

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 021/2026
Data: 04/02/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
OBRAS DE NOVO ACESSO AO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ENTRAM NA RETA FINAL NO LITORAL PAULISTA; VALOR PASSA DE R\$ 51 MILHÕES	4
PORTO DE SANTOS PODE TRIPLICAR DE TAMANHO COM EXPANSÃO DA POLIGONAL PARA GUARUJÁ, SÃO VICENTE E CUBATÃO; ENTENDA	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
GOVERNO FEDERAL VAI LANÇAR EDITAL PARA VIADUTO DA VITARELLA NA BR-101 SUL EM PE	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	8
PLANEJAMENTO HIDROVIÁRIO GARANTE SEGURANÇA E ABASTECIMENTO PARA QUEM DEPENDE DOS RIOS	8
LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO AVANÇA COM INÍCIO DE ROADSHOW PARA INVESTIDORES	10
NOTA SOBRE O AEROPORTO SANTOS DUMONT	11
REGIÃO SUDESTE DOMINA OS CÉUS DO BRASIL COM 47% DOS PASSAGEIROS DO MERCADO DOMÉSTICO EM 2025	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – UM NOVO CICLO DE DESENVOLVIMENTO PARA O PORTO DE SANTOS	12
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ENTRE O RUÍDO DO MUNDO E O GOVERNO DE SI	13
NACIONAL - HUB – CURTAS - ACORDO MERCOSUL–UNIÃO EUROPEIA CHEGA AO CONGRESSO PARA ANÁLISE E VOTAÇÃO	15
Mercosul-UE	15
Ratificação	15
Validação	16
Ibram	16
“SE NÃO HOUVE PRESSA EM 2018, POR QUE ESSA PRESSA AGORA?”, DIZ HADDAD	16
JUSTIÇA - STM RECEBE PEDIDO PARA EXPULSAR BOLSONARO E OFICIAIS DAS FORÇAS ARMADAS	17
STF ARQUIVA INVESTIGAÇÃO CONTRA SENADOR FLAGRADO COM DINHEIRO NA CUECA	18
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VIGILÂNCIA, DADOS E PODER: O NOVO DESAFIO JURÍDICO DA ECONOMIA DIGITAL	19
MINERAÇÃO - PETRÓLEO E GÁS - SETOR MINERAL AMPLIA PROJEÇÃO DE INVESTIMENTOS PARA US\$ 76,9 BILHÕES	20
MINERAÇÃO - PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO FECHA EM ALTA DE MAIS DE 1% COM TENSÕES NO IRÃ E OTIMISMO SOBRE DEMANDA	21
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - COMUNICAÇÃO ABERTA: O ANTÍDOTO SILENCIOSO CONTRA ATRITOS NAS EQUIPES	22
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - GOVERNO REVOGA FLEXIBILIZAÇÃO E MANTÉM LIMITES NO SANTOS DUMONT	23
BRASIL EXPORT - GRUPO BRASIL EXPORT LANÇA AGENDA DE FÓRUMS PARA 2026	24
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - GOVERNO PREPARA AGENDA DE EXPANSÃO PARA ENFRENTAR GARGALOS NO PORTO DE SANTOS	25
ESPECIAL PORTO DE SANTOS – ENTREVISTA - “O FUTURO DO PORTO DE SANTOS SERÁ GRANDIOSO”	27
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - COM RECORDES RECENTES, PORTO DE SANTOS MIRA O TECON SANTOS 10	29
PORTO DE SANTOS - “SANTOS PAUTA A REGULAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS”, DIZ FLAVIA TAKAFASHI	30
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - OBRA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ AVANÇA SOB EXPECTATIVAS E CAUTELA	32
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - PERA AMPLIA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS	34
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS APOSTA EM ENERGIA LIMPA E ELETRIFICAÇÃO DO CAIS	35
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - NOVA PISTA DA IMIGRANTES PROMETE AGILIZAR ESCOAMENTO DO PORTO	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
MASTER: RELATOR DE CPI VÊ SUSPEITA DE LAVAGEM DE DINHEIRO EM CONTRATO COM MULHER DE MORAES	38
IMÓVEIS DE RONALDINHO GAÚCHO FORAM USADOS EM CAPTAÇÃO DE R\$ 330 MILHÕES DO MASTER SEM AVAL DO JOGADOR	40
INTELIGÊNCIA AMERICANA VAI INVESTIGAR INVESTIMENTO CHINÊS NO AGRO BRASILEIRO E ISSO PODE LEVAR A NOVAS RESTRIÇÕES	41
ENTRE SUPERSALÁRIOS E FALTA DE TRANSPARÊNCIA, CONGRESSO DEVE EXPLICAÇÕES AO CONTRIBUINTE	43
SOFTWARE ISRAELENSE, EXPERIÊNCIA DA LAVA-JATO E BLOQUEIO DE WI-FI: COMO A PF FAZ A PERÍCIA NOS CELULARES DOS ALVOS DO CASO MASTER	44
CK HUTCHISON INICIA ARBITRAGEM CONTRA O PANAMÁ APÓS PERDER A CONCESSÃO PORTUÁRIA NO CANAL, POR PRESSÃO DOS EUA	46
NAVIOS DE GUERRA DOS ESTADOS UNIDOS CHEGAM À CAPITAL DO HAITI	47
SUBMARINO 'FANTASMA' É ENCONTRADO NA COLÔMBIA COM R\$ 460 MILHÕES EM COCAÍNA E DOIS CORPÓS; VÍDEO	48



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	49
SABESP FECHA 2025 COM INVESTIMENTOS DE R\$ 15,2 BILHÕES, CRESCIMENTO DE 120%	49
EVE, DA EMBRAER, FECHA VENDA DE 2 'CARROS VOADORES' PARA A JAPONESA AIRX	50
BRB TERÁ DE DIMINUIR DE TAMANHO OU RECEBER APOORTE MAIOR DO DF PARA SUPERAR PERDAS COM MASTER	51
CK HUTCHISON ANUNCIA ARBITRAGEM INTERNACIONAL APÓS ANULAÇÃO DE CONCESSÃO NO CANAL DO PANAMÁ	53
VISTA COMO URGENTE, VENDA DE ATIVOS DA CSN AINDA ESTÁ EM FASE INICIAL	54
VALOR ECONÔMICO (SP)	55
SEIS EMPRESAS SE INSCREVEM EM ROADSHOW DA CONCESSÃO DO GALEÃO	55
GOVERNO MANTÉM LIMITE DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO SANTOS DUMONT	56
RAÍZEN CORRE PARA NÃO PERDER O GRAU DE INVESTIMENTO	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS	57
DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO PREVÊ TERMINAL MULTIPROPÓSITO DESAFOGANDO MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES E DEMAIS CARGAS	57
ARTIGO - 2025 E OS NOVOS RECORDES NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE PRODUTOS REFRIGERADOS	58
SVITZER BRASIL RECEBERÁ MAIS DOIS REBOCADORES AO LONGO DE 2026	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	61
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

OBRAS DE NOVO ACESSO AO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ENTRAM NA RETA FINAL NO LITORAL PAULISTA; VALOR PASSA DE R\$ 51 MILHÕES

Com 92% de execução, projeto deve ser entregue em março para retirar tráfego pesado do Centro e agilizar logística no Litoral Norte

Por ATribuna.com.br 4 de fevereiro de 2026



Construção de um viaduto de saída conectará as vias projetadas dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião aos pátios e às vias do Porto (Divulgação/Governo de São Paulo)

entrega é até o fim de março.

Com investimento de R\$ 51,1 milhões, as obras de implantação do novo acesso viário de entrada ao Porto de São Sebastião, no Litoral Norte, estratégicas para a mobilidade urbana e para a logística portuária, atingiram 92% de conclusão. A previsão de

O projeto contempla a implantação dos acessos viários 10 e 11 ao Porto de São Sebastião, além da construção de um viaduto de saída que conectará as vias projetadas dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião aos pátios e às vias internas do porto.

Além das novas vias de acesso e do viaduto, o projeto inclui sistemas de sinalização e segurança viária, drenagem profunda e superficial, iluminação e câmeras de monitoramento. As melhorias garantem um padrão elevado de segurança operacional e ambiental, alinhado às melhores práticas de engenharia e gestão de infraestrutura.

Com a conclusão das obras, o Porto de São Sebastião deve contar com acessos mais eficientes e seguros, contribuindo para a redução de congestionamentos urbanos, a expansão da logística regional e o desenvolvimento econômico sustentável do Litoral Norte.

Uma comitiva estadual liderada pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) fez na segunda-feira uma visita técnica às obras. “A gente está falando do acesso que liga direto o Porto de São Sebastião ao contorno de São Sebastião e Caraguatatuba, ou seja, uma obra muito importante para a mobilidade urbana. Vai ficar mais fácil para os caminhoneiros, que vão gastar menos tempo e vai ser mais fácil o acesso direto para carregar e descarregar”, disse o governador.

Segundo ele, é importante também para a população porque tira o tráfego pesado de caminhões de dentro da Cidade. A intervenção vai permitir que veículos pesados entrem e saiam diretamente do porto, sem a necessidade de circulação pelo Município.

“Essa obra é fundamental para reorganizar o tráfego urbano de São Sebastião. Ao criar acessos exclusivos para veículos pesados, o Governo de São Paulo garante mais segurança, fluidez e qualidade de vida para a população, além de tornar a operação do porto mais eficiente”, afirmou o secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini.



Comitiva estadual liderada pelo governador Tarcísio de Freitas fez n uma visita técnica às obras viárias (Divulgação/Governo de São Paulo)

SP pra toda obra

O novo acesso viário ao Porto de São Sebastião integra o SP Pra Toda Obra, programa do Governo de São Paulo que prevê melhorias em 21,2 mil km de rodovias administradas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e pelas concessionárias, com supervisão da Agência de Transporte do Estado (Artesp).

O Porto de São Sebastião é delegado pelo Governo Federal ao Estado. É administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), vinculada à Secretaria Estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil).

Terminal

O arrendamento de um terminal multipropósito no Porto de São Sebastião tem potencial para redesenhar a logística portuária no Estado. A avaliação foi discutida na última audiência pública virtual, no mês passado, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com participação de representantes do Governo Federal, da autoridade portuária, do setor privado e da sociedade civil.

O projeto prevê o arrendamento da área SSB01 e pode ampliar a capacidade portuária e reduzir gargalos logísticos. A proposta altera a vocação histórica do terminal, tradicionalmente voltado a graneis sólidos. Com o novo modelo, São Sebastião passaria a operar também cargas em contêineres, mantendo o perfil multipropósito.

O arrendamento da área SSB01 pode atrair até R\$ 2,5 bilhões em investimentos privados nos primeiros anos do contrato. A projeção é que o terminal alcance capacidade anual de até 1,35 milhão de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão) e cerca de 3,45 milhões de toneladas de graneis sólidos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/02/2026

PORTO DE SANTOS PODE TRIPLICAR DE TAMANHO COM EXPANSÃO DA POLIGONAL PARA GUARUJÁ, SÃO VICENTE E CUBATÃO; ENTENDA

Pleito da Autoridade Portuária de Santos aguarda aval do Ministério de Portos e Aeroportos e prevê expansão do complexo para quatro cidades da Baixada Santista.

Por Ted Sartori 3 de fevereiro de 2026



Área do Porto tem hoje 7,8 milhões de m², mas pode quase triplicar espaço, chegando a 20,4 milhões de m² (Alexsander Ferraz/AT)

O crescimento do Porto de Santos passa diretamente pela expansão da poligonal (área oficial). Hoje, ela tem 7,8 milhões de metros quadrados (m²). Uma possível autorização integral por parte do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ao pleito da Autoridade Portuária de

Santos (APS) fará com que o complexo santista amplie a poligonal para 20,4 milhões de m², quase triplicando o espaço.

“Fomos ousados no tamanho que o Porto de Santos precisa e merece”, afirma o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. “São áreas em quatro cidades - Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá - que vão permitir a condução de um planejamento portuário eficiente e assertivo. Estamos tendo a responsabilidade de preparar o Porto de Santos para os próximos 20 anos”, emenda.

Áreas



A área mais visada do plano de expansão do Porto é a Vila dos Criadores, na Alemoa, em Santos, de 420 mil m². Contudo, trata-se de um terreno contaminado pelo antigo lixão e ocupado por cerca de 5 mil pessoas. Localizada junto ao Rio Casqueiro, no limite entre Santos e Cubatão, a área está envolvida em um imbróglcio jurídico que se arrasta há 23 anos. O Ecopátio, que fica em Cubatão, também havia sido alvo da solicitação de inclusão.

Em janeiro do ano passado, a Prefeitura de São Vicente ofertou à APS um espaço verde localizado na Área Continental, de 6,2 milhões de m². A região equivale a 574 campos de futebol e fica entre o Conjunto Residencial Humaitá e a margem do Rio Santana, próximo ao km 280 da Rodovia Padre Manuel da Nóbrega.

O Município também ofereceu o Porto de Naus, ruína histórica situada sobre uma área de 850 mil metros quadrados, onde foi construído o primeiro trapiche alfandegado do Brasil e, depois, um engenho de açúcar, próximo à Ponte Pênsil. O objetivo é ter novos acessos hidroviários nessas regiões.

A expectativa de Anderson Pomini é de que o MPor autorize primeiramente parte do que foi solicitado pela APS para inclusão na poligonal do Porto, que seria a Vila dos Criadores e algumas áreas de São Vicente.

O presidente da APS argumentou que a Secretaria Nacional de Portos (SNP) havia pedido mais prazo por conta de muitos estudos sobre os quesitos técnicos apresentados pelo Porto de Santos (justificativas, acesso, se tem área pública ou privada, se haverá necessidade de indenização ou não). Porém, lembrou o gestor do Porto, algumas áreas que foram analisadas já estão 100% prontas para que sejam incluídas na poligonal.

“Esta proposta foi construída a partir de demandas e informações manifestadas junto à APS nos últimos cinco anos. O mercado sinaliza suas necessidades a partir do contexto de crescimento da economia e do comércio exterior. Temos que respeitar a legislação ambiental, ouvir as cidades e propor caminhos para que o Porto de Santos atenda ao crescimento do Brasil nas próximas décadas”, argumenta o presidente da APS.

Prazo e muito cuidado

O secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, lembra que, de forma geral, poligonal é sempre um tema sensível justamente por impactar diversos assuntos e, por consequência, tem de ser tratado com muito cuidado e debate.

“Nós estamos fazendo uma revisão final junto ao ministro (de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho) do que vai ser essa proposta final de ajuste da poligonal. Isso deve provavelmente acontecer agora em fevereiro, mas não é algo que necessite ou que tenha obrigatoriamente um dia e um mês específico para ser deliberado. Será assim que o processo estiver concluso, com a maturidade necessária e com todas as análises devidamente feitas”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/02/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GOVERNO FEDERAL VAI LANÇAR EDITAL PARA VIADUTO DA VITARELLA NA BR-101 SUL EM PE

Ministério dos Transportes publicará esta semana edital de R\$ 40 milhões para obra no km 84 da BR-101 em Pernambuco, um dos maiores gargalos rodoviários do Brasil com 45 mil veículos/dia

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



BR-101: engarrafamentos constantes e prejuízos na altura do km 84, próximo à fábrica da Vitarella. Foto: reprodução TV Globo

O Ministério dos Transportes publicará ainda nesta semana o edital de licitação para construção do viaduto da Vitarella, na BR-101, na entrada do Recife. O anúncio foi feito nesta terça-feira (3) pelo ministro Renan Filho durante encontro com a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, que apresentou um pacote de investimentos federais em rodovias do estado envolvendo duplicações na BR-423 e BR-232, travessias urbanas em Toritama e Petrolina, além da pavimentação da histórica Reta de Ibimirim pelo Exército Brasileiro.

O viaduto da Vitarella, estimado em R\$ 40 milhões, é considerado pelo ministro “um dos maiores gargalos rodoviários do Brasil”. A intervenção no km 84 da BR-101/PE Sul atenderá um trecho que registra circulação de aproximadamente 45 mil veículos por dia e é o principal eixo de ligação entre o Recife e o Complexo Industrial do Porto de Suape, além de rota turística para as praias do litoral sul pernambucano. O projeto de engenharia foi custeado pelo movimento Atitude Pernambuco em parceria com empresários locais e entregue à governadora em dezembro de 2024.

A obra consiste na construção de uma alça que conectará a Estrada da Batalha com a antiga rodovia BR-101. Atualmente, veículos leves, pesados e ônibus são obrigados a fazer um contorno de dois quilômetros para entrar na BR-101 e depois retornar à estrada antiga, causando grandes engarrafamentos nos horários de pico.

A necessidade de intervenção no trecho já era objeto de indicações legislativas apresentadas em setembro de 2013 pelo então deputado estadual Everaldo Cabral, que apontavam o gargalo de tráfegabilidade e solicitavam a estadualização do trecho para viabilizar obras de modernização que, à época, não eram contempladas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que depois firmou parceria com o Atitude Pernambuco.

Além da BR-101, as BRs 423 e 232 estão em duplicação

A duplicação da BR-423, que liga São Caetano a Garanhuns, avança com o primeiro trecho entre São Caetano e Lajedo já recebendo a camada asfáltica. “A obra está andando bem e a expectativa é que o uso do verão dê a todo mundo a sensação que a duplicação da 423 está chegando. Porque essa é uma das prioridades do presidente Lula também. Todo mundo sabe bem, Garanhuns é a terra do presidente Lula”, afirmou o ministro. A governadora Raquel Lyra destacou que “a nossa BR-423 está em obra até Lajedo, vai começar a passar o asfalto agora e o trecho de Lajedo até Garanhuns vai ser licitado também”.

Para a duplicação da BR-232 entre São Caetano e Belo Jardim, o investimento total será de aproximadamente R\$ 300 milhões em parceria: R\$ 200 milhões do governo estadual e R\$ 100 milhões do governo federal. “É função de todo pernambucano garantir a duplicação avançada da BR232. Estamos fazendo o projeto, já está aqui no Dnit para a aprovação”, afirmou a governadora. O projeto já tramita no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes para aprovação.

Arco Metropolitano, Toritama e Ibimirim

O governo federal publicará em março o edital de licitação do segundo trecho do Arco Metropolitano. O primeiro trecho já está “em obras correndo a todo vapor. De manhã, de tarde, de noite, de madrugada, 7 dias por semana”, segundo Raquel Lyra. Em Toritama, polo de confecções do Agreste, será executada a travessia urbana da BR-104 com repasse de R\$ 35 milhões do governo federal ao estado. “O senhor que vive ali na região do Agreste, estamos fazendo a 104, está ficando linda. A travessia urbana está na mão”, disse a governadora ao ministro, que confirmou: “O presidente me pediu pessoalmente para tocar esse projeto adiante. A travessia é muito importante. Estamos publicando o edital agora em março”.

A pavimentação da Reta de Ibimirim, que liga o município a Petrolândia com conexão para Inajá, será executada pelo Exército Brasileiro. “A Reta de Ibimirim, todo mundo conhece essa reta. É uma obra

muito importante, nós vamos iniciar essa obra que é um sonho histórico de toda a região, vai ser uma obra tocada pelo Exército. Nos próximos dias nós vamos fazer uma operação do Exército Brasileiro para pavimentar a Reta de Ibimirim”, anunciou Renan Filho.

Em Petrolina, no Sertão do São Francisco, o Dnit retomará obras de travessia urbana e recuperação do entorno após a federalização da via e revisão de projetos. “Aqui na região do Alto Sertão do São Francisco, Petrolina, Juazeiro, o Dnit tem duas obras gigantescas, tanto em Juazeiro a travessia urbana, quanto a travessia de Petrolina e também a recuperação do entorno. Já revimos o projeto e as obras vão avançar bem agora esse ano”, detalhou Renan Filho.

O ministro também determinou manutenção nas rodovias federais BR-101 e BR-104 nos próximos seis meses, no mesmo padrão aplicado em outros estados do Nordeste. “BR-101 e BR-104 vão ganhar uma manutenção nesses primeiros seis meses. Os contratos estão todos em dia, orçamento em dia, a manutenção vai começar. Eu puxei a orelha até do superintendente aqui do Dnit de Pernambuco para que ele entregue o resultado”, afirmou.

A governadora encerrou o encontro, registrado em stories nas suas redes sociais, destacando a parceria. “A união fortalece o resultado do trabalho. Muito obrigado, ministro Renan, pela parceria”, disse. “O presidente Lula me cobra muito também os investimentos em Pernambuco e esses investimentos estão chegando até as pessoas”, afirmou Renan. O ministro completou: “A 104 também avançou bastante, o Arco Metropolitano e essas novas etapas todas, a travessia de Toritama, viaduto da Vitarella, ou seja, o estado todo percorrido”.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/02/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PLANEJAMENTO HIDROVIÁRIO GARANTE SEGURANÇA E ABASTECIMENTO PARA QUEM DEPENDE DOS RIOS

Política pública assegura a navegabilidade ao longo do ano e fortalece o acesso da população a serviços essenciais



O Planejamento Hidroviário Nacional orienta a atuação do poder público de forma preventiva- Foto: Confederação Nacional do Transporte

Para milhares de brasileiros que vivem nas margens dos rios, a navegação interior é o principal meio de acesso a alimentos, medicamentos, serviços públicos e oportunidades de trabalho. Em regiões onde o transporte terrestre é limitado, os rios funcionam como verdadeiras vias públicas. Qualquer mudança nas condições naturais,

seja durante a seca ou no período de cheias, afeta diretamente a rotina das populações ribeirinhas e o abastecimento das cidades.

Nas regiões Norte e Centro Oeste, onde as distâncias são longas e a presença de estradas é reduzida, garantir rotas fluviais seguras e navegáveis ao longo de todo o ano é uma responsabilidade permanente do Estado. É nesse contexto que o planejamento hidroviário se consolida como uma política pública estruturante, voltada à proteção de quem depende da navegação interior e ao funcionamento das cadeias produtivas regionais.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, planejar as hidrovias é garantir segurança, previsibilidade e proteção para quem depende dos rios no dia a dia. “É uma política pública que

organiza o uso do território, reduz riscos, assegura o abastecimento e amplia o acesso a serviços essenciais”, destacou.

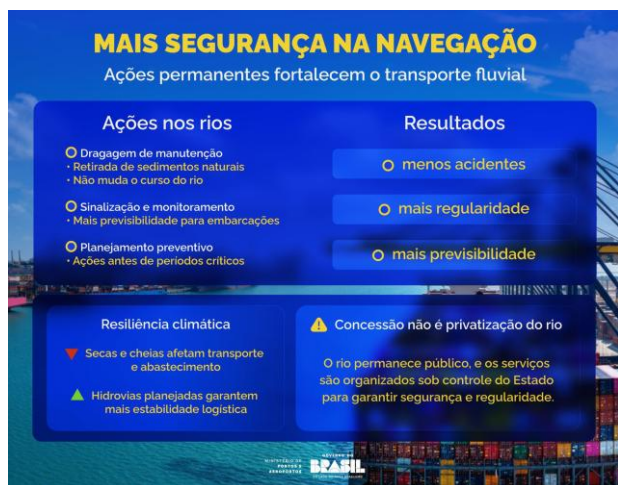
Navegação como política pública

O Planejamento Hidroviário Nacional orienta a atuação do poder público de forma preventiva, com base em estudos técnicos, monitoramento contínuo e análise das condições naturais dos rios. O objetivo é reduzir riscos, organizar o uso das hidrovias e assegurar condições adequadas para a navegação interior, especialmente nos períodos mais críticos do ano.



Essa atuação envolve diferentes instituições federais, com atribuições bem definidas. O Ministério de Portos e Aeroportos responde pelo planejamento e pela definição de diretrizes e prioridades para o setor, a Marinha do Brasil atua na regulamentação e na segurança da navegação e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) executa obras e serviços necessários à manutenção da navegabilidade dos rios. Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) regula e fiscaliza o setor, promove consultas públicas e protege os usuários do transporte aquaviário.

Essa divisão de responsabilidades garante segurança jurídica, transparência e controle público sobre as ações realizadas nas hidrovias brasileiras.



Dragagem de manutenção e concessões

Entre as ações voltadas à segurança da navegação está a dragagem de manutenção, um serviço técnico que consiste na retirada de sedimentos acumulados naturalmente no fundo dos rios. A medida não altera o curso do rio nem promove aprofundamento permanente do leito. Seu objetivo é manter a navegabilidade em trechos já utilizados pelo transporte fluvial.

Com o avanço dos estudos para a modernização da navegação interior, o tema das concessões voltou ao debate público. Trata-se de um instrumento pelo qual o poder público autoriza, por tempo determinado, a prestação de serviços específicos,

sob regras claras, fiscalização permanente e controle do Estado. O rio permanece como bem público da União, e a atuação do concessionário se limita às atividades previstas em contrato.

“No setor hidroviário, concessão não é privatização do rio. É uma forma de organizar serviços para garantir mais segurança na navegação e assegurar transporte regular, abastecimento e acesso a serviços públicos para comunidades ribeirinhas, sempre com

controle do Estado”, afirma Otto Luiz Burlier, secretário nacional de Hidrovias e Navegação.

Planejamento e transparência

O Plano Geral de Outorgas (PGO 2023), elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e aprovado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, definiu seis hidrovias como prioritárias para estudos de concessão. São os rios Madeira, Tapajós, Tocantins e Paraguai, além da Barra Norte, conhecida como Hidrovia Verde, e da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul.

O calendário de projetos hidroviários dá transparência ao planejamento do governo e indica quais iniciativas estão em fase de estudo, sem decisão ou execução imediata. A eventual inclusão de um projeto no Programa Nacional de Desestatização (PND) não representa concessão automática. Ela apenas sinaliza que o projeto foi considerado prioritário e passará por análises técnicas.

A partir dessa etapa, têm início os estudos detalhados e o diálogo com a sociedade, por meio de consultas públicas e mecanismos de controle. Somente após esse processo um projeto pode avançar para a publicação do edital, a realização do leilão e a assinatura do contrato.

Próximos passos

A Hidrovia do Rio Paraguai, Tramo Sul, é o projeto mais avançado e deverá ser o primeiro a ter edital publicado, com previsão para o primeiro semestre de 2026. Com cerca de 600 quilômetros em território brasileiro, a hidrovia é estratégica para o escoamento de cargas no Centro Oeste. O projeto abrange o Tramo Sul, o Canal do Tamengo e as infraestruturas associadas, no trecho entre Corumbá, em Mato Grosso do Sul, e a foz do Rio Apa.

As hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós seguem em fase de estudos e modelagem, com previsão de avanços ao longo de 2026. A Hidrovia Verde permanece em desenvolvimento, com foco em um modelo sustentável e alinhado às características ambientais da região.

Com planejamento técnico, coordenação institucional e transparência, a navegação interior tende a se tornar mais segura, regular e previsível, reforçando o papel do Estado na proteção das comunidades ribeirinhas e no atendimento das populações que dependem dos rios em todo o país.

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

Data: 04/02/2026

LEILÃO DO AEROPORTO DO GALEÃO AVANÇA COM INÍCIO DE ROADSHOW PARA INVESTIDORES

Reuniões apresentam detalhes do edital de concessão do terceiro maior aeroporto do país



Leilão do Aeroporto do Galeão avança. - Foto: Divulgação:MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos deu início ao processo de leilão do Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, com a primeira reunião do roadshow, nesta terça-feira (3), e apresentação dos detalhes do edital de concessão. A iniciativa consiste em encontros individuais com potenciais investidores interessados no terceiro maior aeroporto do país, que movimentou 17,5 milhões de passageiros no ano passado, sendo 5,6 milhões em voos

internacionais.

O roadshow é conduzido pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (Seppi), da Casa Civil da Presidência da República, e com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). As reuniões tiveram início na manhã desta terça-feira, em formato on-line, e seguem pelos próximos dois dias de forma presencial, na sede da Anac, em São Paulo.

O Leilão de Venda Assistida do Galeão está previsto para ocorrer no dia 30 de março, na sede da B3, em São Paulo. O modelo adotado tem como base o acordo firmado no Tribunal de Contas da União (TCU) entre o MPor, a Anac e a concessionária RIOgaleão.

O valor mínimo do leilão, que deverá ser pago à vista, é de R\$ 932 milhões. Além disso, a empresa vencedora assumirá o compromisso de pagar à União uma contribuição variável anual correspondente a 20% do faturamento bruto da concessão até 2039.

A disputa será aberta ao mercado. No entanto, conforme estabelecido no acordo homologado pelo TCU, os acionistas privados das concessionárias Changi, de Cingapura, e Vinci, da França, que detêm 51% da RIOgaleão, deverão apresentar ao menos uma proposta no valor mínimo para participar do certame. Ainda como parte do acordo, a Infraero, que atualmente possui 49% de participação na concessão, deixará a administração do terminal após a conclusão do processo de venda.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 04/02/2026

NOTA SOBRE O AEROPORTO SANTOS DUMONT



Foto: Ricardo Stuckert/ PR

O Ministério de Portos e Aeroportos informa que, após reunião do presidente Lula com o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e com o ministro Silvio Costa Filho, o Governo Federal decidiu revogar a decisão que flexibilizava as restrições operacionais do Aeroporto Santos Dumont. A medida foi motivada pelo expressivo crescimento da aviação e do turismo no estado do Rio de Janeiro, que levou a uma discussão

conjunta acerca da construção de uma agenda estratégica para o estado.

Nos termos do acórdão 1260/2025 do TCU, o procedimento de venda assistida do Aeroporto do Galeão segue seu rito normal com leilão agendado para o dia 30 de março. Conforme solução acordada com a concessionária e aprovada pelo TCU, eventuais restrições operacionais no Aeroporto Santos Dumont implicam em reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do Aeroporto do Galeão.

Com as medidas apresentadas, ficam garantidas a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória para os investidores interessados em participar do procedimento de venda assistida do Galeão.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/02/2026

REGIÃO SUDESTE DOMINA OS CÉUS DO BRASIL COM 47% DOS PASSAGEIROS DO MERCADO DOMÉSTICO EM 2025



De pontes aéreas lotadas a rotas internacionais estratégicas, região concentra passageiros, cargas e os aeroportos mais movimentados do país

101 milhões de pessoas circularam pelos aeroportos da região ao longo de 2025.-Foto: Jonilton Lima/MPor

No mercado internacional, a concentração é ainda mais expressiva. Os aeroportos de Guarulhos (SP) e do Galeão (RJ) somaram 38,7% de todo o mercado internacional brasileiro,

processando mais de 22 milhões de passageiros que cruzaram as fronteiras em 2025. Em outras palavras, a cada dez viajantes internacionais no Brasil, quase quatro passaram por esses dois aeroportos.

Dentro da região, algumas rotas se destacam como verdadeiros corredores aéreos. A mais movimentada do ano foi a clássica ponte aérea Congonhas/SP–Santos Dumont/RJ, que transportou 3,9 milhões de passageiros e somou 36 mil voos. Um fluxo diário que reflete a intensa ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro. Logo atrás aparece a rota Congonhas/SP–Brasília/DF, com 2,3 milhões de passageiros e mais de 17 mil voos, reforçando a conexão entre o centro político do país e seu principal polo econômico.

O domínio da região não se limita ao transporte de pessoas. No segmento de cargas aéreas, o Sudeste também lidera. Guarulhos concentrou 27% de todo o mercado, seguido por Viracopos, com 10,8%. A rota de carga mais representativa de 2025 foi Guarulhos/SP–Miami/EUA, responsável pelo transporte de mais de 77 mil quilos de produtos, evidenciando a força da ligação logística entre o Brasil e os Estados Unidos.

Com tamanha concentração de passageiros, cargas e rotas estratégicas, o Sudeste consolida sua posição não apenas como o maior centro operacional do país, mas como um elemento vital para a conectividade aérea brasileira.



Destques da Região Sudeste

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 03/02/2026

BE NEWS
BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM NOVO CICLO DE DESENVOLVIMENTO PARA O PORTO DE SANTOS
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos, que completou 134 anos de história oficial na última segunda-feira, dia 2, encontra-se diante de sua mais profunda metamorfose operacional e tecnológica. O diagnóstico apresentado

pelo secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, é pragmático: a infraestrutura estática — pátios e berços — atingiu o limite de saturação, transformando o sucesso do comércio exterior brasileiro em um desafio logístico de filas e custos elevados. A resposta do Governo Federal, centrada no projeto Tecon Santos 10, não é apenas uma expansão de capacidade, mas um reposicionamento geopolítico que visa elevar o complexo santista da 48ª para a 15ª posição no ranking mundial, com uma movimentação anual projetada de 9 milhões de TEU.

A estratégia para destravar o “Custo Santos” baseia-se em um tripé de eficiência: ampliação física, digitalização de fluxos e sustentabilidade ativa. O leilão do Tecon Santos 10, previsto para o primeiro quadrimestre deste ano, encerra um hiato de 13 anos de debates e promete injetar o capital privado necessário para que o porto se torne um verdadeiro hub global.

Também é fundamental destacar que a expansão de Santos deve vir acompanhada de uma ruptura com a dependência rodoviária. A exigência de pátios ferroviários internos nos novos arrendamentos é o mecanismo regulatório que forçará a integração multimodal, conectando de forma fluida o interior produtivo aos 16 quilômetros de cais.

Além da capacidade de carga, a modernização do Porto de Santos passa pela agenda da Logística Verde. O compromisso com a eletrificação dos cais (shore power) e o fomento a equipamentos elétricos no Tecon Santos 10 coloca o Brasil em conformidade com os novos padrões de descarbonização marítima internacional. A sustentabilidade deixou de ser um anexo ético para se tornar uma vantagem competitiva.

Ainda deve-se destacar que a gestão da dragagem do canal de acesso permanece como o pilar de sustentação para a competitividade do porto. Garantir calados que permitam a entrada de navios de grande porte (New Panamax) é a única via para aproveitar a economia de escala e reduzir o frete marítimo.

O Porto de Santos entra em 2026 não apenas celebrando seu passado, mas executando um plano de futuro que une tradição e inovação. Nesse cenário, a consolidação do Tecon Santos 10 será o marco definitivo para que o Brasil deixe de ser um observador da logística global e passe a ditar o ritmo da movimentação no Atlântico Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ENTRE O RUÍDO DO MUNDO E O GOVERNO DE SI



THIAGO BENITO ROBLES

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

opinioao@portalbenews.com.br

A tradição estoica insiste que o impacto emocional dos acontecimentos não nasce apenas dos fatos, mas da narrativa que construímos sobre eles. Em uma sociedade moldada por fluxos contínuos de notícias, redes sociais e ciclos acelerados de opinião, essa percepção ganha contornos quase clínicos.

Há algo curioso no nosso tempo. Nunca tivemos tanto acesso à informação, tantas ferramentas de comunicação, tantos meios de deslocamento e, ainda assim, uma sensação difusa de instabilidade parece atravessar a vida cotidiana como uma corrente silenciosa.

Vivemos conectados, mas inquietos. Informados, mas inseguros. A velocidade se tornou virtude e a pausa quase um defeito. É nesse cenário que um pensamento nascido há mais de dois mil anos retorna não como nostalgia intelectual, mas como um instrumento inesperadamente funcional de lucidez. O estoicismo, forjado na Grécia helenística e amadurecido em Roma, não surge hoje como



uma moda filosófica, mas como uma espécie de espelho desconfortável que revela o quanto avançamos em técnica e o quanto permanecemos frágeis em autogoverno.

Quando Zenão de Cítio começou a ensinar sob os pórticos de Atenas, não estava interessado em construir um sistema metafísico sofisticado para elites eruditas. Sua preocupação era prática, quase artesanal. Como viver de forma íntegra em um mundo imprevisível. Séculos depois, em contextos políticos, militares e administrativos muito mais complexos, pensadores como Sêneca, Epicteto e Marco Aurélio não apenas preservaram essa inquietação como a aprofundaram diante de realidades marcadas por crises de poder, instabilidade institucional e tensões sociais que, guardadas as proporções históricas, ecoam com surpreendente familiaridade na experiência contemporânea.

O que muda são os cenários, o dilema humano permanece essencialmente o mesmo. A incerteza não é uma anomalia da modernidade, é uma constante da condição humana que apenas se veste com novas tecnologias. O ensinamento estoico não promete eliminar o desconforto, e talvez resida aí sua força. Em vez de oferecer atalhos para felicidade instantânea ou fórmulas motivacionais, ele propõe uma distinção radical entre o que depende de nós e o que escapa ao nosso controle. Essa separação, que à primeira vista parece simples, revela-se profundamente desafiadora quando aplicada ao cotidiano contemporâneo.

Em uma sociedade que incentiva a exposição permanente, a validação externa e a comparação contínua, aceitar que a opinião alheia não está sob nosso domínio soa quase subversivo. Em um ambiente profissional que confunde resultado com mérito absoluto, admitir que nem todo desfecho é governável exige maturidade intelectual e emocional rara. O estoicismo não nega a ambição, mas questiona a dependência psicológica do aplauso.

Há também uma dimensão ética que dialoga de maneira direta com os impasses atuais. Para os estoicos, a excelência humana não se mede por acúmulo de bens ou projeção social, mas pela prática constante da virtude entendida como sabedoria, coragem, justiça e temperança. Em uma época que frequentemente confunde visibilidade com relevância e intensidade com profundidade, essa proposta funciona quase como um contraponto silencioso. Não se trata de recusar o mundo, mas de não se dissolver nele. A modernidade nos oferece infinitas possibilidades de ação, mas raramente nos ensina critérios internos de escolha. O pensamento estoico surge justamente como um exercício de construção de critérios íntimos capazes de sustentar decisões quando o ruído externo se torna ensurdecedor.

Um dos aspectos mais provocativos desse paralelo está na forma como o sofrimento é interpretado. A tradição estoica insiste que o impacto emocional dos acontecimentos não nasce apenas dos fatos, mas da narrativa que construímos sobre eles. Em uma sociedade moldada por fluxos contínuos de notícias, redes sociais e ciclos acelerados de opinião, essa percepção ganha contornos quase clínicos. Não são apenas os eventos que nos afetam, mas a velocidade com que os julgamos e a intensidade com que nos identificamos com eles. A filosofia, nesse ponto, não oferece fuga, mas método. Ela sugere uma pausa consciente entre o estímulo e a reação, um intervalo de reflexão que hoje parece cada vez mais escasso e, justamente por isso, cada vez mais necessário.

Há ainda uma dimensão que atravessa o cotidiano contemporâneo e que os antigos já observavam com precisão inquietante na relação com o tempo. Vivemos sob a impressão permanente de atraso, como se cada dia fosse insuficiente para a quantidade de tarefas e expectativas que acumulamos. O pensamento estoico, ao contrário, não trata o tempo como agenda, mas como matéria de existência. O desperdício não está apenas na ociosidade, mas sobretudo na ansiedade antecipada e no arrependimento prolongado. A modernidade multiplicou ferramentas para ganhar minutos e, paradoxalmente, ampliou a sensação de escassez. O ensinamento antigo lembra que não é a duração que define a vida, mas a qualidade da atenção que depositamos nela.

Esse raciocínio se estende de forma quase inevitável à lógica do consumo. A sociedade atual oferece uma abundância inédita de bens, serviços e experiências, frequentemente apresentados como atalhos para satisfação pessoal. Os estoicos não defendiam a negação material nem a recusa do conforto, mas advertiam sobre a dependência psicológica do desejo ilimitado. A pergunta desloca-se do



acúmulo para a suficiência, do impulso para o critério. Em um ambiente que estimula a aquisição constante, a liberdade passa a ser confundida com a capacidade de ter mais, quando talvez a verdadeira autonomia resida na capacidade de precisar menos. Não se trata de austeridade forçada, mas de independência interior da sedução permanente do excesso.

E é justamente nesse ponto que emerge um dos paralelos mais provocativos com o presente, a ideia de liberdade. A contemporaneidade costuma associá-la à multiplicidade de escolhas externas, à expansão de opções e à eliminação de restrições visíveis. O estoicismo propõe uma inversão sutil e poderosa. A liberdade não é apenas escolher caminhos, mas não ser escravo das consequências emocionais dessas escolhas. Quanto mais alternativas se apresentam, maior tende a ser a angústia de decidir corretamente. O pensamento estoico sugere que a autonomia real não está na quantidade de portas abertas, mas na solidez do critério que nos permite atravessá-las sem perder o eixo. Em um mundo que celebra possibilidades infinitas, a verdadeira emancipação talvez esteja na capacidade de permanecer inteiro independentemente do cenário que se desdobra.

Convém lembrar que o estoicismo não nasce em um mundo organizado, previsível ou institucionalmente maduro. Ele surge quando as antigas referências políticas, sociais e simbólicas já não oferecem segurança, quando as cidades perdem centralidade, os impérios se reorganizam e o indivíduo percebe que não pode mais terceirizar sua estabilidade ao ambiente externo. Não é uma filosofia do conforto, mas da travessia. Seu ponto de partida não é a promessa de ordem, mas a aceitação lúcida da instabilidade como dado estrutural da experiência humana. Talvez por isso ele dialogue tão bem com um tempo que também avança em técnica, mas hesita em critério, e que amplia possibilidades externas sem resolver a fragilidade do governo interno.

Traçar paralelos entre o estoicismo e os desafios contemporâneos não é um exercício de erudição histórica, mas uma investigação sobre a permanência de certas perguntas fundamentais. O mundo muda, as estruturas se transformam, as tecnologias avançam, mas a busca por equilíbrio interior diante da instabilidade externa continua sendo uma das tarefas mais complexas da experiência humana. Ao revisitar esses ensinamentos, não estamos olhando para trás em busca de refúgio, mas olhando para dentro em busca de estrutura. E talvez seja precisamente essa a contribuição mais relevante de um pensamento que atravessou séculos, lembrar que, em meio à expansão ilimitada das possibilidades externas, a verdadeira fronteira continua sendo a qualidade do nosso governo interno.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - ACORDO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA CHEGA AO CONGRESSO PARA ANÁLISE E VOTAÇÃO

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

MERCOSUL-UE

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva encaminhou ao Congresso Nacional, nesta segunda-feira, 2, o acordo comercial entre Mercosul e União Europeia. Para entrar em vigor, o tratado ainda precisa ser aprovado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado, onde a pauta foi sinalizada como prioritária. Assinado em 17 de janeiro, em Assunção, no Paraguai, o acordo cria a maior zona de livre comércio do mundo, com mais de 720 milhões de habitantes, e prevê a eliminação de tarifas sobre a maior parte dos bens e serviços negociados entre os dois blocos.

RATIFICAÇÃO

Apesar da formalização, o tratado ainda depende de ratificação nos parlamentos dos países do Mercosul e no Parlamento Europeu. No caso da União Europeia, o envio do texto ao Tribunal de Justiça do bloco pode retardar a conclusão do processo por até dois anos. A avaliação do governo brasileiro é que a aprovação pelo Congresso Nacional pode ajudar a destravar o debate no lado europeu.

VALIDAÇÃO

O deputado federal Nikolas Ferreira (PL-MG) afirmou que a definição das candidaturas do Partido Liberal em Minas Gerais para as eleições de 2026 dependerá de sua validação pessoal. A declaração ocorre em meio às disputas internas da legenda no estado, enquanto o partido aguarda orientações da direção nacional, liderada pelo senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ). Nikolas reiterou que não pretende disputar o governo mineiro e defendeu sua permanência na Câmara. Segundo ele, sua atuação ganhou dimensão nacional.

IBRAM

O Conselho Diretor do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) indicou Pablo Cesário para o cargo de diretor de Relações Institucionais e, interinamente, a partir de 2 de março, para a presidência da entidade. A mudança ocorre no contexto da transição institucional após a morte de Raul Jungmann, então presidente do instituto. Desde então, a presidência vinha sendo exercida interinamente pelo vice-presidente Fernando Azevedo e Silva, que passa a atuar como consultor do Conselho Diretor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

“SE NÃO HOUE PRESSA EM 2018, POR QUE ESSA PRESSA AGORA?”, DIZ HADDAD

Ministro se incomoda com pressão para decidir seu futuro eleitoral, lembra ‘sacrifício’ quando Lula estava preso e diz que não está fugindo

Do Estadão Conteúdo



Haddad, contrário à ideia de concorrer ao governo de São Paulo, disse que está conversando com Lula. “Vamos ver quem convence quem”

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse, nesta terça-feira 3, que não há porque ter pressa para definir seu futuro eleitoral em 2026. Em entrevista à Rádio BandnewsFM, ele afirmou que, em 2018, se tornou candidato faltando três semanas para o pleito e ainda chegou no segundo turno.

“Eu fui lançado candidato a presidente no dia 9 de setembro, faltando três semanas e eu fui para o segundo turno e eu fiz 45% no segundo turno. Se não houve pressa em 2018, por que essa pressa agora? Vamos analisar com mais calma, vamos ouvir as partes, o que cada um tem a acrescentar, o que cada um quer fazer”, disse.

Ele afirmou que discute com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sobre se a missão de ser candidato é para ele dessa vez, mas negou estar fugindo de um sacrifício.

“Eu nunca me neguei à tarefa difícil, mas eu estava convicto de que aquela missão era para mim. Negar o sacrifício não é o que eu estou fazendo. Essa missão agora, é para mim? Esse é o ponto que eu estou discutindo com o presidente. Vamos ver quem convence quem”, declarou.

Na semana passada, a ministra da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, voltou a dizer que Fernando Haddad deve ser candidato nas eleições de 2026. Segundo ela, todos os auxiliares do presidente com força eleitoral precisam “vestir a camisa” para enfrentar a direita nos Estados.

Nesta terça, Fernando Haddad avaliou ainda que o palanque de 2022 deveria ser uma espécie de guia para as eleições deste ano, ao falar da frente ampla com nomes de diferentes linhas partidárias. Ele havia sido questionado sobre o nome da ministra Simone Tebet para eventual candidatura em São Paulo.



O ministro deve sair do Ministério da Fazenda este mês e o secretário-executivo, Dario Durigan, é o principal nome cotado. Haddad disse não ter observado nenhuma declaração relevante contrária ao nome de Dario Durigan, ao ser questionado sobre eventual resistência à indicação, no âmbito do Partido dos Trabalhadores (PT).

O ministro também disse que não houve pedido a Lula para o seu retorno ao Ministério da Fazenda em eventual quarto mandato presidencial. “Eu nunca peço nada para o presidente”, declarou.

Campanha de Lula

Haddad também repetiu que gostaria de participar da campanha do presidente Lula neste ano. “É o que eu acho que vou fazer de melhor”, avaliou. Ele afirmou ainda ter uma relação muito próxima com Lula, sem precisar de mediação, ao ressaltar o fato de ser ministro pelo período de 10 anos.

Sobre as contas públicas, Haddad declarou que o Executivo continuará “exigente” com o fiscal ano a ano, mas depende do Congresso. Ele também disse não concordar conceitualmente com decisões judiciais que tiram receitas do cálculo do arcabouço.

Na semana passada ele havia indicado críticas à decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de excluir as receitas próprias do Ministério Público da União (MPU) do limite de gastos previsto na âncora fiscal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

JUSTIÇA - STM RECEBE PEDIDO PARA EXPULSAR BOLSONARO E OFICIAIS DAS FORÇAS ARMADAS

Ministério Público Militar aciona o tribunal após condenações definitivas do ex-presidente, três generais e um almirante na ação da trama golpista

Da Agência Brasil

O Superior Tribunal Militar (STM) recebeu na terça-feira (3) pedido do Ministério Público Militar (MPM) para que o ex-presidente Jair Bolsonaro, três generais do Exército e um almirante da Marinha sejam expulsos das Forças Armadas em função da condenação na ação penal da trama golpista.

O MPM entrou com ações de perda do oficialato contra Bolsonaro, que é capitão da reserva do Exército, os generais da reserva Augusto Heleno, Paulo Sergio Nogueira, Braga Netto e o almirante Almir Garnier. Todos foram condenados pelo Supremo Tribunal Federal (STF) na ação penal do núcleo crucial da trama golpista.

A medida do MPM foi tomada após o Supremo declarar, no ano passado, o trânsito em julgado das condenações, ou seja, reconhecer o fim da possibilidade de recorrer e determinar a prisão do ex-presidente e dos demais condenados.

De acordo com a Constituição, o oficial das Forças Armadas pode ser expulso no caso de condenação criminal superior a dois anos de prisão. No caso do processo da trama golpista, as penas de Bolsonaro e dos demais acusados variam entre 19 e 27 anos de prisão.

Se a perda das patentes for decretada pelo STM, o salário que Bolsonaro e os demais militares recebem será repassado para a esposa ou filhas em forma de pensão. O benefício é conhecido como “morte ficta” e está previsto na legislação das Forças Armadas desde 1960.

O tribunal militar é composto por 15 ministros, sendo cinco civis e dez militares, cujas cadeiras estão distribuídas entre quatro vagas destinadas ao Exército, três à Marinha e três à Aeronáutica.

Relatores



Após o MPM protocolar as ações, o tribunal definiu eletronicamente os relatores dos processos. A ação contra Bolsonaro será relatada por um ministro oriundo da Aeronáutica. O processo contra o general Braga será relatado por um ministro da cadeia do Exército.

Bolsonaro: ministro Carlos Vyuk Aquino (Aeronáutica);

Almirante Garnier: ministra Veronica Sterman (Civil);

General Paulo Sergio Nogueira: ministro Barroso Filho (Civil);

General Heleno: ministro Celso Luiz Nazareth (Marinha);

General Braga Netto: ministro Flavio Marcus Lancia (Exército).

Julgamento

Em coletiva de imprensa, a presidente do STM, ministra Maria Elisabeth Rocha, explicou que o tribunal não tem prazo legal para julgar as ações.

A presidente disse que vai pautar os processos para julgamento imediatamente após os relatores liberarem os casos. De acordo com as regras internas do STM, a presidente só vota em caso de empate e sempre a favor do réu nas ações de perda do oficialato.

“Não pretendo procrastinar o julgamento de questões tão relevantes que são submetidas à apreciação dessa Corte”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

STF ARQUIVA INVESTIGAÇÃO CONTRA SENADOR FLAGRADO COM DINHEIRO NA CUECA

Flávio Dino acata manifestação da PGR e determina envio do caso à primeira instância em Roraima
Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal, Flávio Dino, determinou na segunda-feira, 2, o arquivamento da investigação contra o senador Chico Rodrigues (PSB-RR), flagrado com dinheiro na cueca durante a Operação Desvid-19, da Polícia Federal, deflagrada em 2020 para apurar suspeitas de desvios de emendas parlamentares durante a pandemia.

A decisão de Dino acolhe pedido da Procuradoria-Geral da República, que solicitou o encerramento do caso no início de janeiro por avaliar que a investigação não reuniu indícios mínimos de que o senador tenha tentado ocultar valores durante o cumprimento do mandado de busca e apreensão.

O ministro também determinou o envio dos autos à primeira instância. O caso passa a ficar sob a alçada da Justiça Federal e do Ministério Público Federal em Roraima.

A reportagem pediu manifestação do senador sobre a decisão de Flávio Dino. O espaço está aberto.

À época do flagrante, Chico Rodrigues era vice- -líder do governo de Jair Bolsonaro (PL) no Senado, e a PF apurava desvios de recursos públicos destinados ao combate à pandemia de Covid-19, oriundos de emendas parlamentares.

Segundo apurou o Estadão no dia da operação, em 15 de outubro de 2020, foram encontrados R\$ 33,1 mil dentro da cueca do senador. Ao todo, os valores encontrados na residência do parlamentar, em Boa Vista, somaram cerca de R\$ 100 mil. A investigação apura indícios de irregularidades em contratações feitas com dinheiro público, que teriam gerado sobrepreço de quase R\$ 1 milhão.

A ordem de busca e apreensão em 2020 foi autorizada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso, hoje aposentado da Corte.

Segundo a PGR, a investigação “alcança densidade indiciária suficiente para cogitar a deflagração de processo crime, ainda que fora do âmbito do Supremo Tribunal Federal, diante da ausência de vinculação funcional-material com o exercício do mandato parlamentar”.

A decisão de Dino reitera que “sob a perspectiva da PGR, não há razão para prosseguimento da apuração”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VIGILÂNCIA, DADOS E PODER: O NOVO DESAFIO JURÍDICO DA ECONOMIA DIGITAL



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA)
opinio@portalbenews.com.br

Mesmo quando tecnologicamente possível, a coleta e o tratamento de dados devem observar critérios de legalidade, necessidade, proporcionalidade e transparência.

Durante muito tempo, falar em vigilância remetia a câmeras, controles físicos e fiscalizações pontuais. No entanto, no ambiente econômico contemporâneo, a vigilância assumiu uma nova forma: silenciosa, contínua e profundamente integrada às decisões estratégicas das empresas. Trata-se da chamada supervigilância digital, um fenômeno que deixou de ser teórico para se tornar parte da rotina corporativa.

A lógica não é nova. No final do século XVIII, o filósofo Jeremy Bentham concebeu o Panóptico, um modelo em que poucos observam muitos, e no qual o simples fato de poder estar sendo observado induz à autocontenção.

A teoria pensava o Panóptico como um modelo arquitetônico para prisões, mas também para fábricas, hospitais e escolas. A ideia central era permitir a vigilância constante dos indivíduos com custo mínimo, fazendo com que as pessoas se autocontrolassem, mesmo sem saber se estavam sendo observadas. No entanto, foi Michel Foucault quem transformou o Panóptico em uma teoria social e filosófica, especialmente em sua obra “Vigiar e Punir” (1975). Foucault usou o Panóptico como metáfora do poder moderno, mostrando como a vigilância se torna difusa e permanente, de modo que o controle deixa de ser apenas físico e passa a ser internalizado. Em sua análise o poder funciona mais pela disciplina do que pela força.

Séculos depois, essa lógica foi atualizada. Hoje, não há uma torre central de vigilância, mas uma rede de sistemas digitais capazes de monitorar fluxos de carga, rotas, tempos de permanência, produtividade de trabalhadores, comunicações e padrões de comportamento. A vigilância não apenas observa; ela antecipa, classifica e orienta decisões.

No setor portuário e de comércio exterior, isso se traduz em tecnologias que aumentam eficiência e segurança, como sensores, sistemas de rastreamento de cargas em tempo real, análise algorítmica de risco, plataformas de compliance automatizado (que cruzam dados fiscais, ambientais e aduaneiros) e plataformas de gestão de pessoas (que avaliam desempenho por métricas contínuas). Esses instrumentos são fundamentais para a competitividade em cadeias globais cada vez mais complexas, promovendo maior eficiência e segurança nas operações. O ponto de atenção, porém, está no volume e na sensibilidade dos dados gerados e na forma como eles são utilizados. Há o risco ético e jurídico de criação de rastros massivos de dados pessoais e até mesmo estratégicos do negócio.

É aqui que o debate jurídico ganha relevância. Tratados internacionais de direitos humanos, como o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos, do qual o Brasil é signatário, estabelecem limites claros à vigilância excessiva. Mesmo quando tecnologicamente possível, a coleta e o tratamento de dados devem observar critérios de legalidade, necessidade, proporcionalidade e transparência. Esses princípios, muitas vezes vistos como distantes do mundo empresarial, hoje dialogam diretamente com legislações como a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e o Marco Civil da Internet (MCI), com exigências contratuais internacionais, com padrões ESG e com auditorias de governança corporativa.

Dai surgem desafios como o de harmonizar princípios como o da adequação e o da necessidade (no sentido de que o tratamento de dados pessoais deve se mostrar adequado e se limitar ao mínimo necessário ao cumprimento de determinada finalidade), previstos na LGPD, com o fato de que sistemas de inteligência artificial devem ser alimentados com altos volumes de dados para que o “aprendizado por máquina” retorne devolutivas cada vez mais precisas.

Mas o desafio contemporâneo não está apenas no risco de sanções legais, mas no caráter invisível do controle digital. Diferentemente da fiscalização tradicional, os sistemas algorítmicos moldam comportamentos de forma indireta, por meio de métricas, rankings e classificações de risco. Empresas, trabalhadores e parceiros comerciais passam a ser avaliados continuamente, muitas vezes sem compreender plenamente os critérios utilizados. No comércio internacional, isso pode impactar desde a seleção de fornecedores até o acesso a determinados mercados.

Nesse contexto, a governança de dados deixa de ser um tema técnico e se torna uma decisão estratégica. Mapear fluxos de dados, definir limites claros de monitoramento, garantir transparência interna e preparar-se para padrões regulatórios cada vez mais rigorosos são medidas que reduzem riscos e fortalecem a posição competitiva das empresas no cenário global, onde quem governa bem seus dados reduz riscos, atrai parceiros e protege sua atividade.

A vigilância digital, portanto, não consiste em uma escolha opcional da economia contemporânea; ela é estrutural. A verdadeira questão, para gestores e administradores, é quem controla essa vigilância, com quais limites e com que responsabilidade. No mundo dos negócios, compreender essa dinâmica deixou de ser um exercício acadêmico. É, cada vez mais, uma condição para a sustentabilidade jurídica e econômica das operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/02/2026

MINERAÇÃO - PETRÓLEO E GÁS - SETOR MINERAL AMPLIA PROJEÇÃO DE INVESTIMENTOS PARA US\$ 76,9 BILHÕES

Novo levantamento do Ibram eleva estimativa para 2026-2030 e indica avanço em cobre, fertilizantes e minerais críticos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O setor mineral exportou cerca de 431 milhões de toneladas em 2025, crescimento de 7,1% em volume, com receitas de cerca de US\$ 46 bilhões, alta de 6,2% em dólares ante 2024

O setor mineral brasileiro projeta investimentos de US\$ 76,9 bilhões entre 2026 e 2030, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram). O montante representa uma alta de 12,5% em relação à projeção anterior, que previa US\$ 68,4 bilhões para o período de 2025 a 2029.

O minério de ferro concentra o maior volume de recursos previstos, com US\$ 19,8 bilhões, avanço de 1,1% na comparação com o ciclo anterior. Na sequência aparecem os projetos socioambientais, que somam US\$14,7 bilhões e registram crescimento de 29,7%. A lista dos principais destinos dos



investimentos inclui ainda logística, com US\$ 11,3 bilhões (+3,4%); cobre, com US\$ 8,6 bilhões (+18%); fertilizantes, com US\$ 6,88 bilhões (+23,3%); níquel, com US\$ 4,7 bilhões (+24,2%); terras raras, com US\$ 2,4 bilhões (+10,4%); ouro, também com US\$ 2,4 bilhões (+14,7%); bauxita, com US\$ 1,2 bilhão (-5,4%); lítio, com US\$ 1,17 bilhão (+7,1%); titânio, com US\$ 900 milhões (+7,1%); e zinco, com US\$382 milhões, em forte expansão percentual.

O Ibram aponta ainda crescimento de 15,2% nas projeções de investimentos em minerais críticos e estratégicos, que passaram de US\$ 18,5 bilhões para US\$21,3 bilhões no novo levantamento.

Em 2025, o valor da produção mineral brasileira alcançou R\$ 298,8 bilhões, alta de 10,3% em relação ao ano anterior. O minério de ferro respondeu por R\$157,2 bilhões desse total, equivalente a 52,6% do faturamento do setor, mesmo em um cenário de preços mais baixos. Minas Gerais, Pará e Bahia lideraram o faturamento da indústria mineral no período.

Segundo Fernando Azevedo, vice-presidente do Ibram e presidente interino da entidade, os números refletem uma indústria com desempenho econômico consistente, forte presença no comércio exterior e expansão do ciclo de investimentos, especialmente em minerais considerados estratégicos. Ele observa que o cenário geopolítico internacional tem ampliado a demanda por minerais críticos, associados a projetos nas áreas de energia limpa e tecnologia.

Comércio exterior

No comércio exterior, o setor mineral exportou cerca de 431 milhões de toneladas em 2025, crescimento de 7,1% em volume, com receitas de aproximadamente US\$ 46 bilhões, alta de 6,2% em dólares frente a 2024. O minério de ferro respondeu por 62,8% das exportações. As importações minerais totalizaram US\$ 8,5 bilhões, com estabilidade em valor e recuo de 1,3% em volume.

O saldo da balança comercial mineral somou US\$37,6 bilhões no ano, o equivalente a 55% do superávit total da balança comercial brasileira, que fechou em US\$ 68,3 bilhões.

A arrecadação de tributos e encargos do setor atingiu R\$ 103 bilhões em 2025, crescimento de cerca de 10%. Desse total, a Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) respondeu por R\$,9 bilhões. No mercado de trabalho, a indústria mineral contabilizou 229.312 empregos diretos em novembro, excluídos petróleo e gás, com a criação de 8.330 vagas formais entre janeiro e novembro do ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

MINERAÇÃO - PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO FECHA EM ALTA DE MAIS DE 1% COM TENSÕES NO IRÃ E OTIMISMO SOBRE DEMANDA

A Organização de Países Exportadores de Petróleo e aliados espera que a demanda global pela commodity aumente gradualmente a partir de março e abril

Do Estadão Conteúdo

Os contratos futuros de petróleo fecharam em alta nesta terça-feira, 3, recuperando parcialmente perdas da véspera conforme crescem novamente as tensões entre EUA e Irã, antes de reunião bilateral marcada para esta semana. No Leste Europeu, a Rússia fez novos ataques contra a Ucrânia, apesar das negociações de paz em andamento.

O petróleo WTI para março negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex) fechou em alta 1,72% (US\$ 1,07), a US\$ 63,21 o barril. Já o Brent para abril, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), avançou 1,55% (US\$ 1,03), a US\$ 67,33 o barril.

As tensões entre Estados Unidos e Irã no Oriente Médio cresceram nesta terça-feira, com movimentos intimidatórios do Irã no Estreito de Hormuz e o abatimento de drones do país persa no Mar Árabe por parte dos Estados Unidos.

O risco geopolítico associado à “política externa expansionista dos EUA, especialmente as ameaças em relação ao Irã” tem causado a volatilidade dos preços do petróleo nas últimas quatro semanas, de acordo com analistas da Oanda.

O presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, disse nesta terça-feira que instruiu seu ministro das Relações Exteriores a “buscar negociações justas e equitativas” com os Estados Unidos. O diplomata deve se reunir na próxima sexta-feira em Istambul, na Turquia, com o enviado especial da Casa Branca, Steve Witkoff.

Para Phil Flynn, do Price Futures Group, as negociações de Trump com o Irã buscam uma maior estabilidade na economia global, o que irá trazer benefícios para o comércio como um todo. “Vemos as expectativas de demanda por petróleo aumentando à medida que a economia dos EUA também continua a crescer”, avalia Flynn.

A Organização de Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) espera que a demanda global pela commodity aumente gradualmente a partir de março e abril, de acordo com o vice-primeiro-ministro russo, Alexandre Novak.

No radar, dados compilados pela Bloomberg mostram que as exportações do petróleo russo continuaram estáveis em geral no mês de janeiro, mas que as compras pela Índia caíram ao menor nível desde novembro de 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - COMUNICAÇÃO ABERTA: O ANTÍDOTO SILENCIOSO CONTRA ATRITOS NAS EQUIPES



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

Essa diferença é decisiva. Chefes informam. Líderes dialogam. Chefes reagem ao conflito. Líderes antecipam tensões.

Atritos em equipes não são exceção. São regra. Onde há pessoas, há emoções, expectativas, interpretações e conflitos potenciais. Empresas não são máquinas: são organismos vivos, formados por indivíduos que carregam histórias, pressões pessoais e metas profissionais. Ignorar esse fator humano é um erro estratégico. E é exatamente aí que a liderança precisa atuar com comunicação aberta, contínua e intencional.

A comunicação é sempre uma via de mão dupla. Não basta falar bem; é preciso ouvir melhor. Muitos conflitos internos não nascem de grandes crises, mas de pequenos ruídos acumulados: uma orientação mal interpretada, um feedback não dado, um silêncio prolongado diante de um problema evidente. Quando o líder se omite ou se comunica apenas de forma reativa, perde a chance de intervir no momento certo, de maneira adequada e até cirúrgica.

O líder que se posiciona como “chefe” tende a usar a comunicação como instrumento de comando. O líder que se posiciona como referência usa a comunicação como instrumento de construção. Essa diferença é decisiva. Chefes informam. Líderes dialogam. Chefes reagem ao conflito. Líderes antecipam tensões.

Manter a comunicação aberta não significa permitir tudo, nem transformar o ambiente corporativo em um espaço terapêutico. Significa criar um fluxo legítimo de troca: onde as pessoas sabem que podem falar, e onde o líder demonstra, na prática, que está disposto a escutar. Comunicação aberta é postura, não discurso institucional.



O primeiro passo é a observação ativa. Bons líderes desenvolvem sensibilidade para perceber mudanças de comportamento, queda de engajamento, microconflitos e desalinhamentos sutis. Antes de qualquer intervenção, observam. Em seguida, escutam. Só depois comunicam. Essa ordem não é aleatória: falar antes de ouvir quase sempre piora o problema.

Outro ponto crítico é o tempo da comunicação. Falar na hora certa é tão importante quanto falar da forma certa. Conflitos ignorados tendem a crescer no subterrâneo da organização. Pequenas tensões viram narrativas paralelas, boatos e alianças informais. Quando a liderança entra tarde demais, já não resolve: apaga incêndio. Comunicação eficaz é preventiva, não apenas corretiva.

A transparência também é elemento central. Não se trata de expor tudo, mas de explicar o que precisa ser explicado. Mudanças de rota, decisões difíceis e ajustes internos devem ser comunicados com clareza e coerência. A ausência de informação é sempre preenchida por suposições. E suposições quase nunca favorecem a liderança.

Além disso, a coerência entre discurso e prática é indispensável. Um líder que fala em diálogo, mas não escuta, perde legitimidade. Um líder que prega colaboração, mas age com autoritarismo, cria ruído cultural. A equipe segue mais o comportamento do que as palavras. Liderança é exemplo operacional.

Para minimizar riscos de crises internas, algumas ações são estratégicas:

- estabelecer espaços formais de escuta (reuniões individuais, feedbacks regulares, canais claros de comunicação);
- tratar conflitos pequenos com seriedade proporcional, antes que se tornem estruturais;
- diferenciar problema emocional de problema operacional, sem ignorar os dois;
- comunicar decisões com contexto, não apenas com ordem;
- treinar lideranças intermediárias para que também saibam ouvir e intervir.

Empresas com alta fluência nos processos quase sempre têm líderes com alta fluência comunicacional. Isso não é coincidência. Processos são sustentados por pessoas. E pessoas se movem por sentido, não apenas por tarefas.

A comunicação permeia todos os momentos da equipe: metas, erros, mudanças, conflitos e conquistas. Não é um departamento. É um sistema. Quando esse sistema funciona mal, os problemas aparecem primeiro no clima interno e, depois, nos resultados.

O líder que se comunica e escuta arrasta. O que se fecha, isola. O que observa, intervém. O que ignora, herda crises. Não existe neutralidade na liderança: ou ela organiza o ambiente emocional da equipe, ou permite que ele se desorganize sozinho.

Comunicação aberta, transparente, direta e no tempo certo não elimina conflitos. Mas transforma atritos em ajustes e crises em aprendizagem. E isso é, hoje, uma das competências mais estratégicas da liderança contemporânea.

Cândice La Terza escreve semanalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - GOVERNO REVOGA FLEXIBILIZAÇÃO E MANTÉM LIMITES NO SANTOS DUMONT

Decisão citada por Silvio Costa Filho ocorre às vésperas de leilão do Galeão, marcado para 30 de março

Do Estadão Conteúdo



Foto postada nas redes sociais pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes

A política de restrição de passageiros no Aeroporto Santos Dumont (SDU) será mantida pelo governo federal. O anúncio foi feito pelo prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD), após agenda no Palácio do Planalto, com participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, que divulgou o encontro em seu perfil na rede social X.

“O Governo Federal decidiu revogar a decisão que flexibilizava as restrições do Aeroporto Santos Dumont. A medida foi motivada pelo expressivo crescimento da aviação e do turismo no estado do Rio de Janeiro, o que levou a uma discussão conjunta sobre a construção de uma agenda estratégica voltada ao fortalecimento da aviação civil no estado”, disse o ministro.

Desde outubro de 2023, estão em vigor regras que determinam a redistribuição de voos e o uso coordenado dos terminais, com o objetivo de fortalecer o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos Jobim e assegurar a complementaridade com o Santos Dumont. A possibilidade de flexibilização gradual dessas restrições vinha sendo criticada por Paes, que avaliava risco ao processo de recuperação do Galeão.

O Galeão registrou recorde de passageiros em 2025, com 17,8 milhões de viajantes, crescimento de 125% em relação a 2023. No próximo dia 30 de março, está previsto o leilão de venda assistida do aeroporto, com lance mínimo de R\$932 milhões, conforme edital com contrato repactuado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

BRASIL EXPORT - GRUPO BRASIL EXPORT LANÇA AGENDA DE FÓRUNS PARA 2026

Programação prevê encontros regionais, temáticos e internacionais voltados à infraestrutura e à logística

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O lançamento do calendário, já tradicional na agenda do grupo, apresenta a programação de encontros regionais, estaduais, temáticos e internacionais previstos para este ano

O Grupo Brasil Export lança nesta terça-feira (4), em Brasília, o calendário de fóruns de 2026. O evento reúne autoridades dos Três Poderes, dirigentes de agências reguladoras e lideranças empresariais. A iniciativa, já tradicional na agenda do grupo, apresenta a programação de encontros regionais, estaduais, temáticos e internacionais previstos para este ano, além de uma missão internacional ao Japão.

Nesta edição, o Brasil Export amplia o escopo das discussões, incorporando de forma mais estruturada os setores de petróleo, energia, gás e mineração, além de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias. A proposta é aprofundar o debate sobre gargalos e soluções para o desenvolvimento da infraestrutura e da logística no país, com a participação conjunta do setor público e da iniciativa privada.

Ainda nesta terça, o grupo inaugura a Casa Brasil Export, novo espaço institucional em Brasília voltado à articulação do setor de infraestrutura. O local foi concebido como ponto de encontro para reuniões, eventos e agendas de trabalho, com foco no diálogo entre empresas, governos e órgãos de controle. A Casa contará com auditório e salas para encontros institucionais.

O evento também marca o lançamento do quinto volume da série Biografias Brasil Export, dedicado ao empresário pernambucano Manoel Ferreira Jr. A obra será apresentada durante a programação da noite, com sessão de autógrafos, integrando a agenda do lançamento do calendário 2026

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - GOVERNO PREPARA AGENDA DE EXPANSÃO PARA ENFRENTAR GARGALOS NO PORTO DE SANTOS

Secretário de Portos afirma ao BE News que novos arrendamentos, modernização tecnológica e o Tecon Santos 10 são centrais para reduzir gargalos e custos

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



De acordo com o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, o Porto de Santos também está sendo preparado para se tornar referência em logística verde, com diversas iniciativas

Em meio à pressão crescente sobre a infraestrutura do maior porto do país, o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, detalha os principais desafios operacionais do Porto de Santos e os planos do governo federal para enfrentá-los. Com pátios e berços de atracação operando próximos do limite, filas de navios, custos logísticos elevados e forte dependência do transporte rodoviário, a estratégia passa por uma agenda de novos arrendamentos, ampliação da capacidade física, modernização tecnológica, integração multimodal e avanços na agenda ambiental. O principal eixo dessa transformação é o Tecon Santos 10, projeto que promete reposicionar o porto no cenário internacional.

A EXPECTATIVA É CONSOLIDAR O PORTO DE SANTOS COMO UM HUB GLOBAL, ALINHADO ÀS MELHORES PRÁTICAS PORTUÁRIAS DO MUNDO

ALEX SANDRO DE ÁVILA
secretário nacional de Portos

Responsável por cerca de um terço das exportações brasileiras e maior complexo portuário da América Latina, o Porto de Santos atravessa um período de aumento da demanda diante do crescimento contínuo do comércio exterior. Segundo Ávila, os principais entraves atuais estão relacionados à limitação da infraestrutura estática, como pátios e berços de atracação, que já operam próximos do limite máximo. Esse cenário provoca filas de navios, aumento do tempo de espera para atracação e impacto direto no custo logístico. Outro gargalo relevante é a burocracia e a fragmentação dos fluxos de informação entre os diversos atores do setor portuário.

Para mitigar esses problemas, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aposta em uma agenda robusta de arrendamentos, concessões e modernização tecnológica. O principal projeto é o Tecon Santos 10, mega terminal de contêineres que promete um salto expressivo na capacidade operacional do porto.

“O projeto começou como STS 10, depois nós rebatizamos para Tecon Santos 10, quando fizemos a revisão. Mas, o fato é que ele remonta ao ano de 2012, quando se tiveram as discussões iniciadas. Então, só da gente ver um assunto que está há 13 anos sendo debatido, e a gente está agora dando passos importantes para tirá-lo do papel, fazer um leilão e efetivamente trazer iniciativa privada para



fazer um investimento robusto no maior porto da América do Sul, eu acho que isso por si só já é um fato extremamente de ser comemorado”, afirmou Alex Ávila.

A modelagem do empreendimento já foi aprovada e encaminhada à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A expectativa, segundo anúncio do ministro de Portos e Aeroportos, é de que a licitação ocorra no primeiro quadrimestre de 2026. Com quatro novos berços, o terminal poderá elevar a movimentação anual para cerca de 9 milhões de TEU, o que colocaria Santos em outro patamar no cenário internacional. De acordo com Ávila, o porto poderia saltar da 48ª para a 15ª posição no ranking mundial de movimentação de contêineres.

Além da expansão física, o governo trabalha para aumentar a eficiência operacional do porto. A adoção de sistemas digitais busca integrar informações, reduzir etapas burocráticas e acelerar processos, diminuindo custos e tempos de operação. Paralelamente, avançam as discussões sobre a concessão e a manutenção da dragagem do canal de acesso, considerada estratégica para garantir maior calado e permitir a atracação de navios de grande porte.

A integração logística também ocupa papel central na estratégia federal. Atualmente, o Porto de Santos apresenta forte dependência do transporte rodoviário, o que gera gargalos adicionais. Há expectativa de ampliação da conexão com ferrovias e, conforme a viabilidade, com hidrovias. Projetos ferroviários que ligam o interior produtivo ao porto, além da implantação de pátios ferroviários internos — inclusive como exigência em novos arrendamentos — são vistos como fundamentais para tornar a logística mais competitiva. O governo também atua em conjunto com outros órgãos federais para ajustes regulatórios que facilitem a integração multimodal.

Sustentabilidade

Outro eixo prioritário é a sustentabilidade ambiental. Segundo o secretário nacional de Portos, Santos está sendo preparado para se tornar referência em logística verde. Entre as iniciativas estão investimentos em eletrificação de cais, permitindo que navios desliguem seus motores durante a atracação e reduzam emissões; implantação de sistemas inteligentes de gestão do tráfego marítimo; e uso de tecnologias voltadas à otimização das operações e à redução de desperdícios.

“O Porto de Santos tem relevância muito grande, e é um equipamento que conversa de forma plena com a agenda da sustentabilidade. Com o Tecon Santos 10, a gente já tem a previsão de ali ter todo o fomento, a agenda da sustentabilidade, equipamentos elétricos, a questão de combustíveis também. Uma série de fomentos e apoios que o projeto proporciona, porque ele tem características únicas”, explicou Ávila.

Na avaliação do MPor, embora Santos já ocupe posição de liderança na América Latina, manter a competitividade exige transformação contínua. A combinação do novo mega terminal de contêineres, maior profundidade do canal, integração logística e inovação tecnológica tem potencial para reduzir custos, aumentar a eficiência e ampliar a atratividade do porto para investimentos internacionais.

“A expectativa é consolidar o Porto de Santos como um hub global, alinhado às melhores práticas portuárias do mundo”, afirmou o secretário, acrescentando: “Com os projetos em andamento, o porto entra em uma nova fase, em que expansão, eficiência e sustentabilidade caminham juntas para sustentar o crescimento do comércio exterior brasileiro nas próximas décadas”.

História

Fundado oficialmente em 2 de fevereiro de 1892, data que marca a inauguração do porto organizado com a atracação do navio inglês Nasmith nos então 260 metros de cais, o Porto de Santos soma hoje 134 anos de história. As atividades portuárias no litoral santista, no entanto, remontam ao século 16. Atualmente, o maior porto do país conta com cerca de 16 quilômetros de cais disponíveis para atracação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS – ENTREVISTA - “O FUTURO DO PORTO DE SANTOS SERÁ GRANDIOSO”

Em entrevista exclusiva, o presidente da APS analisa os principais projetos em curso, do Tecon Santos 10 à expansão ferroviária, e os desafios de crescimento

Por **MARIANA NAROME** redacao.jornal@redebenevents.com.br



O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, falou com exclusividade ao BE News em um momento decisivo na história do maior complexo portuário da América Latina. Com R\$12,5 bilhões em investimentos previstos até 2028, o porto, que completou 134 anos no dia 2 de fevereiro, entra em um ciclo de expansão que combina aumento de capacidade, reordenamento logístico e redefinição da relação com a cidade e com o comércio exterior brasileiro.

Entre os projetos centrais dessa nova etapa estão o Tecon Santos 10, cujo leilão está previsto para o primeiro trimestre deste ano e que, sozinho, prevê R\$ 6,4 bilhões em aportes, e o avanço das obras da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), consideradas fundamentais para ampliar a participação do modal ferroviário e reduzir gargalos históricos de acesso. Segundo Pomini, essas intervenções já foram concebidas para um cenário de crescimento acelerado, capaz de absorver impactos como os esperados com o acordo Mercosul–União Europeia e a expansão contínua da corrente de comércio.

Na entrevista, o presidente da APS também detalha a estratégia do porto na agenda ESG e na transição energética, tema que vem ganhando centralidade na governança portuária, além de abordar os desafios da automação, da qualificação da mão de obra e do equilíbrio entre logística, turismo e uso urbano do território. Ao projetar o futuro, Pomini acredita que, com os investimentos em curso, é possível que o Porto de Santos deixe a atual 37ª posição no ranking mundial e passe a figurar entre os 20 maiores portos do mundo na década de 2040.

Presidente, o edital do Tecon Santos 10 deve ser publicado até o fim de maio deste ano. Com investimento de R\$ 6,4 bilhões, quais serão as principais contrapartidas exigidas da empresa vencedora para minimizar os impactos na cidade e nos trabalhadores portuários?

Desde o início, o projeto do Tecon Santos 10 vem sendo acompanhado por uma série de estudos técnicos aprofundados justamente para mitigar os impactos urbanos, viários e sociais decorrentes da ampliação da operação portuária. Estão previstas obras estruturantes relevantes, como a construção de dois viadutos, a readequação e modernização dos acessos viários, incluindo intervenções na região da Alemoa, além da criação de um novo condomínio logístico, pensado para organizar e absorver parte significativa da demanda operacional.

Essas soluções não atendem apenas ao Tecon 10, mas também consideram a transferência do terminal de cruzeiros para a região do Valongo, o que ampliará o fluxo de veículos leves e passageiros, especialmente entre os meses de outubro e abril. Tudo está sendo planejado de forma integrada para evitar gargalos logísticos, preservar a mobilidade urbana e garantir uma convivência equilibrada entre porto, cidade, trabalhadores e usuários.



Além da pera ferroviária, quais outras obras estruturantes da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) estão previstas para avançar em 2026?

Além da implantação da pera ferroviária, a Fips conta com um conjunto robusto de obras estruturantes previstas para avançar em 2026. Entre elas, destacam-se a revitalização da malha ferroviária existente, o início da implantação do Controle de Tráfego Centralizado, que permitirá maior automação, segurança e eficiência das operações ferroviárias, e a construção da passarela com rampa para ciclistas, nas proximidades da Alfândega.

Também está previsto o início das obras do Retopátio da Prainha, fundamental para ampliar a capacidade operacional da Margem Esquerda do Porto de Santos, além da conclusão da ponte ferroviária e dos acessos à pera dos terminais TEG/TEAG. Trata-se de um conjunto de intervenções estratégicas para fortalecer a multimodalidade e reduzir a dependência do transporte rodoviário.

Dos R\$ 12,5 bilhões previstos em investimentos até 2028, R\$ 6,14 bilhões serão aplicados em 2026 e 2027. Como a APS planeja gerir simultaneamente tantas obras de grande porte sem comprometer as operações do porto, que bateu recorde histórico em 2025?

A APS tem larga experiência na gestão simultânea de grandes obras sem comprometer as operações. O Porto de Santos opera com base em um planejamento rigoroso da navegação, que considera fatores climáticos, oceanográficos, operacionais e mercadológicos, sempre priorizando a segurança e a eficiência.

Obras complexas, como o túnel Santos-Guarujá, por exemplo, terão eventuais interrupções de navegação planejadas com antecedência, em diálogo permanente com os terminais, buscando sempre os períodos de menor impacto operacional. Esse modelo já é aplicado quando ocorrem eventos naturais, como ressacas ou neblina: assim que as condições permitem, a operação é retomada em sua totalidade.

Com planejamento, coordenação e diálogo, é plenamente possível executar investimentos de grande porte mantendo o Porto em plena atividade.

Presidente, qual é a sua visão pessoal sobre o papel do Porto de Santos na transição energética e na agenda ESG?

O Porto de Santos tem — e exerce — um papel de liderança na agenda ESG e na transição energética. Em agosto de 2023, lançamos o Manifesto ESG do Porto de Santos, um compromisso coletivo firmado pela APS, prefeituras da região e empresas do complexo portuário. Desde então, realizamos 15 encontros técnicos, promovendo conscientização e ações práticas. O movimento cresceu de forma expressiva: de 22 signatários iniciais, hoje são mais de 50.

Um exemplo concreto é o ESG Challenge, uma maratona de inovação que envolve universidades, startups, pesquisadores e profissionais do setor. As equipes vencedoras receberam bolsas da APS para desenvolver soluções reais para os desafios climáticos.

Na frente energética, firmamos contrato com a Fundação Valenciaport, referência mundial, para a elaboração do Plano de Descarbonização e do Plano Diretor Energético (PDE). Esses estudos irão mapear detalhadamente o consumo energético atual do Porto e apontar o caminho para a transição rumo a fontes cada vez mais limpas e sustentáveis. É um passo decisivo para o Porto do futuro.

Sobre o Porto-Logística e o Porto-Cidade, há um desafio de equilibrar turismo e logística de cargas, com competição por espaço, infraestrutura e recursos durante a temporada de cruzeiros. Na sua visão, qual deve ser a vocação prioritária do Porto de Santos: um hub logístico global de classe mundial ou um porto que também abraça sua vocação turística e cultural? É possível ser excelente nas duas frentes?

O Porto de Santos jamais pode abrir mão de sua vocação como hub logístico global, mas isso não é incompatível com fortalecer sua dimensão turística, cultural e urbana. Pelo contrário: é plenamente possível ser excelente nas duas frentes.



A transferência do terminal de passageiros para o Valongo, viabilizada com recursos do leilão do Tecon Santos 10, atende a um antigo desejo da cidade e estará integrada aos projetos de reurbanização do Centro Histórico, ao Parque Valongo e às iniciativas culturais da região. Mais do que infraestrutura, o Porto tem um papel social. Ele não é feito apenas de navios e guindastes, mas de pessoas.

Projetos como o Tripulantes do CENEP, que formou 115 jovens para atuar não só em cruzeiros, mas também em hotéis, bares e restaurantes, mostram que é possível criar pontes reais entre o Porto e a cidade, gerando oportunidades, inclusão e desenvolvimento.

O Porto está implementando tecnologias como rede 5G, inteligência artificial, drones e automação de processos. Como o senhor equilibra a necessidade de modernização tecnológica com a preservação de empregos dos trabalhadores portuários? Qual é sua visão sobre o futuro do trabalho no Porto de Santos em um cenário cada vez mais automatizado?

A modernização tecnológica é uma realidade irreversível. Tecnologias como inteligência artificial, internet das coisas, automação e sistemas integrados aumentam a eficiência, a segurança e reduzem falhas operacionais. Isso não significa perda de empregos. Significa transformação do trabalho.

Nosso compromisso é investir fortemente na requalificação dos trabalhadores portuários, para que a tecnologia seja uma aliada — e não uma substituta — do trabalho humano, que continuará sendo essencial no Porto de Santos.

Sobre atualidades e o mercado internacional, o senhor afirmou que o acordo Mercosul-União Europeia pode dobrar o movimento no Porto de Santos e que o crescimento médio de 5% ao ano tem a possibilidade de dobrar. Na sua avaliação pessoal, o Porto de Santos está preparado para esse salto?

Sim, o Porto de Santos está preparado. Há quatro anos, reposicionamos estrategicamente o Porto justamente para absorver um crescimento sustentado, que hoje já varia entre 5% e 7% ao ano.

Três anos atrás, apresentamos um plano ousado de expansão da infraestrutura, prevendo acessos, aprofundamento do canal, novos terminais e grandes obras estruturantes. O Porto de Santos responde por 30% da corrente comercial brasileira, conecta-se a 200 países e, atualmente, 15% das exportações têm como destino a União Europeia.

Segundo estimativas da CNI, esse fluxo pode dobrar em até 10 anos com o acordo. Obras como o túnel Santos-Guarujá, o aprofundamento do canal de 15 para 17 metros, as vias perimetrais e o Tecon Santos 10, que dobrará a capacidade de contêineres, já estavam planejadas exatamente para esse cenário.

Estamos construindo hoje a infraestrutura que sustentará o crescimento das próximas décadas.

Para concluirmos, se o senhor pudesse projetar o Porto de Santos para 2040, como gostaria que ele fosse? Que papel o senhor imagina para Santos no comércio global daqui a 14 anos?

Em 2025, o Porto de Santos alcançou a 37ª posição no ranking mundial, consolidando-se como o maior da América Latina e do Hemisfério Sul. Com os investimentos em curso e os que estão planejados, é absolutamente factível que, na década de 2040, o Porto de Santos esteja entre os 20 maiores portos do mundo.

O futuro do Porto de Santos será grandioso. Moderno, sustentável, integrado à cidade e estratégico para o comércio global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - COM RECORDES RECENTES, PORTO DE SANTOS MIRA O TECON SANTOS 10

Megaterminal previsto para a margem direita surge como peça-chave para acomodar a expansão da movimentação de contêineres nos próximos anos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Tecon Santos 10 terá uma área superior a 620 mil metros quadrados, berços preparados para receber navios maiores e capacidade estimada de até 3,5 milhões de TEU por ano

O desempenho histórico do Porto de Santos em 2025 ajuda a dimensionar os limites da infraestrutura atual e a explicar por que a implantação do megaterminal Tecon Santos 10 passou a ocupar o centro das atenções do setor portuário. Com 186,4 milhões de toneladas movimentadas e mais de 5,9 milhões de

TEU no ano, o complexo atingiu volumes que reforçam a necessidade de ampliar a capacidade de atendimento à carga containerizada.

O terminal promete elevar em cerca de 50% a capacidade de movimentação de contêineres do porto. Terá área superior a 620 mil m², quatro berços de atracação preparados para receber navios maiores e capacidade estimada de até 3,5 milhões de TEU por ano. Somado aos terminais já existentes, o Tecon poderá levar a capacidade anual do porto para cerca de 9 milhões de TEU.

Os investimentos previstos giram em torno de R\$ 6,4 bilhões, o que coloca o leilão como o maior já realizado no setor portuário brasileiro. A concessão terá prazo inicial de 25 anos, com possibilidade de prorrogação, e o critério de julgamento será o maior valor de outorga, com piso de R\$ 500 milhões. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, indicou que o leilão deverá ocorrer entre 30 de março e 20 de abril.

Recentemente validada pelo Tribunal de Contas da União, a modelagem em duas fases proposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários ainda concentra discussões quanto às condições de participação de armadores e operadores já presentes no porto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

PORTO DE SANTOS - “SANTOS PAUTA A REGULAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS”, DIZ FLAVIA TAKAFASHI

Diretora da Antaq afirma que decisões tomadas no porto orientam políticas públicas, investimentos e o planejamento do sistema aquaviário nacional

Por ALINE SILVA redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, o Porto de Santos “concentra demandas estruturais e regulatórias que acabam orientando grande parte do debate nacional”

O Porto de Santos concentra hoje as principais discussões regulatórias do setor aquaviário brasileiro e acaba funcionando como laboratório das políticas públicas que orientam o futuro da infraestrutura portuária no país. A avaliação é da diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, para quem a relevância operacional e econômica do maior porto da América Latina faz com que decisões tomadas em

Santos tenham efeitos diretos sobre a regulação e o planejamento do sistema portuário nacional.

Responsável por cerca de um terço da corrente de comércio exterior do Brasil, o complexo santista ocupa posição central na agenda do governo federal e da agência reguladora. É no Porto de Santos que se cruzam, de forma mais intensa, interesses públicos e privados, demandas logísticas, restrições



urbanas e desafios ambientais, exigindo do poder público decisões técnicas capazes de assegurar previsibilidade, segurança jurídica e condições para a realização de investimentos de grande porte.

Segundo Flávia Takafashi, esse protagonismo se reflete diretamente no trabalho da Antaq. De acordo com a diretora, o Porto de Santos acaba puxando as discussões regulatórias mais relevantes do país, tanto no âmbito da formulação de políticas públicas pelo Ministério de Portos e Aeroportos quanto na atuação da própria agência. “É um porto que concentra demandas estruturais e regulatórias que acabam orientando grande parte do debate nacional”, afirmou.

Entre os temas centrais em análise, a diretora destaca a concessão do canal de acesso, considerada estratégica para o crescimento do porto. Flávia Takafashi explica que o processo, sob sua relatoria, deve ser pautado nas próximas reuniões da Antaq e representa um passo fundamental para ampliar a capacidade operacional do complexo. “A concessão do canal de acesso é decisiva para dar ao porto uma perspectiva concreta de crescimento e aprofundamento. Todas as demandas de expansão passam, necessariamente, pelos acessos, tanto aquaviários quanto terrestres”, disse.

A expectativa é que 2026 marque um ponto de inflexão para o Porto de Santos, com projetos que avançam da fase de estudos para etapas efetivas de implementação. Intervenções no canal de acesso, ampliação da infraestrutura existente e novos arrendamentos estão no centro desse movimento, com impacto direto sobre a competitividade do porto no cenário internacional.

Na avaliação da diretora da Antaq, o peso de Santos no sistema portuário faz com que qualquer decisão regulatória tomada no âmbito do complexo tenha reflexos mais amplos. Flávia observa que, ao analisar as projeções de crescimento do setor e as necessidades de expansão da infraestrutura aquaviária, o Porto de Santos invariavelmente ocupa papel de destaque. Segundo ela, ao longo de 2026, a atenção estará concentrada, sobretudo, nas questões relacionadas aos acessos ao porto, tanto terrestres quanto aquaviários.

Nesse contexto, outro projeto considerado estruturante é o Tecon Santos 10. Flávia Takafashi afirma que o terminal de contêineres se encontra na fase final de consolidação do modelo que será levado a leilão, após a análise do Tribunal de Contas da União. A expectativa é que, superada essa etapa, sejam estabelecidas as cláusulas definitivas e a participação dos interessados. “Trata-se de um leilão que deve ocorrer neste ano e que terá impacto significativo não apenas para Santos, mas para todo o setor aquaviário nacional”, afirmou.

Necessidades

Para a diretora, o peso do porto santista faz com que o debate regulatório seja, em grande medida, moldado pelas suas necessidades específicas. Ela ressalta que há uma demanda constante do setor por aumento de capacidade, o que se traduz em projetos de renovação e ampliação dos terminais existentes. “Estamos falando do maior porto da América Latina, e a regulação acaba sendo pautada, em grande parte, pelas exigências de crescimento e modernização desse complexo”, avaliou.

O avanço da infraestrutura, no entanto, exige equilíbrio e capacidade de mediação. A expansão do Porto de Santos envolve impactos urbanos relevantes, disputas concorrenciais entre operadores e interesses distintos que precisam ser harmonizados. Nesse cenário, a regulação desempenha papel central na construção de consensos mínimos e na garantia do interesse público.

Flávia Takafashi lembra que questões concorrenciais também ocupam espaço relevante nas discussões regulatórias. Segundo ela, há sempre múltiplos interesses em jogo, que precisam ser mediados pela agência. A diretora avalia que o papel da regulação é justamente atuar como instância de equilíbrio. “A regulação tende a desagradar um pouco todos os lados, porque cada agente tenta puxar a decisão para o seu próprio interesse. Cabe à agência ficar no centro desse processo e extrair o maior benefício possível para o interesse público”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - OBRA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ AVANÇA SOB EXPECTATIVAS E CAUTELA

Enquanto o governo de São Paulo detalha cronograma e impactos positivos, prefeituras monitoram efeitos urbanos, sociais e ambientais da intervenção

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebene.com.br



Além da passagem para veículos, o projeto do túnel Santos-Guarujá contempla o VLT e faixas para ciclistas e pedestres, oferecendo alternativas de mobilidade sustentável

O Porto de Santos respira junto com a cidade. O maior porto da América Latina pulsa no coração da Baixada Santista e carrega consigo não apenas contêineres e cargas, mas também os desafios de uma região que cresce e se transforma. Entre essas situações-problemas, a mobilidade sempre ocupou lugar de destaque. A travessia entre Santos e Guarujá, por décadas realizada apenas por balsas, ganha agora uma nova perspectiva com o início da construção do túnel subaquático que une as duas cidades.

A obra promete transformar o cotidiano da região, encurtando distâncias e fortalecendo conexões entre o porto, as praias e as áreas urbanas. Depois de cem anos de espera, o projeto sai do papel e entra na fase de execução, trazendo consigo expectativas de desenvolvimento econômico, geração de empregos e impulso ao turismo.

A infraestrutura contempla não apenas a passagem de veículos, mas também um sistema de transporte sobre trilhos e espaços para pedestres e ciclistas, desenhando um futuro de conexões mais ágeis e sustentáveis para a Baixada Santista.

O grupo português Mota-Engil venceu o leilão e assumiu a responsabilidade pela construção da ligação subaquática. O Governo de São Paulo formalizou o contrato de parceria público-privada com a concessionária, estabelecendo prazos e etapas para a execução.

O secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, detalhou o cronograma: “Assinamos o contrato com a concessionária do Túnel Santos-Guarujá no último dia 29 de janeiro. O que era impossível e esperado há 100 anos nós vamos tornar possível. Agora nós começaremos a discutir o projeto funcional e o projeto executivo. No ano que vem, iniciaremos a mobilização e o início das obras”.

O planejamento prevê a fabricação de seis elementos que, após a submersão, formarão a estrutura do túnel em 2028.

“Em 2029, a gente começa a submergir esses elementos formando o túnel, para que em 2030, a gente tenha o comissionamento do túnel e ele entregue para a população”, explicou o secretário. Além da

passagem para veículos, o projeto contempla o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e faixas exclusivas para ciclistas e pedestres, oferecendo alternativas de mobilidade sustentável.

Apesar do avanço Santos (APS) contestou a validade jurídica do contrato, apontando questões relacionadas à falta de assinaturas e outros aspectos formais. A contestação introduz incertezas sobre o cronograma e pode representar obstáculos ao aporte financeiro necessário para a continuidade da obra.

Vigilância

Enquanto o estado avança com o cronograma, a Prefeitura de Santos mantém posição de vigilância sobre os impactos que a obra trará ao território municipal. O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, reconhece a importância estratégica do projeto para a mobilidade urbana e para a dinâmica do Porto de Santos, mas reforça que o município acompanha de perto cada etapa.

“A Prefeitura de Santos atua de forma integrada no planejamento urbano e viário para a chegada do túnel, avaliando impactos no sistema de mobilidade, no ordenamento do entorno e na convivência entre a infraestrutura da obra e as áreas residenciais”, enfatiza Orlandi.

A atenção concentra-se nas áreas diretamente afetadas pela intervenção, sobretudo o bairro do Macuco, onde a infraestrutura da obra conviverá com áreas residenciais. Para garantir que a população local não sofra com os transtornos da construção, o município apoia-se no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), instrumento que orienta as decisões sobre medidas compensatórias e mitigadoras.

O discurso municipal reflete a tentativa de equilibrar os benefícios do desenvolvimento com a proteção das comunidades afetadas. “A Prefeitura de Santos entende que grandes obras de infraestrutura precisam caminhar junto com responsabilidade social, diálogo com a população e transparência”, diz Orlandi.

Ele acrescenta que “o Túnel Santos-Guarujá tem potencial para trazer ganhos importantes de mobilidade, desenvolvimento econômico e integração regional, mas esses benefícios devem ser construídos com respeito às comunidades impactadas”.

Do outro lado do estuário, a Prefeitura de Guarujá enxerga a obra como porta de entrada para uma nova fase de desenvolvimento. A redução do tempo de deslocamento entre as cidades promete ampliar consideravelmente o fluxo de visitantes, beneficiando tanto quem se hospeda quanto quem realiza passeios de curta duração. O município, tradicionalmente procurado por suas praias e pela estrutura de receptivo turístico nos finais de semana, prepara-se para receber um volume maior de turistas com a melhoria da mobilidade regional.

A expectativa vai além do turismo de lazer. A administração municipal estima a geração de cerca de 9 mil empregos diretos e indiretos durante a execução da obra, movimentando hotelaria, gastronomia e comércio.

A nova infraestrutura tende a valorizar a região e atrair investimentos em empreendimentos turísticos e imobiliários, modificando o perfil econômico da cidade. O prefeito Farid Said Madi celebra o momento: “O Túnel Santos-Guarujá é uma obra histórica, com efeitos duradouros na vida da população e na infraestrutura do município”.

Porém, o otimismo também convive com preocupações ambientais. Guarujá abriga uma diversidade de ecossistemas costeiros cuja fragilidade exige cuidados durante a execução da obra. A Prefeitura conduz estudos técnicos para avaliar possíveis impactos ambientais e aguarda a conclusão dessas análises para dimensionar as medidas mitigadoras e compensatórias necessárias.

O compromisso da gestão municipal passa pela garantia de que o desenvolvimento ocorra de forma integrada à sustentabilidade ambiental, preservando as características naturais que marcam a identidade do município.

Recursos e impacto

A obra será realizada com recursos da União, por meio da própria Autoridade Portuária, complementada com verba do governo estadual, em um investimento estimado em R\$ 6,8 bilhões.

Segundo a instituição, os principais beneficiários serão cerca de 80 mil pessoas que atravessam diariamente o estuário. Para o porto, os ganhos incluem a redução do percurso rodoviário de mais de 40 quilômetros para menos de mil metros, maior segurança para a navegação com o fim do cruzamento das balsas com os cargueiros, e maior mobilidade de cargas e trabalhadores entre as duas margens.

A interação facilitada entre os dois lados do complexo portuário aumenta a importância de Santos como hub logístico do Brasil.

“Os usuários do porto terão opções econômicas a escolher dentre as oferecidas pelos terminais, podendo usar a que melhor ofereça ligações com o sistema marítimo brasileiro e da América do Sul”, destaca a APS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - PERA AMPLIA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS

Conclusão do novo traçado interno deve reduzir manobras, elevar a fluidez dos trens e sustentar a expansão da movimentação de cargas nos próximos anos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Porto de Santos tem capacidade para movimentar cerca de 50 milhões de toneladas por ferrovia. A projeção da Fips é ampliar esse volume para 115 milhões de toneladas até 2030

A conclusão da pera ferroviária, prevista para este ano, concentra hoje boa parte das expectativas da Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips) e ajuda a dimensionar o papel que a ferrovia deve assumir no próximo ciclo de crescimento do maior porto do país.

“2026 é um ano em que vamos ter uma pros pecção de cargas maior do que 2025 e temos que estar preparados para isso”, afirmou em novembro o diretor-presidente da Fips, João Almeida.

Responsável pela gestão da ferrovia interna do Porto de Santos, a Fips foi criada a partir de um contrato de 35 anos. Reunindo Rumo, MRS e VLI, iniciou suas operações em 2023.

Hoje, o Porto de Santos tem capacidade para movimentar cerca de 50 milhões de toneladas pelo modal ferroviário. A projeção da Fips é ampliar esse volume para 115 milhões de toneladas até 2030.

A pera, em formato circular, permite que os trens entrem e saiam sem a necessidade de desmembramento das composições, reduzindo manobras e tempo de permanência dentro do porto.

A estrutura ocupa uma área de cerca de 102 mil m². Com a conclusão do loop completo, a AG-Fips estima um ganho adicional entre 15 milhões e 20 milhões de toneladas por ano na movimentação ferroviária.

As obras começaram em 2024. Parte das intervenções já foi concluída, como ajustes de traçado, ampliação de linhas e adequações na interface com os terminais. As fases finais concentram-se na compatibilização para a saída dos trens e no fechamento do trecho circular.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS APOSTA EM ENERGIA LIMPA E ELETRIFICAÇÃO DO CAIS

Com foco em ESG, APS estuda ampliar a geração em Itatinga, implantar OPS para grandes navios e estruturar planos de transição energética

Por **VANESSA PIMENTEL** redacao.jornal@redebenews.com.br



A Usina de Itatinga vem passando por um processo de repotencialização, que inclui estudos para a produção de hidrogênio verde e o aumento da produção da energia elétricavel

O Porto de Santos está trabalhando para acelerar a sua estratégia de descarbonização e outras ações voltadas aos três pilares do ESG (Ambiental, Social e Governança). Na área ambiental, quer aumentar a capacidade de geração de energia renovável proveniente da Usina Hidrelétrica de Itatinga, que alimenta parte das operações portuárias, e tem planos para eletrificar o cais, visando o atendimento aos grandes navios. Os projetos ainda não têm prazos definidos, mas segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), são agendas que estão em prioridade.

A usina vem passando por um processo de repotencialização, que inclui estudos para a produção de hidrogênio verde (H2V) e o aumento da produção da energia elétrica. A ideia é que o H2V abasteça os equipamentos do porto, e a nova demanda de energia seja voltada às embarcações de grande porte, quando atracadas.

Até o momento, apenas os rebocadores do porto são elétricos e abastecidos diretamente por tomadas no cais. “Em 2024, o porto deu um passo inédito com a eletrificação dos rebocadores por meio do sistema Onshore Power Supply (OPS), que permite que as embarcações atracadas operem sem consumo de combustível fóssil, utilizando energia limpa gerada em Itatinga. A APS já estuda a expansão do modelo para toda a estrutura portuária, alinhada a um plano mais amplo de descarbonização das atividades logísticas”, explicou em nota.

O porto também espera a conclusão de dois importantes estudos que estão sendo feitos em parceria com a Fundação Valenciaport, com previsão de entrega dos dois para agosto de 2027. Trata-se do Plano de Descarbonização do complexo e do Plano Diretor Energético (PDE).

O primeiro tem como objetivo traçar diretrizes e metas para descarbonizar as operações de todo o complexo portuário, incluindo atividades da APS, dos terminais portuários, dos navios que operam no porto e dos modais de transporte ferroviário e rodoviário.

Já o PDE irá traçar diretrizes e ações para que o porto possa fazer a transição da energia fóssil para fontes de energia mais limpas. O plano vai revelar em detalhes como o complexo portuário consome energia hoje, mostrando o quanto de cada tipo de energia o porto utiliza e o que será necessário para operar com mais sustentabilidade no futuro.

Atualmente, apenas 10% dos navios do mundo estão adaptados para combustíveis alternativos, não fósseis. Mas, os armadores internacionais já começaram a produzir navios movidos a gás e a hidrogênio, entre outras fontes menos emissoras de CO2, além de adaptar as embarcações a diesel. “Por essa razão, a APS precisa antecipar-se a esse movimento para que o Porto de Santos possa

receber esses navios no futuro, contando com a infraestrutura necessária para reabastecimento”, pontuou a gestão.

Social

Além do eixo ambiental, o ciclo de investimentos em curso que vão ao encontro do pilar social prevê R\$ 12,5 bilhões em obras até 2028. Entre os projetos estruturantes está o túnel Santos-Guarujá, que deve integrar os nove municípios da região metropolitana e beneficiar cerca de dois milhões de pessoas por dia. Atualmente, cerca de 80 mil pessoas cruzam diariamente o canal por um sistema que movimenta 27 mil veículos, enquanto caminhões precisam percorrer mais de 40 quilômetros para a travessia.

A requalificação urbana da área portuária também integra a estratégia de desenvolvimento sustentável. A criação do Parque Valongo e a revitalização de armazéns históricos impulsionam a recuperação do Centro de Santos, ampliando o uso cultural, turístico e econômico da região.

Governança

Na governança, a APS destacou as estruturas voltadas à integridade institucional, com Ouvidoria ativa, departamento de Integridade e política interna baseada em mecanismos de prevenção a ilícitos e promoção da transparência. Em 2024, a empresa realizou concurso público e efetivou 266 novos colaboradores, o que, segundo a gestão, reforça a capacidade técnica da autoridade portuária.

Entre as iniciativas previstas para o futuro neste segmento está a criação do Selo ESG da APS, que deve reconhecer empresas que adotem padrões elevados de sustentabilidade ambiental, responsabilidade social e boas práticas de governança. Para a estatal, o selo, ao fortalecer a reputação das companhias, vai ampliar a competitividade, além de contribuir para a mitigação dos impactos ambientais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - NOVA PISTA DA IMIGRANTES PROMETE AGILIZAR ESCOAMENTO DO PORTO

Com traçado em túneis e viadutos, obra deve ampliar a capacidade de veículos pesados e melhorar a logística entre o planalto e a Baixada Santista

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Corredor Porto-Indústria: via expressa planejada para ligar a terceira pista diretamente às áreas portuárias. A proposta foi apresentada pela Prefeitura de Cubatão ao Governo de SP

A futura terceira pista da Rodovia dos Imigrantes é tratada como uma das principais obras estruturantes para a logística de acesso ao Porto de Santos nos próximos anos. Projetada para ampliar a capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes e reorganizar o fluxo de caminhões entre o planalto e a Baixada Santista, a nova ligação deve ter efeitos diretos sobre a eficiência do escoamento da carga portuária.

O traçado previsto terá cerca de 21,5 km no trecho de serra, com predominância de túneis — aproximadamente 80% do percurso — além de viadutos e obras de arte especiais.

A nova pista deverá operar com duas faixas e acostamento, com possibilidade de reversão conforme a demanda. Os estudos indicam aumento de cerca de 25% na capacidade total do sistema e uma ampliação expressiva da capacidade de descida de veículos pesados, hoje concentrada quase exclusivamente na Via Anchieta.

O cronograma mais recente prevê o início das obras no segundo semestre deste ano. Em recente visita a Cubatão, o governador Tarcísio de Freitas disse que o investimento estimado gira em torno de R\$8 bilhões. O projeto básico está concluído, enquanto a etapa de licenciamento ambiental segue em análise pelos órgãos competentes.

No fim de janeiro, a Prefeitura de Cubatão apresentou ao governo estadual a proposta do Corredor Porto-Indústria, uma via expressa planejada para conectar a terceira pista diretamente às áreas portuárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

Poderes iniciam 2026 dando benefícios para servidores e ampliando gastos

Congresso e Judiciário concedem pacotes de reajustes até fora do teto e driblam regra fiscal

Por Bernardo Lima — Brasília



Praça dos Três Poderes, em Brasília — Foto: Foto Cristiano Mariz/Agência O Globo

Os Três Poderes começaram o ano de eleições concedendo benefícios para servidores e ampliando gastos. Projetos aprovados nesta terça-feira reajustaram salários e criaram gratificações para funcionários do Executivo e Legislativo.

No Judiciário, o Supremo Tribunal Federal (STF) excluiu receitas do Ministério Público da União das regras do arcabouço fiscal. Em dezembro do ano passado, o presidente Lula sancionou aumento de 8% para servidores do Judiciário.

Reajuste do Legislativo

Em um dia marcado por bondades, o Congresso Nacional aprovou ontem dois projetos que concedem reajustes para servidores da Câmara e do Senado. Os textos também mudam a estrutura de carreiras do Legislativo federal e ampliam gratificações vinculadas ao desempenho e o exercício de funções.



De acordo com os relatórios, os projetos concedem cerca de 9% de reajuste ao ano para funcionários do Congresso. O texto também cria gratificações de desempenho que podem alcançar o equivalente a 100% do salário-base dos funcionários.

Hugo Motta e Davi Alcolumbre na abertura dos trabalhos legislativos de 2026 — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O projeto teria um impacto anual de cerca de R\$ 540 milhões ao se considerar as informações que constam no relatório da Câmara. O texto do Senado não tem estimativas de valores. O projeto seguirá para a sanção do presidente Lula.

Reajuste do Executivo

Também ontem, a Câmara dos Deputados aprovou o projeto que cria 16 mil cargos no Ministério da Educação, outros 1,5 mil no Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) e autoriza a instalação do Instituto Federal do Sertão Paraibano. O alcance do texto vai além da abertura de vagas e promove um amplo redesenho de estruturas de pessoal do Executivo. A proposta segue agora para análise do Senado Federal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

MASTER: RELATOR DE CPI VÊ SUSPEITA DE LAVAGEM DE DINHEIRO EM CONTRATO COM MULHER DE MORAES

Requerimentos da comissão criada para apurar avanço do crime organizado pedem convocação de Viviane Barci de Moraes e quebras de sigilo de escritórios e empresa da família

Por Johanns Eller



A mulher do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, a advogada Viviane Barci de Moraes, na reabertura das atividades do Judiciário no dia 2 de fevereiro — Foto: Brenno Carvalho/O Globo.

O relator da CPI do Crime Organizado no Senado Federal, Alessandro Vieira (MDB-SE), sustenta que há “fundadas suspeitas” de que o contrato de R\$ 129 milhões entre o Banco Master e o escritório de Viviane Barci de Moraes, mulher do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, seja “produto direto” da lavagem de dinheiro de organizações criminosas.

Esse é um dos argumentos que embasam o requerimento em que o senador pede a quebra dos sigilos bancário, fiscal, telefônico e telemático do Barci de Moraes, protocolado na última segunda-feira (2) no Senado. Vieira também pediu a convocação de Viviane na comissão e a retirada dos sigilos de outro escritório mantido por ela, o Barci e Barci, e da empresa Lex Instituto de Estudos Jurídicos, que como mostramos no blog é dona de imóveis e carros de luxo da família Moraes.

Os requerimentos ainda dependem da aprovação pela maioria do colegiado, formado por 11 senadores. A CPI é presidida pelo governista Fabiano Contarato (PT-ES) e tem o bolsonarista Hamilton Mourão (Republicanos-RS) como vice.

Entre as justificativas de Vieira para pedir a derrubada dos sigilos do Barci de Moraes pela CPI do Crime Organizado estão as negociações entre o Master e a Reag, alvo da Operação Carbono Oculto, que apura a lavagem de dinheiro de facções criminosas no mercado de combustíveis e em instituições financeiras. O requerimento aponta que, segundo a investigação, o Master “teria sido irrigado por bilhões de reais oriundos de fraudes e tráfico de drogas ligados ao Primeiro Comando da Capital (PCC)”.

“A engenharia financeira desvelada aponta que fundos de investimento geridos pela Reag captavam recursos da facção criminosa e os internalizavam no Banco Master através da compra massiva de CDBs. Deste modo, há fundadas suspeitas de que os R\$ 129 milhões devidos à Barci de Moraes Sociedade de Advogados não constituiriam mera receita operacional de uma instituição financeira lícita, mas sim o produto direto da lavagem de dinheiro”, apontou o emedebista.

Ainda na avaliação do senador, o pagamento de R\$ 129 milhões pelos serviços advocatícios “desafia a lógica econômica de mercado” e representa uma “anomalia econômica” pela sua “nítida desproporção de valor”.



“Cifras dessa magnitude são raras até para bancas globais em casos de fusões multibilionárias”, observa Vieira ao defender a quebra dos sigilos.

Já no requerimento para convocar Viviane Barci de Moraes, o senador reforça que a “magnitude de tais cifras apresenta uma desconexão manifesta com a prática de mercado para o tipo de serviço prestado”, citando como exemplo um processo de queixa-crime por calúnia movido por Daniel Vorcaro e pelo Master no qual o escritório de Viviane saiu derrotado, como mostramos no blog.

Ainda de acordo com o parlamentar do MDB, tais circunstâncias sugerem que o contrato pode representar um “negócio jurídico simulado”, levando em conta o contexto do possível envolvimento do Master na lavagem de capitais do crime organizado.

Desde que o contrato foi revelado pelo blog, em dezembro de 2025, nem Viviane nem o ministro Alexandre de Moraes explicaram a razão dos valores tão altos pagos mensalmente e nem quais serviços foram de fato realizados.

Para Alessandro Vieira, “há, portanto, fundados indícios de que os vultosos pagamentos à sociedade de advogados tenham origem em recursos ilícitos, o que pode configurar, em tese, o crime de lavagem de dinheiro”, reitera.

Diferentemente de um convite, a convocação, se aprovada pela maioria da CPI, é obrigatória.

Empresa de fachada

Já em relação ao outro escritório mantido por Viviane, o Barci e Barci, o relator da CPI apontou a existência de uma “complexa teia de relacionamentos que ligam o Banco Master às sociedades de advocacia da família Barci de Moraes” e levanta a hipótese dele constituir uma “empresa de fachada” ao destacar que sua abertura se deu em setembro de 2025, dois meses antes da liquidação da instituição pelo BC, com atuação em Brasília.

“A criação de uma nova pessoa jurídica às vésperas do colapso do banco pagador levanta a suspeita veemente de uma manobra de estratificação ou blindagem patrimonial. Na tipologia clássica de lavagem de dinheiro, a abertura de empresas sucessoras serve para receber novos fluxos financeiros desvinculados das contas comprometidas da empresa original, dissociar o patrimônio dos riscos jurídicos e confundir o rastreamento financeiro”, afirmou.

“Há fundadas suspeitas de que a Barci e Barci tenha sido utilizada para recepcionar valores remanescentes do esquema ou ‘recursos de emergência’ drenados do Banco Master momentos antes da intervenção”.

Vieira alega ainda que institutos jurídicos como o Lex, ao contrário de escritórios de advocacia, “movimentam recursos através de rubricas ainda mais nebulosas e subjetivas, como patrocínios institucionais, cotas de apoio cultural e venda de ingressos corporativos” e, no caso da empresa mantida pela família, parece atuar “como uma holding patrimonial disfarçada de entidade acadêmica” também com suspeita de lavagem de dinheiro – o que também sustentaria a quebra dos sigilos da companhia.

Como publicamos no blog em setembro passado, o instituto é dono de 11 imóveis cujos valores declarados somam R\$ 12,4 milhões, incluindo a residência do ministro do STF em São Paulo, a sede do escritório de sua mulher e apartamentos milionários em Campos do Jordão (SP), além de automóveis, embora sua Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) seja de “treinamento em desenvolvimento profissional e gerencial”.

O relator da CPI afirma que, sob essa tipificação, a compra de imóveis só seria legal se fossem usados para as atividades do Lex, o que, em função de suas características e valores, seria uma hipótese “absolutamente inverossímil”.

“Na tipologia clássica de lavagem de dinheiro, a conversão de ativos financeiros em bens imóveis caracteriza a fase de integração, o momento crucial em que o capital ilícito é reinserido na economia formal com aparência de licitude”, escreve Alessandro Vieira.

“A aquisição de mansões ou apartamentos de luxo por um instituto educacional que, paradoxalmente, não possui corpo discente fixo ou estrutura física de ensino correspondente, é um alerta vermelho indiscutível”.

Para o senador, caso os sigilos bancários e fiscais sejam quebrados e apontam a coincidência de datas entre o recebimento de valores pelo Lex e a quitação de parcelas imobiliárias, haverá “prova inequívoca da lavagem de dinheiro”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

IMÓVEIS DE RONALDINHO GAÚCHO FORAM USADOS EM CAPTAÇÃO DE R\$ 330 MILHÕES DO MASTER SEM AVAL DO JOGADOR

Investigação aponta que empresas tomavam crédito do banco e, em seguida, com o dinheiro recebido, reinvestiam em outros fundos ligados à instituição financeira

Por Dimitrius Dantas e Eduardo Gonçalves — Brasília



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

sido cancelada.

Dois terrenos do ex-jogador Ronaldinho Gaúcho foram utilizados como lastro para que uma empresa captasse R\$ 330 milhões do Banco Master. Os recursos foram, em seguida, direcionados a fundos de investimentos ligados à própria instituição financeira. Segundo os advogados do ex-atleta, ele não tinha conhecimento da emissão dos créditos e a operação imobiliária original já havia

As investigações do Ministério Público Federal (MPF) apontam que o Master, por meio do Fundo City 02 — do qual o banco era o único cotista — concedia empréstimos para pessoas jurídicas que, na sequência, repassavam quase todo o montante a fundos administrados pela gestora de investimentos Reag. A exemplo do Master, a Reag foi liquidada pelo Banco Central.

Parte dessas operações começava com a emissão de títulos conhecidos no mercado como Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI). Esses papéis são lastreados em créditos imobiliários — como parcelas de financiamentos de imóveis ou aluguéis futuros.

O objetivo principal é a antecipação de recursos: a empresa recebe o dinheiro hoje para construir a obra, e os investidores que adquirem o CRI recebem juros pelo capital emprestado.

Em agosto de 2023, a empresa Base Securitizadora, citada na investigação sobre o Banco Master, realizou a emissão de R\$ 330 milhões em créditos para a S&J Consultoria. O lastro consistia em notas comerciais destinadas ao desenvolvimento de terrenos em Porto Alegre, incluindo duas áreas de propriedade do ex-jogador Ronaldinho Gaúcho. Advogados do ex-jogador da Seleção e sócios envolvidos no empreendimento, entretanto, afirmaram à reportagem que o negócio não foi adiante.

A defesa de Ronaldinho disse que, em 2021, iniciou negociações com as empresas União do Lago e Melk, mas as tratativas jamais prosperaram devido à falta de licenças ambientais e a pendências de IPTU.

O advogado de Darci Garcia da Rocha, sócio no empreendimento original, também afirmou desconhecer a emissão dos CRIs e a destinação dos recursos.

— As parcerias imobiliárias com o grupo do Ronaldinho não foram para frente por desacordo comercial — disse o advogado Maurício Haeffner, ressaltando ainda que não houve injeção significativa de recursos nos terrenos.

Reinvestimento

Investigação do Banco Central aponta que uma série de empresas adotou um tipo de movimentação semelhante: primeiro, emitiu CRIs ou outros instrumentos de crédito no mercado. Em seguida, com o dinheiro recebido, ao invés de investir em obras, realocava os valores em outros fundos ligados ao Master e à Reag.

No setor bancário, o tamanho do ativo é uma métrica crucial de solidez e capacidade de alavancagem. Ao registrar esses papéis como ativos de seus fundos, o grupo financeiro passava a apresentar ao mercado e aos órgãos reguladores um patrimônio maior do que realmente possui em bens tangíveis ou ativos de boa qualidade.

Os investigadores acreditam que essa estratégia era usada para melhorar os índices do Master, com o objetivo de atrair novos investidores e aumentar a credibilidade, mesmo que o dinheiro estivesse girando em um circuito fechado, sem gerar valor real na economia. Dessa forma, os terrenos serviam apenas como “fachada” para a captação. Enquanto os papéis circulavam no mercado financeiro inflando os indicadores do Banco Master, os lotes permaneciam vazios e as obras inexistentes.

As empresas envolvidas são investigadas pela Polícia Federal e foram alvos de mandados determinados pelo ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal (STF). O ministro destacou que o montante total de CRIs sob suspeita emitidos pela Base Securitizadora chega a R\$ 1 bilhão.

A Base Securitizadora foi criada pelo empresário César Reginato Ligeiro. Em 2022, ele deixou a companhia. A S&J foi criada em 2021, tendo como sócia a empresa Land I, também controlada por César Reginato Ligeiro. Atualmente, ele ainda consta como administrador da empresa que é sócia da S&J, a OCC S.A.

Procurado, Ligeiro afirmou que atua no mercado imobiliário desde 2010, com participação no desenvolvimento de projetos de loteamento, incorporação imobiliária e atividades correlatas.

“Ao longo de sua trajetória, integrou sociedades que realizaram operações usuais dos mercados financeiro e imobiliário, sempre em conformidade com a legislação e as normas aplicáveis. Eventuais questionamentos envolvendo terceiros ou fatos não relacionados à atuação direta das empresas operacionais devem ser analisados nos âmbitos competentes”, afirmou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/02/2026

INTELIGÊNCIA AMERICANA VAI INVESTIGAR INVESTIMENTO CHINÊS NO AGRO BRASILEIRO E ISSO PODE LEVAR A NOVAS RESTRIÇÕES

Por Luciana Casemiro



Aeronave despeja defensivos agrícolas em plantação de soja: 42% dos defensivos usados no país são importados da China — Foto: Agência Brasil/28-12-2023

No xadrez geopolítico jogado por Estados Unidos e China, o Brasil virou uma peça visada do tabuleiro — e o agro brasileiro pode ser um peão nessa disputa. No apagar das luzes do ano passado, foi incluída e aprovada pelo Congresso dos EUA a Seção 6705,

intitulada “Avaliação e relatório sobre os investimentos da República Popular da China no setor



agrícola do Brasil”, em tradução livre. A norma determina que o Diretor de Inteligência Nacional dos EUA, em coordenação com o secretário de Estado e o secretário de Agricultura, faça uma avaliação detalhada dos investimentos chineses no setor agrícola brasileiro — o que pode abrir flanco para novas medidas restritivas à entrada de produtos no mercado americano.

Essa avaliação deve tratar de terras, infraestrutura, produção de energia e outros insumos críticos, bem como das intenções estratégicas desses investimentos e de seus possíveis impactos nas cadeias globais de suprimento e na segurança alimentar. Andréia Weiss, advogada especialista em comércio internacional, explica que, embora a norma não crie restrições automáticas, constrói uma base narrativa e técnica capaz de sustentar medidas futuras, como restrições a produtos agrícolas associados a cadeias produtivas que contem com participação de capital chinês. Relatórios oficiais que vinculam investimentos estrangeiros a temas de segurança nacional, destaca, historicamente serviram de base para a adoção célere de medidas restritivas comerciais. Por isso, diz a advogada, a Seção 6705 não deve ser interpretada apenas como um exercício técnico de inteligência.

— Há um potencial ponto de apoio para futuras decisões de política comercial capazes de afetar, direta ou indiretamente, o agronegócio brasileiro. Existe, portanto, o risco concreto de que o relatório a ser elaborado com base nas premissas da Seção 6705 venha a ser utilizado para justificar restrições comerciais a produtos do setor agrícola que integrem cadeias produtivas com presença de capital chinês — ressalta Andréia Weiss, única brasileira integrante da Strategic Alliance on WTO and Trade Remedies Law and Practice, associação que reúne especialistas jurídicos em comércio internacional.

Leandro Gilio, professor do Insper Agro Global, vê a Seção 6705 como mais uma ação do governo Trump dentro da estratégia de segurança nacional para manter poder e hegemonia sobre a América como um todo. Em 2023 e 2024, os Investimentos Estratégicos Diretos (IED) da China no Brasil somaram US\$ 6,5 bilhões, o maior volume do país na América Latina, quase o dobro do segundo colocado, o Peru, que recebeu US\$ 3,7 bilhões.

— É mais uma ação ao estilo da “Doutrina Monroe” renovada agora como o “Corolário Trump”, indicando o interesse estratégico em manter certo controle sobre o hemisfério ocidental. A China se tornou o principal parceiro comercial do Brasil, especialmente nas exportações do agronegócio, e tem elevado investimentos para ampliar essa influência — afirma o professor.

Para Giglio, há duas questões centrais: a primeira é o interesse mútuo de China e Brasil em manter uma relação sólida de comércio e investimentos nesse setor, o que aproxima os países geopoliticamente e economicamente; a segunda é como isso afetará o Brasil, algo ainda incerto. Ele não descarta o risco de novas retaliações dos Estados Unidos ao agro brasileiro, mas também vê possibilidade de aumento do investimento americano no país para rivalizar com a China:

— Por um lado, existe a possibilidade de elevação de investimentos por parte dos EUA, em uma tentativa de rivalizar com a China, o que pode trazer benefícios. Por outro, essa pressão diplomática pode não ser positiva, caso os EUA tentem impor limites à relação com a China, o que poderia prejudicar o Brasil.

O professor chama atenção para o fato de que 43% dos defensivos agrícolas importados pelo Brasil vêm da China e apenas 18% dos Estados Unidos. Já em relação ao maquinário, a proporção é inversa: 43% têm origem americana e 16%, chinesa — o que mostra que há oportunidades para elevação de investimentos.

Confira alguns dos grandes investimentos chineses no agro brasileiro

Andréia Weiss fez um levantamento sobre alguns dos principais investimentos chineses no agronegócio brasileiro para o blog e a destaca que uma das maiores tradings de grãos em operação no país é a COFCO International, grupo estatal chinês com atuação integrada na originação, armazenagem, processamento e exportação de grãos. Além disso, as empresas de trading e fornecimento de insumos Fiagril, no Mato Grosso, e Belagrícola, no Paraná, foram adquiridas em 2017 pela então Hunan Dakang, atualmente PengDu, braço agrícola do Shanghai Pengxin Group.

O capital chinês também está presente na infraestrutura logística essencial ao escoamento da produção agrícola. Em 2022, a COFCO arrematou a concessão, por 25 anos, do terminal STS-11, no Porto de Santos (SP). A primeira fase do empreendimento foi inaugurada em março de 2025 e, com a conclusão das obras prevista para 2026, a empresa estima alcançar movimentação anual de 14,5 milhões de toneladas de grãos, tornando o terminal o maior ativo da COFCO fora da China. A companhia também adquiriu 23 locomotivas e 979 vagões, com capacidade para transportar até 4 milhões de toneladas anuais de soja, milho e açúcar até o Porto de Santos, utilizando principalmente a ferrovia operada pela Rumo, que liga Rondonópolis (MT) ao litoral paulista.

Também em 2017, ressalta Andréia, os ativos de sementes de milho da Dow AgroSciences no Brasil foram adquiridos pelas empresas chinesas Yuan LongPing High-Tech Agriculture e CITIC Agri Fund Management, ampliando a presença chinesa em segmentos estratégicos da produção agrícola.

A presença chinesa em portos brasileiros se estende, ainda, ao Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), cujo controle foi adquirido em 2017 pela China Merchants Port (CMPort).

Em 2025, lembra a especialista, houve ainda o anúncio de um acordo preliminar envolvendo a China Merchants Port (CMPort) para a aquisição de participação majoritária na Vast Infraestrutura, empresa que opera o terminal do Porto do Açu (RJ) apto a receber navios petroleiros de grande porte (VLCC). A operação, ressalta Andréia, ainda sujeita a aprovações regulatórias e a condições precedentes, não foi concluída até o momento, mas sinaliza o interesse estratégico chinês em ativos logísticos considerados críticos, especialmente aqueles ligados à exportação de commodities energéticas e ao escoamento de produção em larga escala.

A advogada lembra ainda o Memorando de Entendimento (MoU) sobre mecanização e tecnificação da agricultura familiar, assinado em 13 de maio de 2025 durante visita oficial do governo brasileiro à China. O acordo foi celebrado entre o Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA) e o Ministry of Agriculture and Rural Affairs (MARA) e prevê um pacote estimado de até R\$ 27 bilhões em investimentos entre 2025 e 2030. O foco central é a modernização da agricultura familiar brasileira, com ampliação do acesso a máquinas agrícolas de menor porte, equipamentos de irrigação, tecnologias digitais de gestão rural, mecanização adaptada a pequenas propriedades e soluções de energia renovável, visando elevar a produtividade, a eficiência energética e a integração tecnológica de um segmento historicamente menos mecanizado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

ENTRE SUPERSALÁRIOS E FALTA DE TRANSPARÊNCIA, CONGRESSO DEVE EXPLICAÇÕES AO CONTRIBUINTE

Por Míriam Leitão



Praça dos Três Poderes. Ao lado o STF e o Congresso Nacional. Ao fundo a Esplanada dos Ministérios. — Foto: Foto Cristiano Mariz/Agência O Globo

A Câmara deve explicações ao contribuinte brasileiro. Enquanto se discute uma Reforma Administrativa que busca acabar com distorções e aumentar a transparência, projetos aprovados nesta terça-feira pela Casa vão exatamente na direção contrária. Um projeto cujo texto não se sabe exatamente de onde veio, além de reajustes aos servidores, cria, por exemplo, uma escala 3 por 1, que garante direito a uma folga a cada três dias de trabalho — uma benesse sem cabimento no momento em que o país começa a discutir o fim da escala 6 por 1. Com essa medida, cria-se mais um penduricalho: se não houver a folga, o servidor recebe em dinheiro, sendo que esse adicional é livre de Imposto de Renda. Também foram estabelecidas gratificações que abrem brecha para que a remuneração dos servidores ultrapasse em até 100% o teto — mais um absurdo inexplicável.

E não foi só a Câmara. O Senado aprovou um projeto que cria novas vantagens para um grupo já privilegiado de servidores. Na escala do salário médio do funcionalismo público, o Judiciário está no topo do ranking, seguido pelo Legislativo, com o Executivo na terceira posição.

Também foi aprovado um projeto do Executivo — este discutido há mais tempo — que cria novos cargos, a maioria no Ministério da Educação, principalmente para professores. Não se trata de cargos da atividade-meio, mas da atividade-fim, afinal é preciso ampliar o quadro de educadores. Ainda assim, isso precisa ser melhor compreendido.

O fato é que a Câmara concedeu não só aumentos que representam o dobro da inflação — o que levará salários-base a praticamente dobrarem até 2029 — como também criou penduricalhos que distorcem completamente a remuneração dos servidores. Há um segundo ponto, que é a falta de transparência. E um terceiro, que é a abertura de novas possibilidades de remuneração acima do teto.

A proposta de Reforma Administrativa do deputado Pedro Paulo acaba com qualquer remuneração acima do teto. O ministro Fernando Haddad apresentou ao Congresso uma proposta para que a lei fosse cumprida — o fim dos supersalários, ou seja, que ninguém recebesse acima do limite estabelecido —, mas a medida sequer foi votada pelos parlamentares e acabou arquivada.

O gasto público é importante, como escrevi aqui nesta terça-feira, para que os órgãos cumpram sua missão. O gasto aprovado pela Câmara nesta terça-feira, no entanto, não respeita o contribuinte.

Há ainda um ponto essencial: não se sabe exatamente quanto essas propostas aprovadas vão custar nem de onde sairão os recursos. O governo federal informou que o custo total será de R\$ 5,3 bilhões neste ano. Mas ainda não há clareza sobre o impacto das demais medidas. E a Câmara sabe que não se pode aprovar novos gastos sem definir o tamanho do impacto ao longo do tempo e qual será a fonte de custeio — é isso que estabelece a Lei de Responsabilidade Fiscal. Esse esclarecimento ainda é devido pelo Congresso Nacional.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

SOFTWARE ISRAELENSE, EXPERIÊNCIA DA LAVA-JATO E BLOQUEIO DE WI-FI: COMO A PF FAZ A PERÍCIA NOS CELULARES DOS ALVOS DO CASO MASTER

Estratégia para acessar dados de Vorcaro e outros investigados inclui quebra de senha e sala de acesso restrito

Por Eduardo Gonçalves — Brasília



Daniel Vorcaro, dono do Banco Master — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Em depoimento à Polícia Federal (PF), o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, admitiu que tinha “amigos de todos os Poderes” da República e se recusou a fornecer a senha do seu celular, alegando o receio de vazamento das suas “relações pessoais e privadas”.

Mas parte do conteúdo do equipamento dele, de seus parentes e ex-sócios, e do investidor Nelson Tanure — apreendidos durante as duas fases da Operação Compliance Zero —, já foi extraído em uma sala de acesso restrito do Instituto Nacional de Criminalística (INC), em Brasília, e depois encaminhado à Procuradoria-Geral da República (PGR).

Apesar de não ter contado com a colaboração do banqueiro, a PF dispõe de dois programas — um israelense e um americano — que conseguem quebrar a senha dos dispositivos e acessar boa parte dos arquivos.



O teor das mensagens e áudios trocados por Vorcaro será determinante para manutenção ou não do caso no Supremo Tribunal Federal (STF). Relator do inquérito, o ministro Dias Toffoli já reconheceu a possibilidade de enviá-lo à primeira instância ao serem “encerradas as investigações”.

Junto com quatro peritos escolhidos por Toffoli, a equipe do procurador-geral da República, Paulo Gonet, já está se debruçando sobre o material.

A extração dos celulares foi coordenada pelo perito Luiz Felipe Nassif, chefe do Serviço de Perícias em Informática da PF. Formado no Instituto Militar de Engenharia do Exército (IME), ele já atuou em grandes operações, como a Lava-Jato e a Lesa-Pátria, e é especialista em processar grande volume de dados e inteligência artificial.

Nassif foi o idealizador da ferramenta chamada Indexador e Processador de Evidências Digitais (Idep), software usado há mais de dez anos pela PF para identificar dados de interesse em meio a milhões de gigabytes.

Num primeiro momento, os celulares foram acondicionados em um recipiente metálico que bloqueia ondas eletromagnéticas e o sinal de Wi-Fi. Desse modo, evita-se que o dispositivo se conecte a alguma rede e possa ter arquivos apagados remotamente. O conteúdo digital é tratado como espécie de “cena do crime” que precisa ser preservada — a chamada cadeia de custódia.

Recuperação de arquivos

Depois, os aparelhos costumam ser conectados por cabos a equipamentos dos programas Cellebrite (israelense) e Greykey (americano), que têm capacidade para romper senhas e barreiras para acessar os sistemas iOS (iPhone) e Android (Google).

No caso do celular de Vorcaro — um iPhone 17 Pro, a última geração da marca — a extração pode levar mais tempo por ter mais obstáculos digitais. Esses programas precisam passar por atualizações constantes à medida que modelos são lançados.

A praxe é que o processo de extração e análise leve de uma semana a um mês, mas isso depende do tamanho do material a ser avaliado.

Em seu WhatsApp, Vorcaro mantinha grupos que podem ser de interesse da PF, como “MasterFactor”, criado em 12 de novembro de 2025 — cinco dias antes de ele ser preso na primeira fase da Operação Compliance Zero.

Pouco antes dela ser deflagrada, o grupo Fictor anunciou que compraria as ações de Vorcaro no Master por R\$ 3 bilhões, com o apoio de investidores de Dubai, cujos nomes nunca foram revelados. Nesta semana, as empresas Fictor Holding e Fictor Invest entraram com um pedido de recuperação judicial para conseguir honrar dívidas e compromissos que somam R\$ 4,2 bilhões.

No WhatsApp de Vorcaro aparecem cinco grupos que mencionam a gestora Reag ou seu fundador João Carlos Mansur, também alvo da operação. Assim como o Master, a Reag teve a liquidação decretada pelo Banco Central. Parte desse material, obtido pelo GLOBO, chegou a ser repassado à CPI do INSS, mas depois teve o acesso bloqueado por decisão de Toffoli.

Outro perito escolhido por Toffoli para atuar no caso é Enelson da Cruz Filho, especialista em análise financeira da Polícia Federal. Formado em Ciências Contábeis, já atuou no caso dos descontos indevidos do INSS e deve ajudar na verificação de planilhas e tabelas que devem ser encontradas no material apreendido.

A perícia da PF tem expertise em técnicas para recuperar arquivos, áudios e mensagens que foram apagados pelos alvos. Uma delas é o chamado datacarving, que varre o armazenamento bruto dos dispositivos, tentando recompor os dados excluídos ou corrompidos por meio de fragmentos.

CK HUTCHISON INICIA ARBITRAGEM CONTRA O PANAMÁ APÓS PERDER A CONCESSÃO PORTUÁRIA NO CANAL, POR PRESSÃO DOS EUA

Empresa com sede em Hong Kong acusa o governo panamenho de causar 'sérios danos' em decorrência de 'uma campanha estatal' contra ela

Por AFP — Cidade do Panamá



Porto de Balboa, no Canal do Panamá: a empresa dinamarquesa Maersk assumiu temporariamente a gestão, uma vez que a empresa de Hong Kong CK Hutchison teve a concessão anulada após pressão dos EUA — Foto: MARTIN BERNETTI / AFP

A subsidiária da CK Hutchison, com sede em Hong Kong, anunciou ter iniciado um processo de arbitragem internacional contra o Panamá, após os tribunais do país centro-americano anularem, sob pressão dos EUA, a concessão que lhe permitia operar dois portos no canal interoceânico.

A Panama Ports Company (PPC) anunciou, em comunicado, que "iniciou um processo de arbitragem contra o Panamá" com base "no contrato de concessão aplicável e nas Regras de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional".

No comunicado, que não especifica o valor da indenização solicitada, a empresa acusa o Panamá de lhe causar "sérios danos" em decorrência de "uma campanha estatal" contra ela, que culminou na anulação da concessão para operar os portos de Balboa, no lado do Pacífico, e Cristóbal, no lado do Atlântico.

"A arbitragem também surge após extensos esforços da PPC ao longo do último ano para consultar e evitar disputas. (...) O Estado panamenho tem rotineiramente rejeitado comunicações, esforços de consulta e pedidos de esclarecimento", acrescentou.

Até monumento chinês é derrubado no Canal do Panamá, em meio a ameaças de Trump
Em uma decisão rejeitada pela China e pela empresa, mas aplaudida pelos Estados Unidos, a Suprema Corte do Panamá invalidou, na quinta-feira, o contrato por considerá-lo "inconstitucional", após repetidas ameaças do presidente Donald Trump de que retomaria a hidrovia por estar "sob o controle" de Pequim.

O tribunal superior declarou "inconstitucionais" as leis sob as quais a PPC, uma subsidiária da CK Hutchison Holdings, controlava as duas docas desde 1997, como parte de um contrato renovado em 2021 por 25 anos.

De acordo com a decisão, unânime entre os membros do tribunal pleno e à qual a AFP teve acesso, a concessão tinha "um viés desproporcional em favor da empresa", sem "qualquer justificativa" e em detrimento dos cofres do Estado.

Além disso, a renovação do contrato foi realizada automaticamente, sem "aprovação" da Controladoria-Geral e sem "renegociação" dos termos, apesar do crescimento do setor portuário, acrescenta a decisão de 69 páginas.

Após a decisão judicial, o governo panamenho anunciou que a empresa dinamarquesa Maersk assumiria temporariamente a administração dos terminais portuários até que uma nova concessão seja outorgada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

NAVIOS DE GUERRA DOS ESTADOS UNIDOS CHEGAM À CAPITAL DO HAITI

País caribenho sofre há anos com a violência das gangues, e no próximo dia 7 de fevereiro será o fim oficial do mandato do Conselho Presidencial de Transição (CPT)

Por AFP — Porto Príncipe



Os navios USS Stockdale, USCGC Stone e USCGC Diligence chegam à baía de Porto Príncipe, no Haiti — Foto: Reprodução / Redes Sociais

Navios de guerra dos Estados Unidos chegaram ao Haiti, informou nessa terça-feira a embaixada dos EUA na ilha caribenha, em meio à ofensiva contra as gangues e à instabilidade política do país.

“Os navios USS Stockdale, USCGC Stone e USCGC Diligence chegaram à baía de Porto Príncipe como parte da operação ‘Southern Spear’”, disse a embaixada dos Estados Unidos no Haiti em sua conta no X, por ordem do secretário de Defesa, Pete Hegseth.

“Sua presença reflete o firme compromisso dos Estados Unidos com a segurança, a estabilidade e um futuro melhor para o Haiti”, acrescentou o texto.



Veículo policial circula entre carros incendiados por gangues e usados como barricadas durante confrontos com as forças de segurança haitianas — Foto: Clarens SIFFROY / AFP

A chamada operação “Southern Spear” (Lança do Sul), anunciada em novembro por Hegseth, faz parte do deslocamento de navios de guerra e aeronaves militares dos Estados Unidos na América Latina para combater, segundo Washington, as embarcações usadas para o tráfico de drogas por cartéis “narcoterroristas”. As operações americanas no Caribe e no Pacífico já deixaram mais de 100 mortos, sem que tenha havido qualquer comprovação de que os alvos eram realmente narcotraficantes.

Haiti, o país mais pobre do continente americano, atravessa novas turbulências políticas a poucos dias do fim oficial do mandato do Conselho Presidencial de Transição (CPT), o órgão de governo, previsto para 7 de fevereiro.

O país caribenho sofre também há muitos anos com a violência de gangues criminosas, que cometem assassinatos, estupros, saques e sequestros.

Os Estados Unidos anunciaram recentemente novas restrições de vistos dirigidas a altos responsáveis haitianos, entre eles membros do CPT, acusados de apoiar as gangues na ilha caribenha.

Os navios americanos, entre eles o USS Stockdale, fazem parte da armada enviada pelos Estados Unidos ao Caribe no âmbito do combate ao tráfico de drogas.

Os Estados Unidos capturaram, em 3 de janeiro, o mandatário venezuelano Nicolás Maduro, levado à Nova York para enfrentar a Justiça americana por acusações de narcotráfico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

SUBMARINO 'FANTASMA' É ENCONTRADO NA COLÔMBIA COM R\$ 460 MILHÕES EM COCAÍNA E DOIS CORPOS; VÍDEO

Outras duas pessoas foram resgatadas com vida e foram transferidas para um navio
Por O Globo



Submarino 'fantasma' é encontrado na Colômbia com R\$ 460 milhões em cocaína e dois corpos — Foto: Reprodução

A Marinha da Colômbia anunciou ter encontrado um minissubmarino à deriva nas águas do país, no Oceano Pacífico, com um carregamento de 2,6 toneladas de cloridrato de cocaína, no último domingo. De acordo com os militares colombianos, a embarcação tem cerca de 2,5 metros de largura e 15 de comprimento e, no momento em que foi

descoberta, sofria com a entrada de água em seu interior.

Afinal, o que aconteceu?

- **Submarino à deriva:** A Marinha da Colômbia anunciou ter encontrado um minissubmarino à deriva nas águas do país, no Oceano Pacífico;
- **2,6 toneladas de cocaína:** Dentro da embarcação foram encontradas 2,6 toneladas de cloridrato de cocaína;
- **Dois corpos e dois vivos:** Além da droga, os militares encontraram dois cadáveres e duas pessoas vivas, mas em estado de saúde delicado;
- **Gases tóxicos:** Segundo a Marinha, houve um vazamento de gases tóxicos do combustível do minissubmarino.

Além da droga, os militares encontraram dois cadáveres e duas pessoas vivas, mas em estado de saúde delicado. Segundo a Marinha, ocorreu um vazamento de gases tóxicos do combustível do minissubmarino, que contaminaram o ambiente.

As duas pessoas encontradas mortas teriam inalado os gases.

Os dois sobreviventes do minissubmarino receberam atendimento médico no local e foram transferidos para um navio. A Marinha afirma ainda que a droga tinha como destino a América Central e estava avaliada em US\$ 87 milhões (R\$ 460 milhões) e que a operação de interceptação teve apoio de um outro país, mas não especificou qual.

Em vídeo, o capitão colombiano Cristian Andres Guzman Echeverry disse que “a Marinha da Colômbia continuará a usar todas suas capacidades para acabar com o flagelo das drogas e do narcotráfico em nosso país”. Por sua vez, o presidente Gustavo Petro afirmou no Twitter que a Marinha “está cumprindo um papel fundamental na apreensão, por meio de operações de interdição, de cocaína”.

As Forças Armadas da Colômbia também informaram a localização de três semissubmersíveis usados por dissidentes das Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc), já extintas, para transportar entre quatro e seis toneladas de cloridrato de cocaína cada. Os grupos atuam no departamento de Nariño, no Pacífico colombiano.

A operação afeta os grupos armados de Nariño “reduzindo a capacidade logística [dos grupos armados ilegais] para financiar suas atividades ilegais, evitando o transporte e comercialização de mais de 12 toneladas de cloridrato de cocaína no mercado ilegal internacional”.

Os minissubmarinos começaram a ser usados pelo narcotráfico na Colômbia nos anos 1990, com Pablo Escobar, que tinha duas dessas embarcações, construídas por ex-militares e engenheiros da antiga União Soviética. Em 2019, a polícia espanhola frustrou a chegada do primeiro minissubmarino que fez a travessia do Atlântico para a Europa, com um carregamento de 3 toneladas de cocaína. Caçada pelas Marinhas espanhola e portuguesa, a embarcação acabara de ser afundada na costa da Galícia pelos três tripulantes, que esperavam recuperar a carga mais tarde, mas foram presos nos 5 dias seguintes.

O jornalista Javier Romero, que escreveu um livro sobre o episódio, disse em janeiro de 2022 que o uso dessas pequenas embarcações pelo narcotráfico se disseminou e, a cada ano, cerca de 30 a 40 delas são capturadas pelas autoridades.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SABESP FECHA 2025 COM INVESTIMENTOS DE R\$ 15,2 BILHÕES, CRESCIMENTO DE 120%

Segundo o diretor financeiro da companhia, projeção para este ano é chegar a R\$ 20 bilhões em investimentos

Por Elisa Calmon (Broadcast)

A Sabesp, companhia de saneamento de São Paulo, investiu R\$ 15,2 bilhões em 2025, um crescimento de 120% em relação aos R\$ 6,9 bilhões aplicados no ano anterior. Segundo o diretor financeiro (CFO) da companhia, Daniel Szlak, esse movimento contribuiu para a antecipação das metas de universalização do saneamento. Para 2026, a companhia espera ampliar ainda mais o ritmo, com aportes em torno de R\$ 20 bilhões.

No acesso à água, a Sabesp atingiu 152% da meta prevista para 2024-2025, beneficiando cerca de 1,8 milhão de pessoas. Na coleta de esgoto, o avanço correspondeu a 133% do objetivo, com impacto sobre mais de 2,1 milhões de habitantes. Já no tratamento de esgoto, o cumprimento chegou a 134% da meta, beneficiando aproximadamente 3,7 milhões de pessoas. Os números foram divulgados pela companhia por meio de fato relevante.

Em média, cerca de 2,4 mil domicílios por dia passaram a receber algum tipo de serviço, segundo Szlak. "Isso representa aproximadamente cinco vezes o ritmo do maior programa de investimentos realizado anteriormente pela companhia", disse o executivo em entrevista ao Estadão/Broadcast.



Instalações da Sabesp em Suzano Foto: RNL Fotografia/Adobe Stock

Uma das premissas centrais da privatização da Sabesp, concluída em 2024, foi ampliar a capacidade de investimento da companhia para viabilizar a universalização do saneamento. Pelo contrato, estão previstos cerca de R\$ 70 bilhões em aportes até 2029, quatro anos antes do prazo estabelecido no marco legal do setor.

A companhia não descarta antecipar ainda mais esse cronograma, embora a decisão dependa da coleta e análise de dados. "A situação real pode variar, especialmente em função do crescimento das cidades, sobretudo no interior, onde o desafio maior é a qualidade dos dados, e não a execução das obras", diz o executivo. Atualmente, são mais de 1.100 frentes de obras da Sabesp em andamento.

Ritmo acelerado

A expectativa é que o volume de investimentos suba novamente em 2026. “O número deve ficar mais próximo da casa dos R\$ 20 bilhões”, afirmou Szlak. A aceleração decorre, sobretudo, da antecipação de programas que, pelo contrato de concessão, estavam previstos para a próxima década.

Entre os principais vetores está o reforço da resiliência hídrica, investimento originalmente programado para começar em 2030 e que foi antecipado, com gasto adicional de cerca de R\$ 2 bilhões em 2026. A modernização dos sistemas de medição também deve adicionar aproximadamente R\$ 2 bilhões aos aportes, além do desembolso em torno de R\$ 1 bilhão com a conclusão da transação envolvendo a Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae).

Szlak lembrou ainda que o montante total de cerca de R\$ 70 bilhões em investimentos até 2029, previsto no contrato de privatização, está expresso em valores de 2022/2023 e sofre impacto da inflação acumulada e da elevação dos custos, especialmente de mão de obra.

Conforme mostrou a Broadcast, a Sabesp planeja captar pelo menos mais R\$ 10 bilhões no mercado de dívida ao longo de 2026, além do US\$ 1,5 bilhão (cerca de R\$ 8 bilhões) levantado na semana passada na maior emissão de “blue bonds” já realizada no mundo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/02/2026

EVE, DA EMBRAER, FECHA VENDA DE 2 ‘CARROS VOADORES’ PARA A JAPONESA AIRX

Acordo marca a entrada da Eve na região Ásia-Pacífico

Por Beth Moreira (Broadcast)



A Eve Air Mobility informa que assinou um contrato com a AirX, a maior empresa pública de serviço de fretamento de helicópteros do Japão, para a aquisição inicial de duas aeronaves eVTOL, com opção de ampliação do pedido para até 50 unidades no total.

A Eve Air Mobility informa que assinou um contrato com a AirX, a maior empresa pública de serviço de fretamento de helicópteros do Japão, para a aquisição inicial de duas

aeronaves eVTOL. Foto ilustrativa. Foto: Reprodução/AirX

Segundo o CEO da Eve, Johann Bordais, esse é o primeiro acordo na região Ásia-Pacífico e representa um marco. “A Ásia-Pacífico está bem posicionada para liderar a transformação global rumo ao transporte aéreo sustentável.

Essa parceria é um passo ousado em direção a um futuro mais limpo e inteligente para as próximas gerações, destaca em nota.

As duas aeronaves têm previsão de entrega em 2029, com potencial de expansão adicional conforme a demanda por mobilidade aérea avançada crescer. Os eVTOLs da Eve serão utilizados em rotas turísticas e em operações de última milha em cidades como Tóquio e Osaka.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/02/2026

BRB TERÁ DE DIMINUIR DE TAMANHO OU RECEBER APOORTE MAIOR DO DF PARA SUPERAR PERDAS COM MASTER

Banco estatal prepara divulgação de balanço e plano de reestruturação que será apresentado ao BC
Por Daniel Weterman e Alvaro Gribel

BRASÍLIA - O Banco de Brasília (BRB) ainda calcula o volume das perdas pelo seu envolvimento com o Banco Master, mas especialistas entendem que o banco será obrigado a diminuir de tamanho ou receber um aporte maior do governo do Distrito Federal, que passa por problemas no Orçamento, para solucionar a equação.

O BRB disse ao Estadão que tem até o dia 31 de março para divulgar os demonstrativos financeiros de 2025, mas não comentou a situação do balanço e das carteiras do Master. O governo do DF não comentou.

Em depoimento à Polícia Federal, o diretor de Fiscalização do Banco Central Ailton de Aquino afirmou que as perdas para o BRB poderiam passar de R\$ 5 bilhões, contabilizando provisões para a compra de carteiras de crédito podres do Master e também de ativos que foram trocados pelo BRB, mas que podem não valer o valor inicialmente previsto.

“A probabilidade é que seja mais de R\$ 5 bilhões de ajuste (com provisões)”, afirmou Aquino à PF no dia 30 de dezembro.



Banco de Brasília (BRB) ainda calcula os impactos em seu balanço sobre as operações com o Banco Master Foto: Rafael de Matos Carvalho/Adobe S

O banco estatal precisa publicar até o final de março os balanços do terceiro trimestre - que está atrasado - e do quarto trimestre de 2025, e os números terão de mostrar o tamanho das perdas com as operações com o Master. Em paralelo, o Banco Central vai exigir um plano de

reestruturação crível para cobrir esse buraco.

O BRB comprou R\$ 12,2 bilhões de carteiras de crédito consignado do Master, mas que foram originadas por uma empresa de fachada, segundo a Polícia Federal, chamada Tirreno.

Após a descoberta dos problemas com as carteiras, o BRB as trocou por outros ativos do Master, que também podem apresentar irregularidades ou valer menos do que o banco esperava. Uma auditoria interna do BRB ainda faz um pente-fino nesses números para entender os impactos finais no balanço.

Para levantar recursos e cobrir perdas, o banco estuda vender ativos, como outras carteiras de crédito, lançar um fundo imobiliário, fazer um empréstimo junto ao Fundo Garantidor de Crédito (FGC) e receber recursos do governo do DF, controlador da instituição. O mais provável é que aconteça uma combinação dessas alternativas, com o BRB diminuindo de tamanho, de um lado, e recebendo aportes, do outro.

“Quando um banco faz provisões, significa que ele vai separar recursos para cobrir perdas. Nesse caso, ele tenta vender ativos para levantar receitas e diminuir esse impacto”, explicou Luis Miguel Santacreu, analista de instituições financeiras da Austin Ratings. “Em paralelo, ele pode receber aportes do controlador para melhorar o patrimônio líquido e, assim, manter a instituição dentro dos parâmetros mínimos de adequação de capital.”

Com a baixa de ativos em seu balanço - ou seja, com o banco reconhecendo que eles valem menos do que achava -, o BRB provavelmente ficará “desenquadrado” do chamado Índice de Basileia - um



indicador de prudência medido pelo BC que obriga os bancos a ter um determinado nível de patrimônio em relação aos seus ativos. Isso também pode levar o BRB a ficar com patrimônio líquido negativo, uma situação ainda urgente para ser resolvida.

Em ambos os casos, o Banco Central irá exigir esse plano de reestruturação para que os números voltem para o patamar de prudência do sistema financeiro.

Nesta terça-feira, 3, o BRB divulgou uma nota afirmando que encontrou “achados relevantes” em relatório preliminar de uma auditoria feita pelo banco junto à Machado Meyer Advogados, com suporte técnico da Kroll. Essas informações foram repassadas à Polícia Federal e ao Banco Central e dizem respeito a supostos “atos ilícitos” que possam ter sido praticados pela gestão do banco.

“O BRB informa que vem adotando inúmeras medidas institucionais, administrativas, extrajudiciais e judiciais relacionadas a fundos de investimentos, garantias e carteiras de crédito, adquiridas pelo BRB, medidas estas que correm parte em sigilo, e que serão reforçadas por novas medidas, com a maior brevidade possível, para garantir a efetividade da preservação dos interesses do Banco”, disse o BRB.

“Por fim, o BRB ressalta que segue sólido e reafirma seu compromisso com a preservação de seu patrimônio, de seus clientes e do desenvolvimento econômico e social de Brasília e região”, completou.

Na última sexta-feira, 30, a Polícia abriu um inquérito para apurar se houve gestão temerária no BRB, autor de proposta de compra do Banco Master - rejeitada pelo Banco Central em setembro.

Balanço na mira

De acordo com o último balanço divulgado pelo BRB, do segundo trimestre de 2025, os ativos totais do banco somaram R\$ 74,5 bilhões. O banco ainda não informou qual será o valor ajustado após a compra de créditos do Master e a troca de ativos que realizou com o banco de Daniel Vercaro. O patrimônio líquido era de R\$ 4 bilhões - por isso, uma baixa de R\$ 5 bilhões, como disse Ailton de Aquino, poderia levar o banco a ter patrimônio negativo.

Integrantes do BRB e do governo do Distrito Federal apontam que a solução pode passar pela venda de carteiras de empréstimos a Estados e municípios com garantia da União e de financiamentos imobiliários - dois ativos considerados de qualidade por possuírem baixo risco de inadimplência.

Conforme o Estadão revelou, o banco negocia a venda de quase R\$ 1 bilhão em empréstimos com garantia da União aos bancos Itaú e Bradesco. Seria uma forma de antecipar os valores a receber e levantar recursos rapidamente neste momento.

“O BRB comprou ativos do Master questionáveis em termos de qualificação. Ou eles escondem isso ou ajustam agora e terão que fazer um aporte de capital no patrimônio”, diz o economista Camillo Bassi, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e ex-analista do Banco Central. “Um banco não pode ficar com um patrimônio negativo porque ele minguiaria a capacidade de ofertar crédito.”

Segundo o especialista, o banco pode antecipar recursos a receber vendendo carteiras com deságio - ou seja, alguma perda. Isso diminuiria o tamanho do BRB em um primeiro momento, mas também reduziria a necessidade de aporte do governo distrital.

“É como se você perdesse algo para ganhar. O BRB perderia, mas poderia recompor o capital e ganhar alavancagem, dentro da relação do Índice de Basileia”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/02/2026

CK HUTCHISON ANUNCIA ARBITRAGEM INTERNACIONAL APÓS ANULAÇÃO DE CONCESSÃO NO CANAL DO PANAMÁ

Governo panamenho anulou concessão na semana passada

Por Redação

A subsidiária da CK Hutchison, com sede em Hong Kong, anunciou nesta terça-feira, 3, uma arbitragem internacional contra o Panamá. A ação é movida devido aos “sérios prejuízos” causados após a decisão do tribunal do país de anular a concessão que permitia à empresa a operação de dois portos no Canal do Panamá.

A anulação do contrato aconteceu após ameaças do presidente Donald Trump de retomar o comando da hidrovia, alegando que ela é controlada pela China.

A Panama Ports Company (PPC), subsidiária da CK Hutchison Holdings, administrava os portos de Balboa, na costa do Pacífico, e de Cristóbal, na costa do Atlântico, desde 1997, há 29 anos. Em 2021, a concessão foi renovada por mais 25 anos.



A Maersk será responsável pela operação dos dois canais enquanto um novo processo licitatório é preparado e realizado. Foto: Martin Bernetti/AFP

Em comunicado, a PPC informou que “iniciou um processo de arbitragem contra o Panamá” com base “no contrato de concessão aplicável e nas Regras de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional”, organização sediada em Paris.

A PPC pede uma indenização. Na nota, a empresa acusa o Panamá de lhe causar “sérios prejuízos” em decorrência de

“uma campanha estatal” contra ela, que culminou na anulação da concessão para operar os portos em ambas as entradas do canal.

“A arbitragem também surge após extensos esforços da PPC ao longo de um ano para consultar e evitar disputas. O Estado panamenho tem sistematicamente ignorado comunicações, esforços de consulta e pedidos de esclarecimento”, diz o comunicado.

No entanto, de acordo com a decisão unânime do tribunal panamenho, obtida pela AFP, a concessão apresentava “um viés desproporcional em favor da empresa”, sem “qualquer justificativa” e em “prejuízo dos cofres do Estado”.

Após a decisão judicial, o governo panamenho anunciou que a empresa dinamarquesa Maersk assumiria temporariamente a administração dos terminais portuários até que uma nova concessão seja concedida.

O presidente do país, José Raúl Mulino, que afirmou que os portos continuariam operando sem interrupção, solicitou a cooperação da PPC para a transição.

A decisão foi anunciada em meio à venda dos portos para um conglomerado liderado pela empresa americana BlackRock; o pacote é avaliado em US\$ 22,8 bilhões. A operação é vista com bons olhos pelos EUA, mas Pequim teme um acordo que possa prejudicar seus interesses globais.

Os Estados Unidos inauguraram o canal em 1914, mas o transferiram para o Panamá em 31 de dezembro de 1999, sob tratados bilaterais que estipulam que todos os navios, independentemente de seu país de origem, pagariam pedágios com base na capacidade e na carga da embarcação. /AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/02/2026

VISTA COMO URGENTE, VENDA DE ATIVOS DA CSN AINDA ESTÁ EM FASE INICIAL

Transações podem somar até R\$ 18 bi; empresa tem dívida líquida de R\$ 37,5 bi

Por Talita Nascimento (Broadcast), Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Ivo Ribeiro



Steinbruch já anunciou a intenção de vender ativos no passado, mas não foi adiante Foto: Marcos Arcoverde/Estadão - 21/07/2016

Apesar da urgência da venda de ativos da CSN, que acumula uma dívida líquida de R\$ 37,5 bilhões, os processos ainda estão em fase bem inicial. Os nomes dos bancos de investimento Morgan Stanley e Santander, para a venda da operação de cimentos, e do Citi, em conjunto com o Bradesco, para a tentativa de atrair sócios do negócio de infraestrutura, estariam bem encaminhados. No entanto, a companhia ainda segue em conversa com outras instituições, inclusive em busca de novos créditos em troca de mandatos de venda, de acordo com fontes.

A empresa teve ao menos mais duas conversas com bancos diferentes nesta semana, deixando ainda em aberto os nomes dos responsáveis por vender os ativos, em transações que podem somar entre R\$ 15 bilhões e R\$ 18 bilhões.

Na prática, o entendimento de bancos e fontes do setor é de que apenas a venda de controle da CSN Cimentos deve encontrar compradores com maior facilidade. Os ativos de infraestrutura têm menor apelo, até porque ainda precisa ser constituída uma holding para agrupar as partes da CSN que atuam na área, enquanto, na siderurgia, a menção feita pela companhia em teleconferência com analistas de “busca de parceiro” para o negócio ainda se mostra em processo muito inicial e tem gerado descrença na Faria Lima.

Siderurgia não passou por negociação

Apesar de informações que circularam no mercado sobre conversas da companhia com pares nacionais e internacionais, o controlador da CSN, Benjamin Steinbruch, afirmou, em nota, à Broadcast que não teve conversa alguma com possíveis compradores ou sócios nacionais ou internacionais para a venda da siderúrgica.

“Estamos em fase de avaliação da melhor estratégia”, afirmou. A companhia falou em busca de parceiros que aportem “tecnologia e equipamentos” para modernização da usina de Volta Redonda (RJ), que está com instalações obsoletas e requer capital para se atualizar tecnologicamente e se tornar competitiva.

A venda do controle de ativos é considerada o caminho mais viável para Steinbruch, dada a dificuldade do empresário em ter sócios minoritários em seus negócios. Há cerca de três anos, Steinbruch anunciou a busca de um sócio estratégico para o negócio de energia. Não avançou. Depois, em 2024, disse que estava aberto a vender uma fatia da empresa fabricante de cimento, a CSN Cimentos. Também não evoluiu.

A exceção é na CSN Mineração, companhia de minério de ferro, formada em 2016, por razões específicas: os sócios são uma trading e usinas siderúrgicas da Ásia. O grupo é liderado pela trading japonesa Itochu e inclui Posco (Coreia do Sul) e China Steel (Taiwan). As sócias têm direitos de preferência na compra da matéria-prima produzida pela CMIN, para uso em suas usinas de aço. A empresa abriu o capital na B3 em 2021.

Pressão dos bancos

Desta vez, a movimentação da CSN de apresentar um plano detalhado de venda de ativos e cogitar, pela primeira vez, perder o controle de sua operação de produção de cimentos fez parte de uma pressão mais forte dos bancos para que o empresário reduzisse de fato seu endividamento, após uma série de declarações que não haviam se traduzido em ações concretas.

Exemplo da descrença que a empresa vinha enfrentando no mercado são os recentes rebaixamentos de rating. Em novembro, a agência de classificação de risco S&P Global Ratings rebaixou os ratings da companhia de 'AA+' para 'AA' e os colocou em observação por alavancagem elevada. Ontem foi a vez da Fitch rebaixar de 'BB' para 'BB-' o rating de emissor da CSN e atribuir uma observação negativa para a nota da siderúrgica, indicando que pode ser rebaixada novamente. Segundo a classificadora, o rebaixamento reflete o endividamento total e líquido "persistentemente elevado" da CSN, o fluxo de caixa livre negativo contínuo e o alto risco de refinanciamento no nível da holding.

Outro sinal de que a confiança dos credores está abalada para com a empresa e seu controlador, é a recente exigência de alguns bancos de que o irmão do CEO e dono da companhia, Benjamin Steinbruch, participe de reuniões sobre as vendas de ativos. Ricardo Steinbruch é considerado mais pragmático e funcionaria como uma garantia de que o empresário, conhecido por evitar vender seus ativos, não adiasse os planos mais uma vez.

Questionada sobre o processo de venda dos ativos de cimentos e infraestrutura, a CSN não comentou até a publicação deste texto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

SEIS EMPRESAS SE INSCREVEM EM ROADSHOW DA CONCESSÃO DO GALEÃO

Leilão do terminal no Rio de Janeiro está previsto para 30 de março, na sede da B3, em São Paulo; lance mínimo, que deverá ser pago à vista, é de R\$ 932 milhões

Por Paula Martini, Valor — Rio



Infraero, com 49% de participação no Galeão, irá sair do aeroporto após a conclusão da licitação — Foto: Ana Branco/Agência

O Globo Pelo menos seis empresas agendaram reuniões individuais para participar do roadshow sobre a concessão do aeroporto do Galeão, na zona norte do Rio. A informação foi antecipada pelo colunista Lauro Jardim, do jornal O Globo.

Os encontros começaram na terça-feira (3), de forma virtual, e continuam até esta quinta (5), no escritório da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), em São Paulo.

As apresentações do Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil e a Anac, têm como objetivo apresentar os detalhes do edital de concessão ao setor privado.

O leilão do Galeão está previsto para 30 de março, na sede da B3, em São Paulo. O lance mínimo, que deverá ser pago à vista, é de R\$ 932 milhões.

O modelo adotado tem como base o acordo firmado no Tribunal de Contas da União (TCU) entre o ministério, a Anac e a concessionária RIOgaleão, formada pela Changi, de Cingapura, e a Vinci.

A disputa será aberta, mas o entendimento prevê que os acionistas privados da concessão atual apresentem pelo menos uma proposta com o valor mínimo para participar do certame. A Changi e a

Cingapura detêm 51% da participação. A Infraero, que representa 49%, irá sair do aeroporto após a venda.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/02/2026

GOVERNO MANTÉM LIMITE DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO SANTOS DUMONT

Aeroporto do centro do Rio continuará com restrição de 6,5 milhões de passageiros por ano

Por Marlla Sabino, Rafael Rosas e Paula Martini — De Brasília e do Rio



Beneficiado pelo menor volume no Santos Dumont, Galeão teve 17,8 milhões de passageiros no ano passado — Foto: Ana Branco/Agência O Globo

O crescimento expressivo do turismo no Estado do Rio foi fundamental para que o governo federal decidisse, nesta terça-feira (3), revogar a decisão que flexibilizava as restrições operacionais do aeroporto Santos Dumont. O Ministério de Portos e Aeroportos confirmou no início da noite que a limitação de voos no aeroporto central do Rio continuará valendo e que o Despacho Decisório 6/2025 será revogado.

Atualmente, o Santos Dumont opera com um limite de 6,5 milhões de passageiros por ano. Os voos que partem do aeroporto atendem apenas cidades em um raio de 400 quilômetros. Com isso, os aviões que partem do Santos Dumont atingem apenas três capitais estaduais - São Paulo, Belo Horizonte e Vitória -, além de Brasília. O despacho previa elevar esse limite em cerca de 1,5 milhão de passageiros este ano.

A limitação, que passou a valer em 2024, atendeu a um pleito dos governos estadual e da capital fluminense, além de diversos representantes da indústria, comércio e sociedade civil do Estado do Rio. O objetivo de reduzir os voos no Santos Dumont foi viabilizar a operação do Aeroporto Internacional Antonio Carlos Jobim, o Galeão, que viu o número de passageiros transportados declinar à medida que cresciam as operações no aeroporto do centro do Rio.

De acordo com o ministério, a medida de revogar a norma que visava elevar as operações no Santos Dumont foi motivada pelo expressivo crescimento da aviação e do turismo no Estado do Rio de Janeiro, que levou a uma discussão conjunta acerca da construção de uma agenda estratégica para o estado.

Antes da nota divulgada pelo ministério, o prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD), havia postado em suas redes sociais a decisão do governo federal. Paes se reuniu, no Palácio do Planalto, com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Galeão recebeu 5,7 milhões de estrangeiros ano passado, 59% a mais que em 2023

“Ficou acertado que a portaria do fim do ano passado vai ser revogada”, disse Paes ao jornal O Globo depois do encontro com Lula e Costa Filho.

“Contra fatos não há argumentos e os números não mentem: as medidas tomadas pelo presidente Lula no início do seu mandato permitiram a recuperação do aeroporto do Galeão, aumentando o número de turistas e negócios para o Estado do Rio!”, escreveu Paes em suas contas no Instagram e na rede social X.

O aumento no fluxo de passageiros no terminal Santos Dumont foi considerado na modelagem do novo contrato do Galeão, em termos negociados com o Tribunal de Contas da União (União). “Conforme solução acordada com a concessionária e aprovada pelo TCU, eventuais restrições

operacionais no aeroporto Santos Dumont implicam reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do aeroporto do Galeão”, disse a pasta.

O ministério afirmou que, nos termos da decisão do TCU, o procedimento de venda assistida do Galeão segue seu rito normal, com leilão agendado para 30 de março. A pasta disse ainda que, com as medidas apresentadas, “ficam garantidas a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória para os investidores interessados em participar do procedimento de venda assistida do Galeão”.

O vice-prefeito do Rio, Eduardo Cavaliere, afirmou ao Valor que a garantia da continuidade da política de coordenação dos aeroportos do Rio é fundamental para o desenvolvimento local. “O alinhamento da prefeitura com o governo federal alcançou um resultado histórico com o fortalecimento do Galeão. Foram 24 milhões de passageiros nos aeroportos do Rio de Janeiro em 2025, 5 milhões a mais que ano anterior. Seguir avançando sem retrocessos é uma vitória pro Rio e grande conquista pro Brasil.”

A prefeitura informou em nota que o Galeão bateu recorde em 2025, beneficiado pelo menor volume de passageiros no Santos Dumont. Foram 17,8 milhões de passageiros no aeroporto internacional, alta de 125% em relação a 2023. Desses, 5,7 milhões foram visitantes estrangeiros, aumento de 59% em relação a 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/02/2026

RAÍZEN CORRE PARA NÃO PERDER O GRAU DE INVESTIMENTO

Para a Shell, a entrada de novos investidores é necessária para uma solução sustentável

Por Sílvia Rosa — São Paulo

Com uma alavancagem financeira alta, de 5,1 vezes a relação dívida líquida/Ebitda em setembro, a Raízen luta para chegar a um acordo com os acionistas e conseguir se capitalizar e melhorar a estrutura de capital, para manter a chancela das agências de rating. Para a Shell, a entrada de novos investidores é fundamental, disse a empresa ao Pipeline.

A Moody's já rebaixou o rating da Cosan em novembro do ano passado para território especulativo, de Baa3 para Baa1, e manteve a empresa sob revisão para novos cortes, uma vez que não vê uma recuperação significativa no curto prazo. A Fitch e a S&P mantiveram o grau de investimento da Raízen, mas com perspectiva negativa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO PREVÊ TERMINAL MULTIPROPÓSITO DESAFOGANDO MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES E DEMAIS CARGAS

Por Nelson Moreira Portos e logística 04/02/2026 - 17:25



Autoridade portuária acredita em leilão no segundo semestre de 2026. Escopo prevê movimentação anual chegando a 4,3 milhões de toneladas de grãos e 1,3 milhão de cargas containerizadas, bem acima do total registrado no ano passado

A instalação de um terminal multipropósito destinado a grãos sólidos, cargas de projeto e contêineres numa área de 426 mil metros quadrados que será arrendada no Porto de São Sebastião (SP) vai triplicar a capacidade de movimentação do complexo e reduzir

gargalos em outros portos, prevê o diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), Ernesto Sampaio. Segundo ele, a expectativa inicial é de que o futuro terminal, com leilão previsto para o segundo semestre de 2026, movimente por ano em torno de 4,3 milhões de toneladas de grãos e 1,3 milhão de cargas containerizadas, muito acima do total registrado ao longo de 2025, que foi de 1,44 milhão de toneladas.

Sampaio explicou à Portos e Navios que o processo de licitação está em sua fase final, depois de encerradas as audiências públicas para receber sugestões e contribuições de grupos interessados e da sociedade. Segundo ele, o projeto está passando agora por adaptações na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e há previsão de que a proposta de edital seja enviada até abril para análise do Tribunal de Contas de União (TCU), que leva, em média, três meses para divulgar seu parecer.

Segundo a autoridade portuária, a inclusão da obrigatoriedade que o novo terminal movimente contêineres foi incorporada após, nas consultas públicas, participantes terem alertado para a necessidade de ampliação da capacidade brasileira de movimentar cargas containerizadas para superar gargalos logísticos que afetam os principais portos do país.

A expectativa da CDSS é que o Porto de São Sebastião, que hoje movimenta basicamente grãos, passe a ser ponto de redistribuição de cargas containerizadas porque, graças às condições naturais em que está instalado, com calado natural de 20 metros de profundidade e de até 42 metros em alguns pontos, sem necessidade de dragagem de manutenção, terá capacidade de receber os maiores navios do mundo com carga total, o que nenhum terminal brasileiro tem e nem mesmo o Tecon Santos 10, que será o maior do segmento no país, terá.

Ernesto Sampaio acredita que esse diferencial um grande atrativo para investidores interessados em arrendar a área e instalar o terminal multipropósito, já que sem gastos ou paralisações com dragagens e com capacidade de receber as embarcações de maior porte em operação, haverá importantes ganhos de custo logístico. Ele explicou que o investimento inicial previsto é de R\$ 2,5 bilhões e de mais R\$ 1,3 bilhão durante os 35 anos de duração do contrato, que poderá ser renovado.

O diretor-presidente da Docas de São Sebastião destacou como outro fator positivo para o terminal o fato de estar próximo à Rodovia dos Tamoios, que liga as cidades paulistas de São José dos Campos e Caragatatuba, o que, explicou, facilita o escoamento de cargas para diversas regiões, incluindo para os portos de Santos, do Rio de Janeiro, de Paranaguá e os do sul do país. “Estamos a um hora de viagem do Vale do Paraíba, entre São Paulo e Rio de Janeiro”, ressaltou.

Os R\$ 2,5 bilhões em investimentos privados esperados nos primeiros anos do contrato serão usados na ampliação da infraestrutura, com novos berços de atracação, pátios operacionais, sistemas rodoviários de recepção e expedição e equipamentos para movimentação de contêineres e grãos. O cronograma prevê até nove anos para a conclusão das principais obras, com execução faseada para garantir a continuidade das operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/02/2026

ARTIGO - 2025 E OS NOVOS RECORDES NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE PRODUTOS REFRIGERADOS

Por Henrik Simon Opinião 04/02/2026 - 17:07



O ano de 2025 entrou para a história do comércio exterior brasileiro como um período de grandes conquistas na exportação de produtos refrigerados — os chamados reefer, que incluem carnes, frutas e outros alimentos que precisam de temperatura controlada durante o transporte. Mesmo enfrentando desafios sanitários e mudanças no cenário internacional, o Brasil mostrou força, organização e capacidade de adaptação. O resultado foi



um crescimento expressivo tanto em volume quanto em faturamento.

- **Frango: superando a crise sanitária**

A exportação de carne de frango atingiu 5,32 milhões de toneladas em 2025, um aumento de 30 mil toneladas em relação a 2024. Em valores, isso representou US\$ 9,79 bilhões em receitas. Esse desempenho é ainda mais relevante porque o setor enfrentou, em maio, um foco de gripe aviária no Rio Grande do Sul. Naquele momento, vários países suspenderam temporariamente a compra do frango brasileiro. A normalização só começou em agosto, com a reabertura gradual dos mercados.

Os principais destinos do frango brasileiro em 2025 foram:

Emirados Árabes Unidos – 480 mil toneladas

Japão – 403 mil toneladas

Arábia Saudita – 397 mil toneladas

África do Sul – 336 mil toneladas

Filipinas – 264 mil toneladas

- **Carne bovina: crescimento histórico**

A carne bovina foi o grande destaque do ano. O Brasil exportou 3,5 milhões de toneladas, uma alta de 21% em relação a 2024, faturando impressionantes US\$ 18 bilhões — 40% a mais que no ano anterior.

Os principais compradores foram:

China – 1,68 milhão de toneladas

Estados Unidos – 272 mil toneladas

União Europeia – 129 mil toneladas

Pela primeira vez, a carne bovina alcançou o 4º lugar na pauta de exportações brasileiras, ficando atrás apenas de minério de ferro, petróleo e soja, e à frente do café. Para 2026 a China anunciou um sistema de quotas (limites) para a importação de carne bovina. Ao Brasil foi concedida uma cota de 1,1 milhão de toneladas. O que ultrapassar esse volume será taxado com uma tarifa extra de 55%.

- **Carne suína: crescimento consistente**

A produção brasileira de carne suína chegou a 5,6 milhões de toneladas em 2025. As exportações somaram 1,5 milhão de toneladas – um crescimento de 10% em relação a 2024 – sendo que os principais mercados foram: China, Filipinas, Chile, Japão e México.

- **O Mercosul e os contêineres refrigerados**

Somando bovinos, frango e suínos, estimamos que os países membros do Mercosul tenham exportado em 2025 o equivalente a:

Bovino: 205.000 FEU¹

Frango: 203.000 FEU

Suíno: 51.000 FEU

Na prática, isso significa que a região já embarca quase 1.300 FEU (contêineres refrigerados de 40 pés) por dia apenas com carnes, sendo o Brasil sozinho responsável por cerca de 1.100 FEU/dia!

¹ FEU (forty equivalente unit) = equivale a dois contêineres de 20 pés.

Frutas frescas: mais volume e mais valor



As exportações brasileiras de frutas frescas cresceram 20% em volume em 2025 e alcançaram US\$ 1,4 bilhão em faturamento, um aumento de 12% em valor.

O melão foi a fruta mais exportada em volume, com 167 mil toneladas. Um caso interessante é o da Agrícola Famosa, maior produtora brasileira do setor, que desde 2023 voltou a usar navios totalmente refrigerados (full reefer) para embarcar a maior parte do seu volume via o porto de Natal, com saídas semanais durante a safra (de agosto a fevereiro).

Entre as frutas embarcadas em contêineres, os destaques foram:

Manga: mais de 12 mil FEU

Limão: 7.500 FEU

Uvas: mais de 4.100 FEU

Vale destacar que a manga enviada aos EUA manteve o crescimento, mesmo após o aumento de tarifas imposto desde agosto pelo governo americano.

Outros produtos como gengibre, maçã, banana e abacate também cresceram entre 10% e 15% em relação a 2024.

- **O Brasil no cenário mundial das frutas**

Tradicionalmente, China e Índia são os maiores produtores mundiais de frutas em termos de volume, enquanto Espanha e Estados Unidos lideram em valor exportado.

Uma novidade de 2025 que chamou atenção foi a China ultrapassar o Chile nas exportações de uvas frescas e já se aproximar do líder mundial, o Peru. Cerca de 60% das uvas chinesas vão para países vizinhos como Vietnã, Tailândia e Indonésia, resultado de fortes investimentos em qualidade.

- **Contêineres refrigerados: frota global em expansão**

A frota mundial de contêineres refrigerados chegou a 3,87 milhões de TEU's em 2024 e deve ultrapassar 4,1 milhões de TEU's até 2027.

Uma parte significativa desses equipamentos não pertence às companhias de navegação, mas à empresas de leasing. Triton e Textainer, por exemplo, controlam cerca de 35% do mercado global de contêineres reefer de 40 pés.

Entre os armadores, as maiores frotas são:

Maersk: 800 mil TEU

MSC: 600 mil TEU

CMA CGM: 500 mil TEU

Hapag-Lloyd: 350 mil TEU

- **Mercosul-União Europeia: um acordo que pode mudar o jogo**

Depois de 25 anos de negociações, o acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia está muito mais próximo de entrar em vigor (resta agora um parecer jurídico e a ratificação dos países membro). A principal resistência sempre veio do setor agrícola europeu, tradicionalmente muito protegido.

O Brasil já é hoje o segundo maior fornecedor de produtos agrícolas para a UE, atrás apenas da China. Com o acordo, a União Europeia reduzirá as tarifas de importação para 77% dos produtos agrícolas vindos do Mercosul.

Produtos como café, frutas frescas, peixes e óleos vegetais terão suas tarifas reduzidas gradualmente a zero em um prazo de 4 a 10 anos. Já a carne bovina e o frango, considerados sensíveis, entrarão no sistema de cotas, com limites de volume.

• Conclusão

O desempenho de 2025 mostra que o Brasil não é apenas um gigante agrícola, mas também uma potência logística no segmento reefer. Carnes e frutas puxaram recordes históricos, mesmo em meio a crises sanitárias, barreiras comerciais e mudanças no equilíbrio global da oferta. Com a prevista ampliação da frota refrigerada, novos acordos comerciais e a crescente demanda por alimentos de qualidade, o país entra em 2026 com bases sólidas para seguir expandindo sua presença nos mercados mais exigentes do mundo.

Henrik Simon é sócio da Solve Shipping. 260204-henrik-simon-divulgacao-solve-shipping.jpg

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/02/2026

SVITZER BRASIL RECEBERÁ MAIS DOIS REBOCADORES AO LONGO DE 2026

Por Danilo Oliveira Indústria naval 03/02/2026 - 21:25



Embarcações vão fechar série de três unidades de apoio portuário em construção no Estaleiro Rio Maguari.

A Svitzer Brasil receberá mais dois rebocadores ao longo do ano, concluindo uma série de três novas unidades. Recentemente, a empresa de apoio portuário recebeu do Estaleiro Rio Maguari (ERM), no Pará, o rebocador Svitzer Copacabana (foto), que reforçou a capacidade operacional, especialmente nas operações com navios de gás natural liquefeito (GNL). A embarcação conta

com sistema externo de combate a incêndio (FIFI-1) e é um rebocador ASD da série 2300 Rampart, com 23,2 metros de comprimento, velocidade de até 13 nós e bollard pull de 70 toneladas.

Daniel Reedtz Cohen, que assumiu em janeiro deste ano o cargo de diretor geral da Svitzer Américas, destacou à Portos e Navios que a empresa conta com uma frota em expansão, com 23 rebocadores em operação no país, distribuídos entre os nove portos onde atua. “Estamos presentes em nove dos principais portos do país e continuamos com alta taxa de investimento e construção de embarcações novas e modernas nos estaleiros brasileiros”, disse Cohen, que ocupou, até o final do ano passado, o cargo de presidente da Svitzer no Brasil.

“Essa entrega [Copacabana] reforça nosso compromisso de longo prazo com o mercado brasileiro. Ainda temos mais dois rebocadores encomendados ao Estaleiro Rio Maguari, previstos para entrega este ano”, projetou. Cohen considera que a frota é uma das mais novas do mercado e composta 100% por embarcações próprias. Ele frisou que os planos de expansão seguem firmes e alinhados ao crescimento do mercado brasileiro.

O apoio portuário é tema de uma das reportagens da próxima edição (751) da Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/02/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 021/2026
Página 62 de 62
Data: 04/02/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS

Data: 04/02/2026