de 8,25% na movimentação de contêineres pelo modal na região. Abac atribui resultados à flexibilidade para empresas nos afretamentos de navios a casco nu

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, nesta segunda-feira (2), com base em dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que de janeiro e novembro de 2025 o transporte por cabotagem movimentou 10,8 milhões de toneladas na

região Norte, cerca de 200 mil toneladas a mais em todos os perfis de carga e alta de 8,25% na movimentação de contêineres, em comparação com igual período do ano anterior. De acordo com a pasta, nos 11 primeiros meses de 2024 o crescimento registrado fora de 8,3% frente a 2023.

Segundo os dados divulgados, a maior movimentação na região foi registrada em terminais do Pará, principalmente nos de Trombetas, Juruti e Vila do Conde, além de Manaus, no Amazonas. Os principais destino foram portos das regiões Nordeste e Sudeste.

O produto mais movimentado foi a bauxita, tanto em granel sólido quanto em carga geral, que somaram 3,86 milhões de toneladas no período. Já as cargas em contêineres totalizaram 3,23 milhões de toneladas, de bens industriais e tecnológicos, além de alimentos, bebidas e insumos básicos, enquanto nos granéis líquidos e gasosos, os destaques foram o petróleo e seus derivados, com 2,81 milhões de toneladas.

O ministério creditou os resultados às medidas regulatórias do programa BR do Mar e informou que após a criação dele, em 2022, foi registrado aumento no transporte contêineres em todos os anos. De acordo com a pasta, o volume transportado passou de 2,4 milhões de toneladas em 2022 para 2,5 milhões em 2023, três milhões em 2024 e chegou a 3,2 milhões de toneladas em 2025, o maior verificado na região.

A coordenadora-geral de navegação marítima do MPor, Bruna Roncel, disse que a atualização normativa vem garantindo que a expansão logística ocorra em bases sólidas. “As portarias do BR do Mar representam avanço regulatório ao associar o crescimento da cabotagem a critérios de sustentabilidade e segurança jurídica”, afirmou.

O diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Aba), Luís Fernando Resano, confirmou o aumento da movimentação no segmento que, segundo ele, chegou a 23% em 2025. Ele disse à Portos e Navios que ainda não tem os dados apurados por região do país, mas contestou a avaliação do MPor de que os resultados se devem apenas à BR do Mar.

De acordo com o diretor da Abac, as altas registradas são, em sua maior parte, consequência da possibilidade de afretamentos de navios a casco nu, que dá mais flexibilidade às empresas do setor. Ele acrescentou que o anunciado programa de incentivo ao setor ainda não saiu do papel.

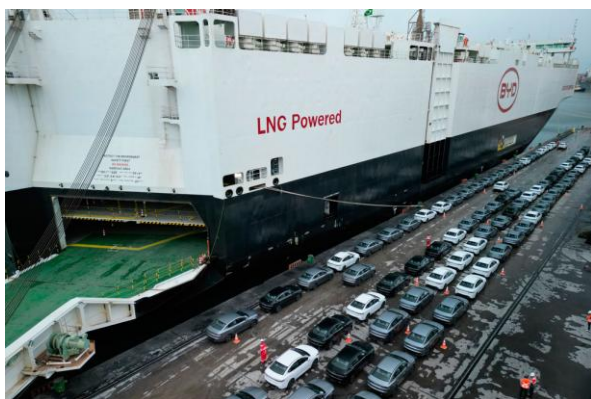
Resano explicou que a avaliação da Abac e dos armadores de cabotagem é de que esses ganhos estão em risco com a proposta de exigir o uso de navios sustentáveis. “Essa regra de impor o navio sustentável no caso dos afretamentos a casco nu pode impactar fortemente a cabotagem”, alertou o diretor da associação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2026

FROTA DE PORTA-CONTÊINERES E RO-RO COM DUPLA COMBUSTÃO CHEGA A 400 UNIDADES

Da Redação Navegação 02/02/2026 - 17:22



O Conselho Mundial de Navegação (WSC) divulgou, nesta segunda-feira (2), a atualização do seu Painel de Frotas de Combustível Duplo, que revela que em dezembro de 2025 o número de navios porta-contêineres e de transporte de veículos (Ro-Ro) em operação movidos com combustível duplo era de 400 unidades, com aumento de 218 em relação a 2024. O WSC informou ainda que o total de embarcações bicompostíveis encomendadas atingiu 726, correspondentes a 74% das encomendas nos dois segmentos.

Segundo o World Shipping Council, 1.126 navios porta-contentores e de transporte de veículos bicompostíveis já foram entregues ou estão em processo de encomenda, o que significa aumento de 28% em comparação com o ano passado. Isso representa investimento de mais de 150 bilhões de dólares da indústria de transporte marítimo de linha regular.

De acordo com avaliação do conselho, a expansão da frota de navios bicompostíveis reflete a tendência de investimentos em todo o setor de transporte marítimo. As embarcações são construídas para atender às exigências de transição energética, com uso combustíveis renováveis e quase nulos à medida que se tornem comercialmente viáveis e disponíveis em larga escala.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2026

PETROBRAS ANUNCIA AUMENTO EM 2025 DE SUAS RESERVAS PROVADAS

Da Redação Offshore 02/02/2026 - 17:42



A Petrobras informou que suas estimativas de reservas provadas de óleo, condensado e gás natural, segundo critérios da US Securities and Exchange Commission (SEC), em 31 de dezembro de 2025 eram de 12,1 bilhões de barris de óleo equivalente (boe). Do total, de acordo com a empresa, 84% são de óleo e condensado e 16% de gás natural. A companhia informou ainda que submeteu à certificação mais de 90% de suas reservas provadas segundo o critério SEC.

O aumento ocorreu, principalmente, pelo desempenho dos ativos, com destaque para os campos de Búzios, Tupi, Itapu e Mero, na Bacia de Santos, e do avanço no desenvolvimento dos campos de Budião, Budião Noroeste e Budião Sudeste, em águas profundas da Bacia de Sergipe-Alagoas. Além disso, contribuíram para o resultado projetos de novos poços principalmente em Búzios, Tupi, Marlim Sul e Jubarte, nas bacias de Santos e de Campos.

De acordo com dados divulgados pela companhia, o índice de reposição de reservas (IRR) foi de 175%, mesmo diante produção recorde de 2025, e a relação entre reservas provadas e exploração está em 12,5 anos. Ainda segundo a Petrobras, não foram registradas alterações relevantes nas reservas decorrentes de variação do preço do petróleo.

A avaliação da estatal é que diante da produção esperada para os próximos anos, será necessário manter os investimentos na ampliação da recuperação dos ativos já descobertos, na exploração de novas possibilidades e na diversificação do portfólio exploratório no Brasil e no exterior, para repor as reservas de petróleo e gás.

A Petrobras explicou que estima reservas segundo o critério da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da Society of Petroleum Engineers (SEP). De acordo com a empresa, as diferenças entre as reservas estimadas pelos critérios ANP/SPE e SEC estão associadas, principalmente, com o uso de diferentes premissas econômicas e à possibilidade de se considerar como reservas, no critério ANP/SPE, volumes além do prazo contratual de concessão nos campos do Brasil, de acordo com o regulamento técnico de reservas da ANP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/02/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM

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

Fonte : InforMS
Data: 02/02/2026