

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 024/2026
Data: 09/02/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
“O MARANHÃO, HOJE, INTEGRA A ÚLTIMA FRONTEIRA AGRÍCOLA DO BRASIL”, DIZ PRESIDENTE DO PORTO DO ITAQUI.....	4
OLHA O TREM: O NÓ FERROVIÁRIO QUE TRAVA O TURISMO EM SANTOS.....	6
CONCESSÃO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM VALOR AUMENTADO EM 263%.....	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
COM AVANÇO DO PRÉ-SAL, NORDESTE PERDE ESPAÇO EM PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
APROVADA ABERTURA DE AUDIÊNCIA E CONSULTA PÚBLICAS PARA O PROJETO DE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS (SP).....	12
AVISO DE PAUTA: PRÊMIO ANTAQ 2025 ACONTECERÁ NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA (10).....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
MPOR INSTITUI COMITÊ DE DIVERSIDADE E INCLUSÃO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA	14
NOTA PÚBLICA SOBRE A DRAGAGEM NO RIO TAPAJÓS	15
MINISTÉRIO ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA (PR).....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	16
AO LADO DE LÍDERES GLOBAIS, MINISTRO DOS TRANSPORTES DISCUTE O CRESCIMENTO DA INFRAESTRUTURA NO PAÍS	16
COM INVESTIMENTO DE R\$ 2,8 BILHÕES, MATO GROSSO DO SUL GANHA NOVA FERROVIA PARA ESCOAMENTO DE CELULOSE.....	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	19
EDITORIAL – MINERAÇÃO EM CRESCIMENTO	19
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VERTICALIZAÇÃO PORTUÁRIA E NEUTRALIDADE OPERACIONAL: UMA LACUNA REGULATÓRIA NO BRASIL	19
NACIONAL - HUB – CURTAS - SUCESSÃO EM PORTOS E AEROPORTOS SEGUE EM ABERTO	21
<i>Uma terceira opção</i>	21
<i>Reflexos</i>	21
<i>Prazo</i>	21
<i>Julgamento agendado</i>	21
<i>Reforma administrativa</i>	22
POLÍTICA - SENADORA ACUSA USO POLÍTICO PELA EMBRATUR NO CARNAVAL	22
INTERNACIONAL - ANTÔNIO SEGURO VENCE ELEIÇÃO PRESIDENCIAL EM PORTUGAL.....	23
INTERNACIONAL - IRÃ CONDENA NOBEL DA PAZ NARGES MOHAMMADI A MAIS 7 ANOS DE PRISÃO	23
INTERNACIONAL - VENEZUELA LIBERTA Opositor JUAN PABLO GUANIPA APÓS 8 MESES DE PRISÃO	24
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE ELEIÇÕES NOS EUA SÃO FRAUDADAS.....	25
INTERNACIONAL – CASO EPSTEIN PROVOCA RENÚNCIA NO REINO UNIDO	26
TRANSPORTES - PORTOS - LEILÃO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO FICARÁ PARA O FINAL DO ANO, ESTIMA MPOR.....	27
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AIR TRANSAT INICIA VOOS DIRETOS ENTRE CANADÁ E RIO DE JANEIRO	27
PETRÓLEO E GÁS - IBAMA MULTA PETROBRAS EM R\$ 2,5 MILHÕES POR VAZAMENTO NA FOZ DO AMAZONAS	28
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL E RÚSSIA AMPLIAM AGENDA DE INVESTIMENTOS E COOPERAÇÃO INDUSTRIAL	29
MINERAÇÃO - MINERAÇÃO BRASILEIRA ENCERRA 2025 COM FATURAMENTO DE QUASE R\$ 300 BI.....	30
MINERAÇÃO - SERRA VERDE FECHA FINANCIAMENTO DE US\$ 565 MI COM AGÊNCIA DOS EUA	31
ENERGIA - RISCO DE EL NIÑO ELEVA CHANCE DE BANDEIRAS TARIFÁRIAS MAIS CARAS EM 2026	32
ENERGIA - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NA AMÉRICA LATINA DISCUTIDA EM CONFERÊNCIA NO EQUADOR	33
TECNOLOGIA - AGIBOT ORGANIZA UM SHOW DE GALA AO VIVO LIDERADO POR ROBÔS	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O NOME DO SEGUNDO CENTRO É IGUATEMI!.....	36
BE JOB - OPINIÃO – GESTÃO - “O BOM, O MAU E O FEIO” – TRÊS ESTILOS DE LIDERANÇA EM CONFLITO	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
CUBA: VEJA COMO A CRISE DE COMBUSTÍVEL AFETA O TURISMO, ALIMENTA A INFLAÇÃO E 'ASFIXIA' A ECONOMIA LOCAL	39
RELATOR APROVA ACORDO MERCOSUL–UE E ABRE CAMINHO PARA VOTAÇÃO NO CONGRESSO.....	41
CÁRMEN LÚCIA VOTA CONTRA PAGAMENTO DE GRATIFICAÇÃO A SERVIDORES APOSENTADOS DO INSS	43
BNDES APROVA R\$ 9,2 BI PARA CONCESSÃO RODOVIÁRIA DA EPR NO PARANÁ.....	44
TRAGÉDIA PROVOCADA PELA BRASKEM EM MACEIÓ VIRA MEGAPROCESSO NA CVM: 33 ACUSADOS	45
NELSON TANURE TEM DÍVIDA EXECUTADA E PERDE PARTE DE SUAS AÇÕES NA LIGHT E NA ALLIANÇA SAÚDE.....	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 024/2026
Página 3 de 60
Data: 09/02/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	47
NORDESTE LIDERA EXPANSÃO DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO NA ÚLTIMA DÉCADA, DIZ GOVERNO	47
GOVERNO E VALE ESTÃO PRÓXIMOS DE ACORDO SOBRE RENOVAÇÃO DE CONCESSÕES DE FERROVIAS, DIZ RENAN FILHO.....	48
FIM DA ESCALA 6X1: LULA CHAMA MOTTA PARA REUNIÃO PARA TENTAR ACELERAR TRÂMITE DE PROPOSTA	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
VLI PLANEJA INVESTIR R\$ 1,2 BILHÃO NA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA ESTE ANO	50
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 647 MILHÕES NA 1ª SEMANA DE FEVEREIRO.....	51
ACORDO ARGENTINA-EUA TESTA LIMITES DO MERCOSUL: COMO O BRASIL REAGIRÁ?.....	52
GOVERNOS PLANEJAM 20 LICITAÇÕES ATÉ MARÇO NO PAÍS	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
VLI RECEBE LOCOMOTIVAS PARA OPERAÇÃO NA FCA	55
GOVERNO FEDERAL SUSPENDE CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA DRAGAR RIO TAPAJÓS.....	56
PORTOS DO PARANÁ ADOTA NOVO SISTEMA PARA ACOMPANHAMENTO METEOROLÓGICO	56
EDEON VAZ FERREIRA - ADECON	57
EMISSIONES DO TRANSPORTE MARÍTIMO AUMENTAM ATÉ 5,5%, APESAR DO AVANÇO DOS COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS.....	58
DESCOMPASSO ENTRE OFERTA E CAPACIDADE GEROU DÉFICIT EQUIVALENTE A NOVO TECON	59
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

“O MARANHÃO, HOJE, INTEGRA A ÚLTIMA FRONTEIRA AGRÍCOLA DO BRASIL”, DIZ PRESIDENTE DO PORTO DO ITAQUI

Em entrevista para A Tribuna, durante visita a Santos e ao Grupo Tribuna, Oquerlina Costa relata os desafios do porto do Maranhão

Por Anderson Firmino 8 de fevereiro de 2026



“A gente fez uma visita in loco por todo o canal de acesso do Porto de Santos e conheceu os mais de 60 berços de atracação. No Porto do Itaqui, temos nove. Vamos entregar um novo este ano” (Sílvia Luiz/ AT)

Porto do Itaqui, no Maranhão, tem um espaço privilegiado no ecossistema portuário brasileiro. Sua localização geográfica favorece movimentação para a Europa e o Hemisfério Norte. Principal porto do Arco Norte, obteve uma movimentação expressiva no ano passado, de quase 37 milhões de toneladas. Quem está à frente do local é Oquerlina Costa, de 43 anos, que preside a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), responsável pela gestão do porto, desde 2025 — sendo a primeira mulher a ocupar o cargo. Em entrevista para A Tribuna, durante visita a Santos e ao Grupo Tribuna, na semana passada, ela relata os desafios do porto, planos para expansão e reconhece o privilégio de ser um exemplo para outras mulheres que desejam ascender na área.

Qual a importância da visita a Santos? O que você vai levar de bom após conhecer a operação no cais santista?

Fizemos uma visitain loco por todo o canal de acesso do Porto de Santos e conheceu os mais de 60 berços de atracação. No Porto do Itaqui, temos nove. Vamos entregar um novo este ano, que inclusive é o primeiro berço construído com recursos próprios da Emap (Empresa Maranhense de Administração Portuária). Estamos um pouquinho distantes da realidade de Santos, que é uma referência. A gente vê realmente toda a potencialidade que o Porto de Santos tem, com sua representatividade econômica.

O Porto do Itaqui é o principal do Arco Norte e teve a renovação do convênio de delegação por parte do Governo Federal junto à Emap, do Estado do Maranhão, por mais 25 anos. Qual a importância desse ato?

Porto do Itaqui é o quarto maior porto público do Brasil e o maior do Arco Norte. Essa posição foi alcançada de 2023 para cá. Consideramos que todo esse crescimento se deve aos investimentos e à visão estratégica do governador Carlos Brandão, especialmente na aplicação de recursos voltados à industrialização e ao fomento de políticas públicas para impulsionar ainda mais o agronegócio. Inclusive, o Maranhão, hoje, integra a última fronteira agrícola do Brasil, a região do Matopiba, que engloba os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. Vemos Itaqui como um grande hub logístico, essencial para o escoamento de toda a produção da região do Matopiba, tanto para exportação quanto para importação. Atualmente, importamos cargas como fertilizantes e combustíveis, incluindo diesel e gasolina. Exportamos soja, milho, celulose e alumina. Assim, Itaqui é o elo que conecta o Maranhão ao comércio internacional.

Os números da movimentação no ano passado representam um desafio a mais para uma estrutura já consolidada?

A gente finalizou 2025 com um volume de quase 37 milhões de toneladas. Tivemos um aumento considerável na movimentação de soja. De 2024 para 2025, houve um aumento de 14% de

movimentação de graneis sólidos minerais; de granel sólido vegetal, o acréscimo foi de quase 9%. E de granel líquido, cerca de 90% de aumento. Todos esses recordes são frutos dos investimentos que a gente tem aplicado para modernizar a infraestrutura portuária e aumentar a eficiência operacional.

Em termos geográficos, a posição do Porto do Itaqui é muito privilegiada, com saída direto para a Europa, para o Hemisfério Norte. O quanto é possível se valer desse benefício da natureza?

Hoje nós somos beneficiados pela nossa localização geográfica, pela profundidade dos nossos berços - temos berços que alcançam profundidade de até 25 metros - isso permite receber navios de grande calado, e sejamos a porta de entrada ao norte do Brasil para a Europa, China, Estados Unidos e outros comércios.

Como é que é ser a primeira mulher a presidir o Porto do Itaqui? O que representa num espaço que, por muito tempo, deu poucas oportunidades às mulheres?

É magnífico. Além de entender que a gente assume um desafio, principalmente por estar em um setor que, historicamente, é marcado pela presença de homens em todos os setores, desde a presidência a todos os outros níveis de funções. É um desafio, mas a gente fica lisonjeada porque, onde estou hoje, sirvo de motivação e de influência positiva para outras mulheres que estão buscando um reposicionamento no mercado de trabalho, seja no setor portuário ou não. A conquista não é individual.

Presidente, quais são os principais desafios que o Porto do Itaqui? Quais são os gargalos a serem superados?

Estamos conectados com três ferrovias, (Norte-Sul, Transnordestina e a Estrada de Ferro Carajás). Temos conexão também com as rodovias, BR-135 e a BR-222, e isso nos integra com toda a região centro-norte do Brasil. Mas a gente entende que precisa crescer para atender a esse crescimento econômico que vem acontecendo hoje no Brasil, principalmente com o aumento da produção agrícola, com o crescimento do agronegócio, com a industrialização. Então, a gente que precisa continuar aplicando mais investimentos na nossa infraestrutura, com a construção de mais berços. Itaqui hoje é um porto estratégico e está preparado para crescer junto com a economia do País.



Esse crescimento passa também pela questão de inovação, de tecnologia, de aplicação de novas tecnologias. De que forma o Porto do Itaqui pensa esses avanços?

Hoje o Porto do Itaqui se destaca internacionalmente. Ganhamos prêmios nas áreas de inovação e tecnologia por meio do nosso programa Jovem Tech, onde a gente capacita jovens e desenvolve projetos de inovação e tecnologia, e que viram exemplos para que outros portos possam implementar também. Há ainda o programa Residência Portuária, com todo um processo seletivo e contratação de jovens recém-formados para que possam ser capacitados. Eles vão para dentro do ambiente do Porto do Itaqui e passam dois anos desenvolvendo projetos inovadores e, ao final, 100% desses jovens saem qualificados e acabam absorvidos pelo mercado de trabalho.

"Somos um porto à frente em relação a projetos sustentáveis. O primeiro porto público do Brasil a implementar o plano de descarbonização" (Sílvia Luiz/ AT)

Sustentabilidade também é uma preocupação recorrente dos portos. Como lidam com a questão?

Somos um porto que está à frente, em nível nacional, com relação a projetos sustentáveis. O primeiro porto público do Brasil a implementar o plano de descarbonização. Isso nos reposiciona com relação à aplicação de práticas sustentáveis. Temos metas muito bem desenhadas e planejadas para a gente alcançar até 2050.

O seu mandato vai até outubro de 2028. Como imagina, no seu último dia de gestão, em qual patamar vai estar o Porto do Itaqui?

Trabalhamos para deixar um legado dentro do Porto do Itaquí. Nós estamos desenvolvendo um plano de negócios para atrair mais investidores e aumentar o nosso volume de movimentação de cargas. Entrar com novas frentes de commodities, como contêineres, por exemplo. E mesmo que não consiga dentro da nossa gestão, vamos deixar esse plano de negócios pronto para que seja implementado futuramente. Somos o maior hub logístico do Arco Norte e nós temos realmente que nos preparar para atrair mais investidores e abrir novos mercados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/02/2026

OLHA O TREM: O NÓ FERROVIÁRIO QUE TRAVA O TURISMO EM SANTOS

O conflito entre o escoamento de cargas e a mobilidade urbana atinge seu ápice no Porto de Santos
Por Maxwell Rodrigues 8 de fevereiro de 2026



(Imagem gerada por IA)

O apito do trem, que para muitos simboliza o progresso econômico, tornou-se sinônimo de frustração para moradores e turistas em Santos. O conflito entre o escoamento de cargas e a mobilidade urbana atinge seu ápice no Porto de Santos, onde a malha ferroviária corta vias essenciais, criando gargalos que afetam diretamente a vida na cidade.

O Porto de Santos bate recordes constantes de movimentação de carga. No entanto, esse volume exige uma operação ferroviária intensa. O problema surge quando composições quilométricas de trens manobram em passagens de nível, bloqueando o fluxo de veículos na Avenida Perimetral e acessos adjacentes. Para quem vive em Santos, o “olha o trem” não é apenas um aviso, mas uma previsão de atraso. O impacto no trânsito urbano reflete a dificuldade histórica de equilibrar a logística portuária com as necessidades de uma cidade que respira turismo e serviços.

Cruzeiros

O setor de cruzeiros é um pilar econômico vital, com previsões de movimentar até 1 milhão de passageiros por temporada. Contudo, a experiência do turista muitas vezes começa com o estresse. O acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros (Concais) é frequentemente obstruído pela movimentação de trens. Passageiros que chegam de ônibus ou carros particulares relatam ficar presos em congestionamentos que podem durar horas enquanto as composições manobram lentamente.

Casos extremos já registraram passageiros aguardando em filas ou trânsito, o que em situações de falhas operacionais leva à perda do navio. Embora nem todos os atrasos sejam culpa exclusiva do trem, a interferência ferroviária é um fator determinante na imprevisibilidade do acesso ao Porto.

Enquanto o navio aguarda milhares de pessoas para o check-in, a ferrovia prioriza o fluxo de contêineres e commodities, gerando um nó logístico onde o turista se torna o elo mais fraco. Para mitigar esses impactos, a Prefeitura de Santos e a Autoridade Portuária de Santos (APS) têm investido em obras de infraestrutura, como a nova passarela de acesso ao terminal de cruzeiros e projetos de segregação de tráfego.

Para uma família com dois filhos e malas, o acesso à passarela do Concais não é eficaz, pois o terminal está em uma área de conflito logístico. Atualmente, a solução mais “sem esforço” envolve uma combinação de transporte e o uso de infraestrutura de acessibilidade.

A passarela para quem viaja em família tem utilidade? Para quem é pai sabe como é difícil enfrentar uma situação como essa de férias. A forma mais prática para famílias é utilizar o sistema de embarque direto. O ideal é que o veículo (Uber, táxi ou carro particular) deixe a família diretamente na área de desembarque do Concais, apesar do trânsito.



A passarela que liga a área externa ao terminal é equipada com rampas. No entanto, carregar malas e cuidar de duas crianças simultaneamente em um ambiente de fluxo intenso pode ser cansativo para quem está de férias. Em dias de navios grandes (mais de 4 mil passageiros), o volume de pessoas na passarela gera “gargalos humanos”. O esforço não é físico (por causa das rampas), mas sim de paciência e segurança, já que o ambiente é barulhento e cercado por movimentação de carga.

A melhor estratégia para uma família é chegar com pelo menos três horas de antecedência ao horário de check-in. Isso evita que o bloqueio de uma composição ferroviária na Avenida Perimetral cause pânico por perda de horário, permitindo que as crianças transitem com calma pela passarela. Ainda assim, enquanto as composições de carga continuarem dividindo espaço com o fluxo urbano de passageiros, o apito do trem continuará soando como um alerta de que, em Santos, o progresso muitas vezes impede o direito de ir e vir.

Para mitigar os gargalos ferroviários que afetam o trânsito e o turismo em Santos, diversas soluções de infraestrutura e gestão estão previstas para serem concluídas ou iniciadas até 2026. Serão iniciadas ou serão promessas de campanha em ano eleitoral? O foco principal é a segregação de fluxos — separando o trânsito da cidade, o acesso de turistas e a movimentação de carga portuária. Uma das obras mais estratégicas para eliminar as manobras de trens que travam as avenidas portuárias é a construção da Pera Ferroviária, com conclusão prevista para 2026.

Quando um trem bloqueia o acesso ao terminal, centenas de passageiros de ônibus e carros de aplicativo ficam retidos simultaneamente. Isso gera uma aglomeração repentina: Assim que o trem libera a via, uma onda de turistas chega ao terminal ao mesmo tempo, gerando filas gigantescas no raio-X e no despacho de bagagem.

O estresse familiar para quem viaja com crianças e idosos, a espera sob o sol ou dentro de veículos parados em áreas portuárias (geralmente barulhentas e sem infraestrutura de apoio) gera um desgaste físico antes mesmo do embarque.

Na temporada 2025/2026, espera-se que cerca de 1 milhão de cruzeiristas passem pelo local. A malha ferroviária interna opera 24 horas. Nos horários de pico de embarque (10 às 14 horas), a probabilidade de encontrar um trem manobrando é alta devido à alta demanda por exportação de commodities.

Existem boas perguntas que podem ser feitas e que a depender da resposta podemos ter boas conclusões:

As passarelas são a melhor opção para quem transita pelo porto?
São estruturas adequadas a realidade operacional e funcional dos turistas? Foram devidamente projetadas com aderência à realidade de cada ponto?

Dependendo das respostas as passarelas podem ser um excelente local para ser usado como vista dos trens que impedem o trânsito. Talvez sem utilidade logística, mas como utilidade de ponto turístico do que não está funcionando e do que não conseguimos resolver. Um ótimo local para se acessar e tirar uma foto do trem parado e do trânsito gerado!

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/02/2026

CONCESSÃO DO CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM VALOR AUMENTADO EM 263%

O modelo de concessão do canal de acesso atende aos pleitos técnicos e operacionais da Autoridade Portuária de Santos (APS)

Por Bárbara Farias 7 de fevereiro de 2026

O modelo de concessão do canal de acesso do Porto de Santos apresentado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) atende aos pleitos técnicos e operacionais da Autoridade Portuária de Santos (APS). O projeto de infraestrutura envolve um fluxo de R\$ 23,4 bilhões ao longo

do contrato de 25 anos, prorrogável até 70 anos. O valor previsto é 263,6% maior do que o divulgado inicialmente, de R\$ 6,45 bilhões.



O canal aquaviário de Santos tem 24,6 quilômetros de extensão, divididos em quatro trechos, 220 metros de largura e profundidade nominal de 15 metros. A concessão prevê aprofundamento para 17 metros e estudos para viabilizar a ampliação para 18 metros (Alexsander Ferraz/ AT)

Aprovado em reunião da diretoria colegiada da agência reguladora na quinta-feira (5), o projeto será submetido à consulta e audiência pública a fim de recolher contribuições do setor e interessados para os ajustes necessários. O contrato engloba dragagens de aprofundamento para 16 e 17 metros e estudo de viabilidade para 18 metros, manutenção do canal e implementação do VTMS — sistema de controle e monitoramento de tráfego.

O prazo é de 25 anos, podendo ser prolongado por 70 anos, com mecanismo de conta de retenção (parte do que a concessionária recebe fica retida para bancar as obras) e proposta apoiada (precisa apresentar garantia financeira). A conta de retenção garante que, de fato, haja investimentos”, afirmou a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, que foi relatora do processo na agência.

O projeto original foi elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com base no modelo definido para o canal do Porto de Paranaguá (PR). Mas, em agosto do ano passado, a APS solicitou ajustes para adequá-lo às necessidades do cais santista. “Desde o início, a Autoridade Portuária de Santos alertou o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Antaq de que a modelagem originalmente inspirada no Porto de Paranaguá não refletia a complexidade operacional, o volume de tráfego, o nível de risco e a escala do Porto de Santos”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini, em entrevista para A Tribuna.

O aprofundamento progressivo até 17 metros e a inclusão do VTMS foram, sim, pleitos formais da APS, justamente para garantir segurança da navegação, previsibilidade operacional e capacidade futura de expansão”, ressaltou. O gestor do cais santista comentou que a APS apresentou uma série de adequações baseadas em dados técnicos do próprio canal aquaviário tais como “densidade de tráfego, porte das embarcações, riscos operacionais, interferências urbanas e projeções de crescimento”.

Além dessas medidas, o presidente da APS explicou que o modelo de concessão passou a incorporar intervenções estruturantes consideradas essenciais para o funcionamento do complexo portuário. Entre elas estão obras de contenção e proteção na Ponta da Praia (sedimentação), aprofundamento diferenciado e intervenções específicas na região da Vila dos Criadores, no Bairro Alemoa, além de adequações para permitir a expansão ordenada do Porto.

“Defendemos que essas intervenções constassem expressamente no edital, evitando soluções genéricas e assegurando que a concessão refletisse as necessidades reais do Porto”, enfatizou Pomini. Ele também destacou a incorporação de tecnologia, gestão integrada do canal, balizamento moderno e monitoramento contínuo como fatores que elevam o padrão de governança e segurança.

É viável ao mercado?

Pomini avalia que se trata de um projeto altamente atrativo sob a ótica do mercado especializado. “As principais empresas globais do setor de dragagem e infraestrutura portuária já demonstraram interesse, justamente porque a concessão do canal do Porto de Santos concentra a maior demanda de navegação, fluxo de navios e movimentação de cargas do Brasil”.

Ele reiterou que Santos apresenta um crescimento médio anual em torno de 10%, considerando todas as cargas, o que se traduz em maior demanda contínua por dragagem de manutenção e



aprofundamento, necessidade permanente de gestão do canal. “Além disso, o porte do contrato exige, naturalmente, empresas com expertise técnica comprovada, o que reduz riscos de execução e aumenta a atratividade para operadores globais que buscam projetos estruturantes, de longo prazo e com alta relevância estratégica”, complementou o presidente da APS.

Especialistas destacam avanços

O novo modelo de concessão do canal de navegação do Porto de Santos, aprovado pela Antaq, é avaliado por especialistas ouvidos por A Tribuna como um avanço relevante, mas que ainda demanda ajustes para ampliar a atratividade ao mercado e reduzir riscos.

Consultor internacional da HPC Hamburg Port Consulting, Marcelo D’Antona explicou, primeiramente, que o valor estimado de R\$ 23,4 bilhões associado à concessão do canal do Porto “não representa investimentos, mas o valor global estimado do contrato ao longo de 25 anos, que inclui todas as contribuições fixas e variáveis a serem pagas ao poder concedente”.

Segundo D’Antona, a modelagem econômico-financeira foi estruturada para levar o projeto a um Valor Presente Líquido (VPL) igual a zero, considerando o custo médio ponderado de capital (WACC). “Na prática, isso significa que o concessionário recupera os custos e remunera o capital, mas não auferir ganho econômico adicional no cenário-base”, afirmou.

O especialista também ponderou que a contribuição variável de referência, fixada em 23,03% da receita operacional bruta, tende a ser reduzida no leilão. “Esse percentual funciona como parâmetro competitivo. Em um ambiente de disputa, é esperado que os licitantes ofertem valores inferiores, o que diminui o valor econômico efetivo do contrato”, disse.

Sobre investimentos obrigatórios, ele ressaltou que o compromisso mínimo de capex (infraestrutura) é da ordem de R\$ 688 milhões, associado à dragagem de cerca de 14 milhões de metros cúbicos para o aprofundamento do canal a 16 e 17 metros. Sobre a viabilidade do modelo, o consultor reconheceu que, em fases iniciais, houve questionamentos quanto à ausência de um estudo de mercado plenamente estruturado, mas avaliou que a lacuna foi parcialmente superada.

“Foram incorporados estudos complementares de demanda e viabilidade econômico-financeira, que permitiram avançar para a consulta e a audiência pública”, afirmou D’Antona, destacando que o processo de consulta pública é essencial para identificar fragilidades, ajustar premissas e tornar o modelo mais robusto antes da versão final.

Segurança jurídica

A advogada especialista em Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário Cristina Wadner afirmou que o desafio central não está na legislação, mas no desenho contratual. “Para atrair investidores, o essencial é ter regras que deem previsibilidade e reduzam disputas. O contrato deve tratar o canal como um serviço contínuo, e não como uma obra isolada”.

Segundo ela, o modelo precisa ser orientado por desempenho, com metas como calado disponível, disponibilidade do canal e tempo de resposta. “Não basta medir volume dragado. É preciso verificação independente, batimetrias padronizadas e uma matriz de riscos objetiva, com regras claras de recomposição”, afirmou.

Cristina considera que o Brasil possui base legal e institucional suficiente para uma concessão desse porte. “O País tem regulação da Antaq e controle dos órgãos competentes. O ponto crítico não é a falta de lei, mas a qualidade do desenho contratual”.

Para a advogada, se metas mensuráveis, auditoria de dados, governança da segurança da navegação e gatilhos objetivos de reequilíbrio estiverem bem definidos antes do leilão, “o modelo tende a ser juridicamente sólido e operacionalmente sustentável”.

Especialistas destacam avanços

Para o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, o porte do contrato exige, naturalmente, empresas com expertise técnica comprovada. “O que reduz riscos de execução e aumenta a atratividade para operadores globais que buscam projetos estruturantes, de longo prazo e com alta relevância estratégica”. Pomini afirmou ainda que a APS poderá encaminhar novos pleitos à Antaq, caso identifique outras necessidades. “É nosso dever institucional subsidiar a agência com dados técnicos e estratégicos para assegurar que o edital reflita fielmente as necessidades do complexo portuário”, disse. Ele ressaltou que o objetivo é preservar o papel da APS em decisões estratégicas sobre um ativo de interesse público nacional.

Fases

A concessão prevê aprofundamento do canal para 16 metros em uma primeira etapa e, posteriormente, para 17 metros. O escopo contratual inclui a dragagem de manutenção do canal, das bacias e dos berços públicos, a gestão do Polígono de Disposição Oceânica (PDO), a implantação e operação do VTMS e a modernização do balizamento com boias articuladas. Também estão previstos estudos para um futuro aprofundamento do canal para 18 metros e para a implantação de um guia-corrente. Os investimentos mínimos estimados para essas fases do projeto, até o 8º ano de contrato, somam R\$ 688,1 milhões. O canal de acesso do Porto de Santos tem 24,6 quilômetros de extensão (divididos em quatro trechos), 220 metros de largura, profundidade nominal de 15 metros e calado operacional homologado entre 13,5 metros na baixa-mar e 14,5 metros na preamar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/02/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

COM AVANÇO DO PRÉ-SAL, NORDESTE PERDE ESPAÇO EM PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS

Cinco estados do Nordeste mantêm 268 campos ativos e extraem 145 mil barris/dia. Participação regional cai para 4,7% enquanto pré-sal alcança 79,5% do nacional

Por Paulo Goethe De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Plataforma da Petrobras de produção de petróleo em alto-mar, modelo que predomina no país com exceção do Nordeste. Foto: Alexandre Brum/Petrobras

A produção de petróleo e gás natural do Nordeste encolheu para 4,7% da extração nacional em 2025, refletindo a deterioração gradual da participação regional no abastecimento do país enquanto o pré-sal offshore consolida domínio de 79,5% da produção brasileira. Os cinco estados

produtores da região — Bahia, Maranhão, Rio Grande do Norte, Sergipe e Alagoas — mantiveram 268 campos ativos e extraíram 145,19 mil barris equivalentes por dia, enquanto a produção brasileira alcançou 5,2 milhões de barris equivalentes diários com concentração no pré-sal marítimo do Rio de Janeiro, segundo dados do Painel Dinâmico da Produção de Petróleo e Gás Natural da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) referentes a dezembro de 2025.

A Bahia liderou a produção regional com 45.820 barris equivalentes por dia, seguida pelo Maranhão com 39.429 barris. Juntos, os dois estados respondem por 58,6% da extração nordestina. A estrutura produtiva organiza-se em três eixos principais: a Bahia detém o maior volume combinado de petróleo e gás, o Maranhão emerge como maior produtor regional de gás natural e o Rio Grande do Norte consolida-se como segundo maior em petróleo.



Os três estados concentram 143 campos produtores e acumulam 118,9 mil barris equivalentes por dia. A participação nordestina no abastecimento nacional registrou contração entre 2021 e 2025 em todos os estados produtores.

Nordeste lidera produção terrestre

A produção brasileira de petróleo e gás em dezembro de 2025 atingiu 5,2 milhões de barris equivalentes por dia, estruturada em três segmentos: pré-sal marítimo com 4,164 milhões de barris equivalentes diários (79,5%), pós-sal marítimo com 825 mil barris equivalentes diários (15,7%) e produção terrestre com 248 mil barris equivalentes diários (4,7%).

O Nordeste opera exclusivamente em ambiente terrestre, posicionamento que delimita a região fora da dinâmica offshore que domina o abastecimento nacional. A produção nordestina de 145,19 mil barris equivalentes por dia corresponde a 58,5% da extração terrestre brasileira, confirmando o protagonismo regional no segmento onshore. Contudo, essa liderança no segmento terrestre não se converte em relevância nacional, dado que a produção onshore representa fração inferior a 5% do total brasileiro.

A estrutura operacional nordestina caracteriza-se por campos maduros, com predominância da Petrobras na operação geral, complementada por operadores de menor porte como Petrorecôncavo (Bahia), 3R Petroleum e 3R Potiguar (Rio Grande do Norte), Origem Alagoas (Alagoas) e operadores regionais.

O modelo onshore nordestino sustenta-se economicamente devido a custos operacionais reduzidos, infraestrutura consolidada de transporte e abastecimento regional estabelecido há décadas. A trajetória de contração de participação nacional — observável em todos os estados entre 2021 e 2025 — ocorre em contexto de expansão acelerada da produção pré-sal offshore concentrada na Bacia de Santos.

BA, MA e RN na liderança regional

A Bahia encerrou dezembro de 2025 com 19.854 barris diários de petróleo e 4.128 milhões de metros cúbicos diários de gás natural. A performance estadual ancora-se na Bacia do Recôncavo, que operou com 72 campos produtores — a maior concentração de ativos da região. A bacia contribuiu com 19.741 barris diários de petróleo e 3.062 milhões de metros cúbicos diários de gás, perfazendo 39.006 barris equivalentes por dia.

A representatividade baiana na produção nacional de petróleo recuou de 0,77% (2021) para 0,55% (2025), contração de 0,22 pontos percentuais. No segmento de gás natural, a participação declinou de 4,06% (2021) para 2,17% (2025), queda de 1,89 pontos percentuais.

O Maranhão extraiu 6.247 milhões de metros cúbicos diários de gás natural, alcançando produção total de 39.429 barris equivalentes por dia. O volume de petróleo limitou-se a 136 barris diários. As operações concentram-se na Bacia de Parnaíba, que abriga 7 campos produtores ativos, incluindo Gavião Preto, Gavião Branco, Gavião Real e Gavião Caboclo. A fatia maranhense na produção nacional de gás encolheu de 4,39% (2021) para 2,65% (2025), perda de 1,74 pontos percentuais.

O Rio Grande do Norte extraiu 27.967 barris diários de petróleo, 907 milhões de metros cúbicos diários de gás natural e alcançou produção total de 33.678 barris equivalentes por dia. A atividade estadual concentra-se na Bacia Potiguar, que reúne 58 campos produtores. A representatividade potiguar na produção nacional de petróleo regrediu de 1,15% (2021) para 0,83% (2025), retração de 0,32 pontos percentuais.

O campo de Estreito opera com 795 poços em produção — a maior densidade de drenagem dentre campos terrestres nordestinos. O campo de Canto do Amaro entregou 5 mil barris equivalentes por dia em dezembro de 2025, correspondendo a 2,0% da produção terrestre nacional.

SE e AL são destaques em gás natural

Sergipe extraiu 11.988 barris diários de petróleo e 73 milhões de metros cúbicos diários de gás natural, totalizando 12.447 barris equivalentes por dia. A Bacia de Sergipe manteve 17 campos produtores em 2025. A participação sergipana na produção nacional de petróleo avançou marginalmente de 0,27% (2021) para 0,34% (2025).

O campo de Carmópolis, situado em Sergipe mas integrado à estrutura estratégica de abastecimento nordestino, entregou 8 mil barris equivalentes por dia em dezembro de 2025, correspondendo a 3,2% da produção terrestre nacional. O ativo posiciona-se como quinto maior campo onshore do Brasil no ranking da ANP.

Alagoas produziu 3.822 barris diários de petróleo e 1.588 milhões de metros cúbicos diários de gás natural, perfazendo 13.811 barris equivalentes por dia. A Bacia de Alagoas abrigou 11 campos produtores. A operadora Origem Alagoas controlou 3.503 barris diários de petróleo e 1.579 milhões de metros cúbicos diários de gás, totalizando 13.436 barris equivalentes por dia — equivalente a 77% da produção estadual. A representatividade alagoana manteve-se em 0,10% da produção nacional de petróleo em 2025.

CE, PB e PE têm produção residual ou nula

O Ceará apresentou 0,02% de participação na produção nacional de petróleo em 2025 — volume residual que reflete desativação ou abandono de campos menores. Historicamente, a Bacia Potiguar estende-se do Rio Grande do Norte ao Ceará, mas a produção comercial concentra-se exclusivamente no lado potiguar.

Paraíba e Pernambuco não registraram produção nos boletins da ANP referentes a dezembro de 2025, sinalizando encerramento de operações comerciais ou volumes abaixo dos limites reportáveis pela agência reguladora.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/02/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

APROVADA ABERTURA DE AUDIÊNCIA E CONSULTA PÚBLICAS PARA O PROJETO DE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS (SP)

Participação social permite que haja contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento do processo



Brasília, 06/02/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio da relatoria realizada pela diretora Flávia Takafashi, deliberou a favor da abertura de consulta pública relativa ao projeto de concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, em São Paulo. A decisão ocorreu durante a Reunião Ordinária de Diretoria (ROD) dessa quinta-feira (05). As datas das fases participativas serão divulgadas oportunamente.

A matéria chegou à Agência no segundo semestre de 2025 mas, de lá para cá, os estudos passaram por nova análise a pedido do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Com o voto da relatora favorável à consulta pública, novos documentos poderão ser anexados ao estudo, que prevê investimento de R\$ 23 bilhões para a concessão do canal de acesso do Porto de Santos - valor disponibilizado ao longo de um contrato de 25 anos.

Dragagem do Canal

A limitação de profundidade no Canal de Santos é considerada uma das situações mais desafiadoras da região. Nos moldes atuais, operar navios de maior porte é desafiador - o que acaba por comprometer a celeridade das operações e, consecutivamente, a competitividade que há entre as empresas do porto. Os trabalhos atuais preveem dragagem para aprofundar o canal em até 16 metros. Entretanto, o projeto avalia a possibilidade da área passar a ter 18 metros de profundidade.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 09/02/2026

AVISO DE PAUTA: PRÊMIO ANTAQ 2025 ACONTECERÁ NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA (10)



Este ano, a principal novidade é a criação da categoria Conexão Hidroviária

transmissão ao vivo pelo perfil da ANTAQ no Instagram.

Brasília 06/02/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários comunica a realização da 10ª edição do Prêmio ANTAQ na próxima terça-feira, dia 10 de fevereiro. O tema deste ano é “Soluções para a Mudança do Clima”, e a edição comemorativa traz como principal novidade a criação da categoria Conexão Hidroviária. O evento terá

Mais cedo, às 9h30 do mesmo dia, a Agência divulgará os dados da movimentação portuária de 2025, consolidados no Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ. Após essa apresentação, haverá a cerimônia de despedida da diretora Flávia Takafashi, cujo mandato se encerra em 18 de fevereiro.

Categorias

Na Conexão Hidroviária, serão premiadas as empresas de navegação interior que, ao longo de 2024, atenderam o maior número de municípios brasileiros, com base em dados oficiais do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ. Podem concorrer empresas de navegação interior, tanto de transporte de cargas quanto de passageiros, que tenham operado regularmente no território nacional no período avaliado.

Já na categoria Desempenho Ambiental, serão reconhecidas as administrações portuárias responsáveis por portos públicos e Terminais de Uso Privado (TUPs) que obtiveram os melhores resultados no Índice de Desempenho Ambiental (IDA), considerando o ciclo de avaliação de 2024. A premiação será dividida em duas subcategorias, conforme a movimentação anual de cargas: até 5 milhões de toneladas/ano e acima desse volume.

Artigos, inovação e inclusão

Os três primeiros colocados na categoria Artigos Técnico-Científicos, além de receberem o prêmio, terão seus trabalhos publicados na Revista Científica da ANTAQ – Blue Research. Os artigos devem abordar o tema “Soluções para a Mudança do Clima” e estar relacionados às áreas de Direito, Economia, Regulação, Meio Ambiente, Gestão, Ciências Sociais, Geografia, Políticas Públicas, Infraestrutura, Logística e campos afins, em consonância com as atribuições institucionais da Agência.

Na categoria Iniciativas Inovadoras, serão premiadas empresas do setor aquaviário que tenham implementado ações socioambientais capazes de gerar melhorias institucionais, contribuir para o atendimento das demandas da sociedade e ampliar a eficiência e a sustentabilidade dos serviços prestados. Serão consideradas, ainda, iniciativas alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU).

Incluída na edição anterior, a categoria Gênero e Diversidade busca reconhecer empresas que desenvolvem ações voltadas à promoção da igualdade de gênero, à redução das desigualdades, ao fortalecimento da diversidade e à inclusão de minorias em seus ambientes de trabalho e operações.



As iniciativas devem gerar impactos positivos e contribuir para um setor aquaviário mais inclusivo, justo e representativo.

Serviço

O que: Prêmio ANTAQ 2025

Data: 10/02/2026 (terça-feira)

Horário: a partir das 19h

Local: Clube Naval de Brasília, SCES Trecho 02 Conjunto 13

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 09/02/2026



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR INSTITUI COMITÊ DE DIVERSIDADE E INCLUSÃO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Medida visa integrar Ministério e entidades para promover equidade e acessibilidade nos portos e aeroportos do país

Com o nome de uma heroína negra do século XIX, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou, nesta segunda-feira (9), uma portaria que institui o Comitê de Participação Social, Diversidade, Equidade, Acessibilidade e Inclusão Maria Felipa, com a missão de propor iniciativas e sistemáticas que garantam um ambiente de trabalho cada vez mais inclusivo na pasta e em entidades vinculadas.

Entre as competências do comitê, destacam-se a promoção de campanhas de sensibilização, a realização de diagnósticos internos sobre diversidade e a criação de estratégias para o enfrentamento ao capacitismo, garantindo acessibilidade plena para servidores e empregados do Ministério e de suas entidades vinculadas. Será responsável, ainda, por identificar programas, ações e projetos de participação social que possam ter aplicação nas rotinas do MPor.

“É nosso compromisso, como gestor público, estimular a criação de espaços para debate e aprimoramento das políticas de inclusão, com foco na construção de um ecossistema onde a sociedade possa ter voz e contribua de acordo com sua especificidade de cada grupo”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A portaria também recomenda que as indicações priorizem pessoas pertencentes a grupos marcados por identidades sociais de gênero, etnia, raça, orientação sexual, idade e capacidades, assegurando que o comitê tenha o lugar de representatividade para as ações propostas.

O Comitê Maria Felipa será presidido pelo Gabinete do Ministro e contará com a presença de áreas estratégicas como a Secretaria-Executiva, Ouvidoria e as Secretarias Nacionais de Portos, Aviação Civil e Hidrovias. Também participam representantes da Infraero, da Autoridade Portuária de Santos (APS) e das companhias docas do Ceará, Rio Grande do Norte, Bahia, Rio de Janeiro e Pará.

Funcionamento e História

O conselho se reunirá trimestralmente e poderá criar grupos de trabalho com a participação de membros da sociedade civil, comunidade acadêmica e outros entes federativos. O regimento interno, que detalhará as normas de funcionamento, será divulgado em até seis meses após a instalação do grupo.



O nome do colegiado homenageia a heroína negra Maria Felipa de Oliveira, pescadora e capoeirista que teve participação importante na luta da Independência do Brasil na Bahia. Ela liderou um grupo de 40 mulheres que atuou na expulsão de embarcações portuguesas que aguardavam para invadir Salvador em 1823. Sua figura simboliza a resistência e o protagonismo social que o comitê se inspira e busca fomentar.

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

Data: 09/02/2026

NOTA PÚBLICA SOBRE A DRAGAGEM NO RIO TAPAJÓS

Diante das mobilizações de povos indígenas e de outros segmentos sociais realizadas nos últimos dias no município de Santarém (PA), o Governo Federal informa que enviou representantes à cidade, os quais apresentaram propostas relacionadas à pauta da mobilização e estabeleceram processo de negociação com os manifestantes, com acompanhamento do Ministério Público Federal.

Em relação às reivindicações apresentadas, o Governo Federal vem a público reiterar o compromisso assumido durante a COP30 de que todo e qualquer empreendimento vinculado à Hidrovia do Rio Tapajós será precedido da realização de consulta livre, prévia e informada, nos termos da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

É importante mencionar que as obras de dragagem anunciadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos constituem ação de rotina, feitas igualmente em anos anteriores, e respondem à necessidade de garantir o tráfego fluvial na Hidrovia do Tapajós diante dos períodos de baixa das águas. Ou seja, essas obras não têm relação com os estudos de concessão da hidrovia, previstos no Decreto 12.600. No entanto, como gesto de negociação com os povos indígenas e disposição do Governo Federal em soluções negociadas, tomamos as seguintes decisões:

I – suspender o Pregão Eletrônico nº 90515/2025, cujo objeto é a contratação de empresa especializada para a execução do Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA) na Hidrovia do Rio Tapajós, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);

II – instituir um Grupo de Trabalho Interministerial, com a participação de órgãos e entidades da administração pública federal, bem como de representantes indicados pelos povos indígenas da região do Rio Tapajós com a finalidade de discutir, sistematizar e orientar os processos de consulta livre, prévia e informada;

III – apresentar, em diálogo com os povos indígenas, o cronograma dos processos de consulta livre, prévia e informada referente à Concessão da Hidrovia do Tapajós.

Guilherme Boulos

Ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República

Silvio Costa Filho

Ministro de Portos e Aeroportos

Sônia Guajajara

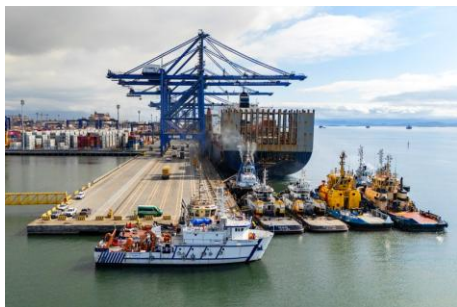
Ministra dos Povos Indígenas

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

Data: 06/02/2026

MINISTÉRIO ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA PLANO MESTRE DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE PARANAGUÁ E ANTONINA (PR)

Audiência de participação popular ficará aberta entre os dias 6 de fevereiro e 7 de março; contribuições poderão ser enviadas pela plataforma Brasil Participativo



Instrumento estratégico de planejamento do setor portuário - Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu, nesta sexta-feira (6), a consulta pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, no estado do Paraná. Realizada de forma totalmente online, por meio da plataforma Brasil Participativo, do Governo Federal, a consulta permanece aberta até 7 de março.

O Plano Mestre é um instrumento estratégico de planejamento do setor, elaborado para cada complexo portuário do país. Ele tem como finalidade orientar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos, abrangendo os portos, a relação porto-cidade e os acessos aos complexos portuários, conforme previsto na legislação setorial. Podem contribuir com o modelo a sociedade civil, órgãos da administração pública e pessoas jurídicas, com o objetivo de aprimorar a política pública.

Participação social

A consulta pública é um instrumento de participação social, que permite a cidadãos, empresas, entidades representativas, autoridades públicas e demais interessados conhecerem o conteúdo do Plano Mestre e apresentarem contribuições, sugestões e comentários, com vistas ao aprimoramento do documento, antes da consolidação da versão final do plano.

As contribuições, devidamente identificadas e fundamentadas, devem ser encaminhadas por meio do formulário eletrônico disponível na plataforma Brasil Participativo. No site, também estão disponíveis, para consulta, o documento preliminar do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina e o seu apêndice.

A participação social é fundamental para o aprimoramento do Plano Mestre e para o fortalecimento de um planejamento portuário integrado, eficiente e sustentável.

Serviço

O quê: Consulta pública do Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina

Como participar: de forma online, por este link

Prazo para contribuições: 7 de março

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

Data: 06/02/2026

Encontro que acontece nesta terça (10) reúne autoridades e lideranças empresariais para debater cenário econômico e investimentos no setor

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa nesta terça-feira (10), do CEO Conference 2026, evento que reúne lideranças nacionais e internacionais para debater o cenário macroeconômico global e brasileiro.

O evento discute o papel das instituições e as perspectivas para o futuro da infraestrutura, com foco nos desafios do setor e nas oportunidades de crescimento associadas às estratégias de investimento no mercado financeiro.

No setor rodoviário, desde o início da gestão do ministro à frente da pasta, políticas adotadas favoreceram a ampliação das contratações com a iniciativa privada. Em menos de três anos, o Ministério dos Transportes realizou 22 leilões de rodovias, com geração de R\$247 bilhões em investimentos. Outro marco foi a entrada de oito empresas de capital estrangeiro como proponentes nessas concessões.

Já em ferrovias, o mercado se prepara para conhecer a carteira de projetos do Governo do Brasil, que prevê, para 2026, 8 leilões e R\$140 bilhões em novos investimentos. A expectativa é de um impacto estruturante, com potencial de movimentar até R\$ 600 bilhões, a partir de rotas estratégicas e da ampliação da malha ferroviária em diferentes regiões do país.

Também participam do evento Gabriel Galípolo, presidente do Banco Central; Fernando Haddad, ministro da Fazenda; Scott Bessent, secretário do Tesouro dos Estados Unidos; Vital do Rêgo Filho, ministro do Tribunal de Contas da União e André Esteves, CEO do BTG Pactual, além de outras autoridades e lideranças empresariais.

Cobertura de imprensa

A cobertura por profissionais de imprensa será permitida de forma remota. Jornalistas interessados em acompanhar o evento devem se cadastrar pelo site: <https://www.ceoconference.live/>

Serviço

CEO Conference 2026

Data: Terça-feira, 10 de fevereiro

Horário: 14h30

Local: Grand Hyatt Hotel – Av. das Nações Unidas, 13.301, Brooklin – São Paulo (SP)

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

Data: 09/02/2026

COM INVESTIMENTO DE R\$ 2,8 BILHÕES, MATO GROSSO DO SUL GANHA NOVA FERROVIA PARA ESCOAMENTO DE CELULOSE

Trecho irá conectar fábrica à Malha Norte e ao Porto de Santos (SP); ministro Renan Filho participou do evento, nesta sexta (6)



Nova ferrovia amplia a competitividade econômica e atrai investimentos para Mato Grosso do Sul. -Foto: Marcio Ferreira/MT

Principal exportador de celulose do Brasil, Mato Grosso do Sul deu mais um passo para fortalecer sua logística e ampliar a competitividade no mercado internacional. Nesta sexta-feira (6), o ministro dos Transportes, Renan Filho, acompanhou, no município de Inocência (MS), na região Leste do estado, a cerimônia que marcou o início da construção de uma nova ferrovia no modelo shortline, de curta extensão e voltada à logística.

“Ferrovia é sinônimo de uma nova rota para o desenvolvimento, e essa shortline, a primeira autorizada no Brasil, representa um avanço importante para o setor. Além disso, vamos realizar o leilão de revitalização da Malha Oeste, que significará a reintegração de Mato Grosso do Sul à malha ferroviária nacional”, ressaltou o ministro.

O projeto prevê a implantação de um novo trecho ferroviário com 47 quilômetros de extensão, que ligará a futura fábrica da Arauco à Malha Norte. A partir dessa conexão, os trens seguirão até o Porto de Santos (SP), com destino aos mercados internacionais, especialmente Estados Unidos, Europa e



Ásia. A infraestrutura foi projetada para movimentar até 3,5 milhões de toneladas por ano, de celulose, por meio da operação de trens com até 100 vagões.

“Sabíamos que o projeto da fábrica da Arauco no Brasil exigiria soluções robustas e inovadoras, e a ferrovia, cuja pedra fundamental é lançada hoje, é parte essencial dessa visão. Ela não é um complemento do projeto; é um de seus principais pilares estruturantes”, afirmou o presidente da Arauco Brasil, Carlos Alberto Altimiras.

As obras devem ser concluídas até o segundo semestre de 2027, com investimento estimado em R\$ 2,8 bilhões. Durante a fase de implantação da ferrovia, a expectativa é de geração de cerca de mil empregos diretos.

O prefeito de Inocência (MS), Antônio Ângelo, destacou os impactos locais da iniciativa. “A implantação dessa ferrovia e da fábrica abre oportunidades concretas para a população, com geração de trabalho e renda, além de contribuir para o fortalecimento da economia local.”

De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso do Sul (Fiems), o estado foi responsável por 35% do valor total exportado de celulose pelo Brasil em 2025. Foram quase 7 milhões de toneladas enviadas a 40 países, com receita de US\$ 3,11 bilhões - crescimento de 17% em relação a 2024.

Já o governador de Mato Grosso do Sul, Eduardo Riedel, disse acreditar em uma estrutura privada robusta aliada a um estado dinâmico e eficiente. “Se olharmos 10 anos para frente, o que está sendo plantado hoje, o que já está contratado, vai representar uma transformação para o estado”, projetou.

Integração multimodal

A construção da ferrovia em Inocência (MS) integra um conjunto de ações do Governo do Brasil voltadas à otimização e à diversificação da matriz de transportes, com foco na redução de gargalos logísticos e no aumento da eficiência do escoamento da produção.

Para o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, a articulação entre ferrovias e rodovias é essencial para ampliar a competitividade do país. “As ferrovias transportam cargas com mais eficiência e menor emissão de poluentes, além de contribuir para a redução de congestionamentos e acidentes nas estradas”, destacou.

Em maio de 2025, o Ministério dos Transportes realizou o leilão da Rota da Celulose, com investimento de R\$ 10,1 bilhões nas BRs 262 e 267 e nas rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395.

A rota é estratégica para o escoamento da produção agroindustrial do Centro-Oeste e corta municípios como Água Clara, Bataguassu, Campo Grande, Nova Andradina, Ribas do Rio Pardo, Santa Rita do Pardo e Três Lagoas.

No fim de 2025, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou R\$ 1,05 bilhão para a Eldorado Brasil Celulose S.A. construir uma nova ferrovia, com 86,7 quilômetros de extensão, ligando a fábrica em Três Lagoas (MS) ao terminal da companhia em Aparecida do Taboado (MS), conectado à malha da Rumo.

“O Mato Grosso do Sul tinha algumas necessidades muito prementes, mas colocamos o estado como prioridade máxima e ampliamos os investimentos em infraestrutura de maneira geral. Apenas para 2026, vamos investir R\$ 850 milhões para a construção dos acessos à ponte que liga o Brasil ao Paraguai e para reconstruir a estrada entre Porto Murtinho e Carmelo Peralta”, concluiu Renan Filho.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 09/02/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MINERAÇÃO EM CRESCIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O faturamento da indústria mineral brasileira atingiu a marca histórica de R\$ 298,8 bilhões no ano passado, um crescimento de 10% que reafirma o setor como pilar da economia nacional. Segundo o Boletim Econômico da AMIG Brasil, esse desempenho impulsionou a arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (Cfem) para R\$ 7,9 bilhões, beneficiando diretamente 2.840 municípios. Minas Gerais (R\$ 119 bilhões) e Pará (R\$ 103 bilhões) seguem como os protagonistas absolutos, concentrando juntas 74% da receita do setor.

A liderança corporativa permanece com a Vale S.A., que detém 37% do faturamento total, seguida por sua subsidiária Salobo Metais (7%), reforçando a hegemonia das grandes mineradoras no mercado brasileiro.

Embora o minério de ferro continue sendo o principal produto da pauta, com R\$ 152,2 bilhões em receita, o ano de 2025 foi marcado pela ascensão meteórica dos metais estratégicos. O ouro (R\$ 39 bilhões) e o cobre (R\$ 30 bilhões) registraram crescimentos impressionantes de 65% e 50%, respectivamente. Esse movimento reflete a busca global pelo ouro como ativo de proteção e a explosão na demanda por cobre, essencial para a infraestrutura da transição energética e a fabricação de veículos elétricos. Essa diversificação da pauta é crucial para a resiliência do setor, especialmente diante da queda nos preços internacionais do ferro, que viu seu valor de exportação recuar 3% mesmo com um aumento de 7% no volume físico embarcado (416 milhões de toneladas).

No campo social e externo, a mineração demonstrou sua força ao exportar US\$ 35,81 bilhões (excluindo petróleo), o que representa 10% de todas as vendas do Brasil para o exterior. Esse vigor econômico traduziu-se em geração de valor real para a população: o setor criou mais de 9,5 mil novos postos de trabalho formais em 2025, elevando o estoque total para 291 mil empregos diretos.

Com a mineração extrativa respondendo por quase um quarto das exportações totais do País quando incluído o petróleo, o Brasil consolida sua posição como player indispensável na cadeia global de suprimentos, equilibrando a exploração de commodities tradicionais com o avanço em minerais críticos para o futuro sustentável. Esse cenário também deixa evidente a necessidade de poder público e iniciativa privada otimizarem a infraestrutura de escoamento dessa produção, inclusive dessas exportações, de modo que o artigo nacional não perca competitividade.

Os números de 2025 reforçam o valor da mineração brasileira, mas essa maior demanda deve ser acompanhada pelos investimentos necessários a fim de manter a sustentabilidade, principalmente financeira, desta atividade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VERTICALIZAÇÃO PORTUÁRIA E NEUTRALIDADE OPERACIONAL: UMA LACUNA REGULATÓRIA NO BRASIL



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Por que a integração entre armadores e terminais exige regras claras para preservar concorrência e acesso isonômico

A verticalização é um fenômeno amplamente conhecido e, em diversos setores, desejável. A integração entre produção, transporte e infraestrutura costuma gerar eficiência, reduzir custos e viabilizar investimentos de grande porte. No Brasil, exemplos recorrentes são as cadeias de mineração e as ferrovias dedicadas, em que a verticalização se mostra não apenas racional, mas, muitas vezes, indispensável. A transposição quase automática desse raciocínio para o setor portuário, contudo — sobretudo quando envolve armadores internacionais controlando terminais de contêineres — exige cautela. O ambiente competitivo é distinto, assim como os riscos envolvidos.

Ao contrário das cadeias dedicadas, os terminais portuários de contêineres são infraestruturas essenciais e compartilhadas, utilizadas por diversos armadores concorrentes e fundamentais para exportadores e importadores exercerem liberdade de escolha. Quando um armador passa a controlar um terminal, deixa de ser apenas usuário da infraestrutura e passa a influenciar, direta ou indiretamente, as condições de acesso enfrentadas por seus concorrentes. Forma-se, assim, uma situação sensível, na qual o mesmo agente econômico atua simultaneamente como participante e organizador do mercado.

Os riscos associados a esse arranjo não se limitam a práticas abertas de discriminação. Pelo contrário, tendem a se manifestar de forma gradual e cumulativa. Prioridade na atracação, acesso a janelas operacionais mais eficientes, maior flexibilidade em momentos de pico, políticas comerciais assimétricas e até decisões sobre o ritmo de investimentos podem favorecer, ainda que indiretamente, os serviços do armador controlador. Mesmo com tarifas formalmente idênticas, subsídios cruzados entre a operação portuária e o frete marítimo podem distorcer a concorrência, criando vantagens difíceis de replicar.

Um exemplo concreto ajuda a ilustrar o problema. No Porto de Santos, exportadores frequentemente enfrentam dificuldades para obter janelas de agendamento para entrega de cargas. No passado, quando o acesso se dava por filas físicas, a lógica era visível e socialmente controlável. Hoje, a fila é digital. O agendamento eletrônico trouxe ganhos de eficiência, mas também criou uma nova assimetria de informação: não se enxerga quem aguarda, quem entrou antes ou quem obteve prioridade. O terminal controla a abertura de janelas, inclusive extraordinárias, e define sua distribuição. Em um ambiente verticalizado, surgem preferências invisíveis, difíceis de comprovar, mas com efeitos concretos sobre o mercado.

Essa dificuldade de apuração ajuda a explicar um fenômeno recente: processos licitatórios portuários que optam por vedar, de forma genérica, a participação de armadores como medida preventiva frente a riscos concorrenciais. Trata-se de uma solução defensiva, porém imperfeita. Em vez de distinguir abusos de modelos legítimos de integração vertical, adota-se a exclusão generalizada, reduzindo concorrência nas licitações, afastando investimentos e eliminando potenciais ganhos de eficiência.

Essa distorção decorre, em grande medida, da ausência de um arcabouço legal claro que permita acompanhar, fiscalizar e coibir abusos associados à verticalização, especialmente no plano operacional. É justamente nesse ponto que o Projeto de Lei nº 733/25 oferece uma oportunidade relevante de aprimoramento regulatório.

Como contribuição ao debate, o autor propõe a inclusão do Art. 17-A, voltado à garantia de neutralidade operacional em instalações portuárias verticalizadas:

Art. 17-A. O operador de instalação portuária que seja, direta ou indiretamente, controlado, coligado ou integrante de grupo econômico que exerça atividades de transporte marítimo deverá assegurar tratamento operacional neutro e isonômico no acesso à infraestrutura portuária, sendo vedada qualquer prática que resulte em favorecimento entre usuários ou embarcações.

1º Considera-se prática discriminatória, ainda que indireta ou decorrente de sistemas digitais, toda conduta que produza, entre outros, os seguintes efeitos:

I – prioridade na atracação, operação, armazenagem ou liberação de cargas de armador do mesmo grupo econômico;



II – diferenciação no acesso a janelas operacionais, inclusive em sistemas eletrônicos de agendamento;

III – abertura ou alocação seletiva de janelas extraordinárias ou capacidade adicional;

IV – critérios diferenciados em situações de restrição de capacidade ou congestionamento.

2º Os mecanismos de agendamento, gestão de filas e alocação de capacidade deverão basear-se em critérios objetivos, verificáveis e previamente divulgados.

3º A criação de janelas adicionais ou ajustes extraordinários deverá ser registrada em sistema auditável, comunicada de forma ampla e simultânea aos usuários e permanecer disponível para fiscalização por, no mínimo, cinco anos.

4º Compete à Antaq fiscalizar o cumprimento deste artigo.

5º O descumprimento sujeitará o operador às sanções previstas em lei, sem prejuízo da legislação concorrencial.

A proposta não proíbe a verticalização nem inviabiliza indiscriminadamente a participação de armadores em licitações. Ao contrário, cria condições para que essa participação seja avaliada com base em comportamentos e efeitos concretos, e não em presunções genéricas. Com regras claras de neutralidade e fiscalização adequada, armadores que não detenham posição dominante poderão competir em condições mais equilibradas.

Em síntese, a verticalização pode gerar eficiência no curto prazo, mas carrega riscos estruturais no médio e longo prazo quando não regulada. Um marco legal capaz de diferenciar integração legítima de abuso concorrencial é essencial para evitar tanto a captura silenciosa do mercado quanto respostas excessivamente restritivas. O Art. 17-A aponta exatamente nessa direção.

ESSA DIFICULDADE DE APURAÇÃO AJUDA A EXPLICAR UM FENÔMENO RECENTE: PROCESSOS LICITATÓRIOS PORTUÁRIOS QUE OPTAM POR VEDAR, DE FORMA GENÉRICA, A PARTICIPAÇÃO DE ARMADORES COMO MEDIDA PREVENTIVA FRENTE A RISCOS CONCORRENCIAIS. TRATA-SE DE UMA SOLUÇÃO DEFENSIVA, PORÉM IMPERFEITA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - SUCESSÃO EM PORTOS E AEROPORTOS SEGUE EM ABERTO

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

UMA TERCEIRA OPÇÃO

O nome do substituto do ministro Sílvio Costa Filho à frente da pasta de Portos e Aeroportos não está tão definido quanto alguns supõem. Nas últimas semanas, dois nomes eram considerados como possíveis indicações para o cargo, um deles com apoio direto de Costa Filho. Mas fontes privilegiadas garantem que uma terceira opção já é considerada para a função, com as bênçãos da Casa Civil.

REFLEXOS

Fica a dúvida sobre como um ministro de Portos e Aeroportos mais próximo da Casa Civil irá conduzir o processo de concessão do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos (SP). No final do ano passado, o Tribunal de Contas da União (TCU) proibiu a participação de armadores no leilão da instalação, posição apoiada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, mas criticada pela Casa Civil.

PRAZO

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva terá de definir o nome do sucessor de Costa Filho na pasta até o início de abril, quando o atual ministro pretende deixar o cargo para disputar uma das duas vagas ao Senado por Pernambuco (seu estado natal) nas eleições do final deste ano.

JULGAMENTO AGENDADO

O Supremo Tribunal Federal marcou, para o próximo dia 25, o julgamento da decisão do ministro Flávio Dino que suspendeu o pagamento dos penduricalhos ilegais nos Três Poderes. O ministro

concedeu uma liminar determinando que as verbas indenizatórias sem base legal devem ser suspensas no prazo de 60 dias. Penduricalhos são benefícios concedidos a servidores públicos e que não cumprem o teto remuneratório constitucional, de R\$ 46,3 mil, valor que é equivalente ao salário dos ministros do STF. Na decisão, Flávio Dino afirmou que há um “fenômeno da multiplicação anômala” de verbas indenizatórias incompatíveis com a Constituição.

REFORMA ADMINISTRATIVA

O relator da PEC da Reforma Administrativa (PEC 32/2020), deputado federal Pedro Paulo (PSD-RJ), repercutiu a decisão do ministro Flávio Dino (Supremo Tribunal Federal) de suspender, por 60 dias, as verbas indenizatórias. O parlamentar disse que o caso “expõe uma grave e vergonhosa distorção – em todos os poderes e entes – tolerada há tempo demais. Está em absoluta sintonia com a indignação da sociedade”. E afirmou: “Tá na hora de voltar a discutir e avançar de forma madura e transparente a Reforma Administrativa”. Essa PEC está pronta para pauta no plenário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

POLÍTICA - SENADORA ACUSA USO POLÍTICO PELA EMBRATUR NO CARNAVAL

Dameres acusa Freixo de uso político em patrocínio da Embratur a escola que homenageará Lula
Do Estadão Conteúdo



Lula com bandeira da Acadêmicos de Niterói

A senadora Dameres Alves (Republicanos-DF) apresentou uma representação à Comissão de Ética da Presidência da República contra o presidente da Embratur, Marcelo Freixo (PT-RJ), em razão do patrocínio da estatal ao desfile das escolas de samba do Grupo Especial do Rio de Janeiro. Uma das agremiações beneficiadas, a Acadêmicos de Niterói, levará à Marquês de Sapucaí um enredo em homenagem ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Na denúncia, a parlamentar sustenta que o repasse de R\$ 1 milhão para cada uma das 12 escolas vinculadas à Liga Independente das Escolas de Samba do Rio de Janeiro (Liesa), totalizando R\$ 12 milhões, configuraria uso de recursos públicos para favorecimento político. Segundo Dameres, a destinação da verba fere princípios éticos da administração pública ao beneficiar uma manifestação cultural associada à promoção pessoal do chefe do Executivo.

A senadora também cita a participação de Freixo em um ensaio técnico do Carnaval, ocasião em que ele teria usado uma camisa com a imagem de Lula. Para ela, o episódio reforçaria a tese de atuação incompatível com as atribuições do cargo. No texto da representação, Dameres afirma que haveria “instrumentalização da máquina pública” e possível antecipação de campanha eleitoral.

Freixo rebateu as acusações em vídeo divulgado nas redes sociais. Ele afirmou que o patrocínio da Embratur à Liesa tem como objetivo ampliar a divulgação internacional do Carnaval, estimular o turismo e impulsionar a economia. O presidente da estatal ressaltou que o valor repassado é o mesmo do ano anterior e destacou que o governo do Estado do Rio e a prefeitura da capital também destinam recursos ao evento.

A homenagem a Lula no desfile deste ano tem provocado reações de parlamentares alinhados à oposição nas redes sociais. Além da iniciativa de Dameres, o partido Novo protocolou uma representação no Tribunal de Contas da União (TCU) pedindo a suspensão do repasse à Acadêmicos de Niterói.

O pedido foi negado pelo ministro Aroldo Cedraz. Na decisão, ele afirmou que os recursos decorrem de um termo de cooperação voltado a ampliar a visibilidade internacional do Brasil como destino turístico, utilizando o Carnaval do Rio como ferramenta de promoção cultural. “Não há qualquer

elemento presente nos autos apontando qualquer favorecimento da escola Acadêmicos de Niterói em relação às demais componentes do Grupo Especial”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

INTERNACIONAL - ANTÓNIO SEGURO VENCE ELEIÇÃO PRESIDENCIAL EM PORTUGAL

António Seguro vence eleição presidencial em Portugal

Do Estadão Conteúdo



Seguro assumirá em março, sucedendo Marcelo Rebelo de Sousa, presidente de centro-direita impedido de concorrer por ter completado o limite constitucional de dois mandatos.

O candidato de centro-esquerda António José Seguro conquistou neste domingo, com 96% das urnas apuradas, 66% dos votos e derrotou de forma expressiva o populista de extrema direita André Ventura, que ficou com 34%, no segundo turno das eleições presidenciais portuguesas. A vitória garante a Seguro um mandato de cinco anos no “Palácio Rosa”

de Lisboa e freia, por ora, o avanço do Chega, legenda fundada por Ventura há menos de sete anos e que, em 18 de maio, tornou-se a segunda maior força do Parlamento. Seguro assumirá em março, sucedendo Marcelo Rebelo de Sousa, presidente de centro-direita impedido de concorrer por ter completado o limite constitucional de dois mandatos.

A simples presença no segundo turno já representou um marco para o Chega, que tenta “recalibrar” o tabuleiro político português. Na reta final, Ventura atacou o que chama de “imigração excessiva”, num momento em que trabalhadores estrangeiros se tornam mais visíveis no país. Outdoors com frases como “Isto não é Bangladesh” e “Imigrantes não deveriam ter permissão para viver de auxílio social” pontuaram as estradas, reforçando o slogan “Portugal é nosso”.

Após o resultado, Ventura prometeu seguir trabalhando por uma “transformação” nacional e disse ter mostrado “que existe um caminho diferente” e que o país “precisava de um tipo diferente de presidente”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

INTERNACIONAL - IRÃ CONDENA NOBEL DA PAZ NARGES MOHAMMADI A MAIS 7 ANOS DE PRISÃO

As novas condenações contra Mohammadi ocorrem enquanto o Irã tenta negociar com os Estados Unidos sobre seu programa nuclear para evitar um ataque militar

Do Estadão Conteúdo



As novas condenações contra Mohammadi ocorrem enquanto o Irã tenta negociar com os Estados Unidos sobre seu programa nuclear para evitar um ataque militar ameaçado pelo presidente Donald Trump

O Irã condenou a ganhadora do Prêmio Nobel da Paz, Narges Mohammadi, a mais de sete anos adicionais de prisão após ela iniciar uma greve de fome, informaram apoiadores neste domingo, citando o advogado dela.

As novas condenações contra Mohammadi ocorrem enquanto o Irã tenta negociar com os Estados Unidos sobre seu programa nuclear para evitar um ataque militar ameaçado pelo presidente Donald



Trump. O principal diplomata do Irã insistiu no domingo que a força de Teerã vem de sua capacidade de “dizer não às grandes potências”, assumindo uma posição maximalista logo após as negociações em Omã com os EUA.

O advogado de Mohammadi, Mostafa Nili, confirmou a sentença na rede X. “Ela foi condenada a seis anos de prisão por ‘reunião e conluio’, um ano e meio por propaganda e recebeu uma proibição de viagem de dois anos”, escreveu.

Ela recebeu mais dois anos de exílio interno na cidade de Khosf, a cerca de 740 quilômetros (460 milhas) a sudeste de Teerã, a capital, acrescentou o advogado.

O Irã não reconheceu imediatamente a sentença. Os apoiadores afirmam que Mohammadi está em greve de fome desde 2 de fevereiro. Ela havia sido presa em dezembro durante uma cerimônia em homenagem a Khosrow Alikordi, um advogado iraniano de 46 anos e defensor dos direitos humanos que morava em Mashhad. Imagens da manifestação mostram ela gritando e exigindo justiça para Alikordi e outros.

Mohammadi, um símbolo para os ativistas iranianos

Os apoiadores vinham alertando há meses, antes de sua prisão em dezembro, que Mohammadi, 53, corria o risco de ser colocada de volta na prisão depois de receber uma licença em dezembro de 2024 por motivos médicos.

Embora devesse durar apenas três semanas, o tempo de Mohammadi fora da prisão se prolongou, possivelmente porque ativistas e potências ocidentais pressionaram o Irã a mantê-la em liberdade. Ela permaneceu fora mesmo durante a guerra de 12 dias em junho entre o Irã e Israel.

Mohammadi continuou seu ativismo com protestos públicos e aparições na mídia internacional, incluindo até mesmo uma manifestação em frente à famosa prisão de Evin, em Teerã, onde ela havia sido mantida.

Os apoiadores de Mohammadi citaram seu advogado, que conversou com ela. O advogado, Mostafa Nili, confirmou a sentença no dia X dizendo que ela foi proferida no sábado por um Tribunal Revolucionário na cidade de Mashhad.

Mohammadi estava cumprindo 13 anos e nove meses de prisão por conspiração contra a segurança do Estado e propaganda contra o governo do Irã. Ela também apoiou os protestos nacionais desencadeados pela morte de Mahsa Amini em 2022, nos quais mulheres desafiaram abertamente o governo ao não usar o hijab.

A ganhadora do Nobel sofreu vários ataques cardíacos enquanto estava presa, antes de ser submetida a uma cirurgia de emergência em 2022, segundo seus apoiadores. Seu advogado revelou no final de 2024 que os médicos haviam encontrado uma lesão óssea que temiam ser cancerosa, que mais tarde foi removida.

“Considerando suas doenças, espera-se que ela seja temporariamente libertada sob fiança para que possa receber tratamento”, escreveu Nili. No entanto, as autoridades iranianas têm sinalizado uma linha mais dura contra toda a dissidência desde as manifestações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

INTERNACIONAL - VENEZUELA LIBERTA Opositor JUAN PABLO GUANIPA APÓS 8 MESES DE PRISÃO

Outras dez pessoas também foram libertadas, entre elas organizadores locais do movimento de Corina Machado

Do Estadão Conteúdo

O opositor venezuelano Juan Pablo Guanipa, aliado à Nobel da Paz e líder opositora María Corina Machado, deixou neste domingo, 8, o centro de detenção em Caracas onde passou mais de oito meses, acusado de integrar um “grupo terrorista” que teria planejado boicotar as eleições legislativas de maio.

A detenção, anunciada pelo ministro do Interior da Venezuela, Diosdado Cabello, sempre foi criticada pela família e por entidades de direitos humanos como tentativa de silenciar vozes dissidentes. “Há muito o que discutir sobre o presente e o futuro da Venezuela, sempre com a verdade em primeiro lugar”, declarou Guanipa em vídeo publicado no X, ao lado de policiais e de um veículo blindado.

Segundo o Foro Penal, outras dez pessoas também foram libertadas entre elas organizadores locais do movimento de Machado, que celebrou a decisão nas redes sociais: “Vamos pela liberdade da Venezuela!”.

A medida ocorre em meio à pressão interna e externa sobre o governo da presidente interina Delcy Rodríguez - empossada após a captura de Nicolás Maduro pelos militares dos EUA - para liberar centenas de presos tidos como políticos.

Paralelamente, a Assembleia Nacional, dominada pelo partido governista, iniciou o debate de um projeto de lei de anistia que pode abrir caminho à libertação em massa, proposta recebida com cautela por opositores e organizações não governamentais, que cobram detalhes e celeridade no processo.

Em suas redes sociais, o filho de Juan Pablo também se manifestou. “Anuncio que meu pai, Juan Pablo Guanipa, foi libertado há minutos. Depois de mais de oito meses de prisão injusta e mais de um ano e meio separados, toda a nossa família poderá se abraçar novamente”, escreveu Ramón Guanipa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE ELEIÇÕES NOS EUA SÃO FRAUDADAS

Republicanos devem aprovar ‘lei para salvar a América’

Do Estadão Conteúdo



“Ou vamos corrigir isso, ou não teremos mais um país”, escreveu o presidente.

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou, em nova publicação na rede Truth Social, que as eleições americanas são “fraudadas, roubadas e motivo de chacota no mundo todo”. Com isso, Trump pediu que parlamentares republicanos apoiem mudanças no sistema eleitoral.

No post, Trump defendeu a aprovação de uma proposta que chamou de “Lei para Salvar a América”, com três pontos centrais: exigência de apresentação de documento de identificação por todos os eleitores; comprovação de cidadania americana no momento do registro para votar; e proibição do voto por correio, com exceções apenas para casos de doença, deficiência, serviço militar ou viagem. “Ou vamos corrigir isso, ou não teremos mais um país”, escreveu o presidente.

A declaração ocorre após a repercussão negativa da publicação de um vídeo com teorias da conspiração sobre denúncias de fraude nas eleições de 2020 no país. O vídeo mostra o ex- - presidente dos EUA, Barack Obama, e a ex-primeira dama Michelle Obama em corpos de macacos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026



INTERNACIONAL – CASO EPSTEIN PROVOCA RENÚNCIA NO REINO UNIDO

Chefe de gabinete do primeiro-ministro do Reino Unido renuncia após críticas por caso Epstein
Do Estadão Conteúdo

Morgan McSweeney, chefe de gabinete do primeiro-ministro britânico, Keir Starmer, renunciou neste domingo, 8, devido à polêmica em torno da nomeação de Peter Mandelson como embaixador do Reino Unido nos EUA, apesar de seus laços com Jeffrey Epstein.

Morgan McSweeney disse que assumiu a responsabilidade por aconselhar Starmer a nomear Mandelson, de 72 anos, para o mais importante posto diplomático da Grã-Bretanha em 2024.

“A decisão de nomear Peter Mandelson foi errada. Ele prejudicou nosso parti do, nosso país e a confiança na própria política”, disse McSweeney em um comunicado. “Quando perguntado, eu aconselhei o primeiro-ministro a fazer essa nomeação e assumo total responsabilidade por esse conselho.”

Starmer está enfrentando uma tempestade política, depois que documentos recém-publicados, parte de um enorme acervo de arquivos de Epstein tornados públicos nos Estados Unidos, sugeriram que Mandelson enviou informações sensíveis do mercado para o condenado por crimes sexuais quando era o secretário de negócios do governo do Reino Unido durante a crise financeira de 2008.

O governo de Starmer prometeu liberar seus próprios e-mails e outros documentos relacionados à nomeação de Mandelson, que, segundo diz, mostrarão que Mandelson enganou os funcionários.

O primeiro-ministro pediu desculpas esta semana por “ter acreditado nas mentiras de Mandelson”. Ele disse que “nenhum de nós sabia a profundidade da escuridão” da relação entre Mandelson e Epstein quando o primeiro foi avaliado para o cargo de diplomata.

Mas vários parlamentares pediram a renúncia de Starmer.

“Keir Starmer tem que assumir responsabilidade por suas próprias decisões terríveis”, disse Kemi Badenoch, líder do Partido Conservador de oposição.

Mandelson, ex-ministro do gabinete, embaixador e estadista veterano do Partido Trabalhista governante, não foi preso ou acusado.

Agentes da Polícia Metropolitana revistaram a casa de Mandelson em Londres e outra propriedade ligada a ele na sexta-feira. A polícia disse que a investigação é complexa e exigirá “uma quantidade significativa de coleta de provas e análise adicionais”.

A investigação policial do Reino Unido se concentra em possível má conduta no cargo público, e Mandelson não é acusado de nenhuma ofensa sexual.

Starmer demitiu Mandelson de seu cargo de embaixador em setembro devido às revelações anteriores sobre seus laços com Epstein. Mas críticos dizem que os e-mails recentemente publicados pelo Departamento de Justiça dos EUA trouxeram sérias preocupações sobre a decisão de Starmer. Eles argumentam que ele deveria ter sido mais criterioso na nomeação de Mandelson em primeiro lugar.

As novas revelações incluem documentos sugerindo que Mandelson compartilhou informações sensíveis do governo com Epstein após a crise financeira global de 2008. Eles também incluem registros de pagamentos totalizando 75.000 dólares em 2003 e 2004 de Epstein para contas ligadas a Mandelson ou seu marido Reinaldo.

Avila da Silva. Além de sua associação com Epstein, Mandelson já havia renunciado duas vezes de cargos governamentais seniores devido a escândalos sobre dinheiro ou ética.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

TRANSPORTES - PORTOS - LEILÃO NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO FICARÁ PARA O FINAL DO ANO, ESTIMA MPOR

Mudanças na proposta do arrendamento, discutidas em nova audiência pública, vão alterar prazos para licitação do terminal

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redebenews.com.br



Arrendamento da área passou por uma nova consulta pública, realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) visando aprimorar a proposta

O leilão da área SSB01, localizada no Porto de São Sebastião (SP), deverá ocorrer somente no final do ano, segundo expectativas do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Inicialmente, o ativo seria leiloadado em março deste ano, mas o projeto passou por uma nova consulta pública, realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) visando aprimorar a proposta, além de novas definições em relação à modelagem.

Em dezembro do ano passado, a agência reguladora anunciou uma segunda rodada de audiência e consultas públicas sobre o arrendamento da área, que se encerrou no último dia 27 de janeiro. A Antaq argumentou que a reabertura do processo ocorreu em razão da revisão dos estudos técnicos e jurídicos a partir das manifestações recebidas na primeira audiência e consulta públicas, realizadas entre setembro e dezembro de 2024.

Em nota enviada ao BE News, o Ministério de Portos e Aeroportos afirmou que a expectativa era de que não houvesse a necessidade de um novo período de audiência e consulta pública, admitindo que o prazo para realização do leilão será postergado.

Com o processo atualizado, a estimativa da pasta é de enviar os estudos técnicos referentes ao projeto ao Tribunal de Contas da União (TCU) no mês de março e realizar o leilão entre outubro e dezembro deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AIR TRANSAT INICIA VOOS DIRETOS ENTRE CANADÁ E RIO DE JANEIRO

Companhia canadense inaugurou operações no Brasil no último dia 4, com ligações diretas entre o Galeão e as cidades de Toronto e Montreal

Por Beatriz de Castela redacao.jornal@redebenews.com.br



A Air Transat possui uma frota de mais de 40 aeronaves, sendo 16 destinadas a voos de longa distância, dos modelos A330-200 e A330-300. Todas as operações para o Brasil utilizam o modelo A330-200.

Após anunciar, em agosto do ano passado, a intenção de operar voos para o Brasil e obter autorização das autoridades brasileiras em novembro, a companhia aérea canadense Air Transat iniciou oficialmente suas operações no país no último dia 4.

A estreia marca o início dos voos diretos entre o Aeroporto Internacional do Galeão (RJ) e Toronto, com duas frequências semanais, chegando ao Rio de Janeiro nas manhãs de quinta-feira e domingo. As operações são realizadas com aeronaves Airbus A330-200, com capacidade para 332 passageiros.

Na quinta-feira (5), a empresa passou a oferecer também voos semanais diretos entre Montreal e o Galeão, com chegada prevista para as manhãs de sexta-feira.

A Air Transat possui uma frota de mais de 40 aeronaves, sendo 16 destinadas a voos de longa distância, dos modelos A330-200 e A330-300. Todas as operações para o Brasil utilizam o modelo A330-200.

Recentemente, a companhia firmou uma parceria interline com a GOL Linhas Aéreas, permitindo conexões integradas no Galeão para diversos destinos no Brasil e na América do Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

PETRÓLEO E GÁS - IBAMA MULTA PETROBRAS EM R\$ 2,5 MILHÕES POR VAZAMENTO NA FOZ DO AMAZONAS

Autuação refere-se à descarga de fluido de perfuração durante atividades no poço Morpho, a cerca de 175 km da costa do Amapá

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Perfuração na costa do Amapá foi reiniciada após o cumprimento de exigências de segurança

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) multou a Petrobras em R\$ 2,5 milhões por um vazamento de fluido de perfuração ocorrido em 4 de janeiro, durante a exploração do poço Morpho, na Bacia da Foz do Amazonas.

O órgão ambiental informou que “a autuação decorre da descarga de 18,44 m³ de fluido de perfuração de base não aquosa (mistura oleosa) no mar”, oriunda da instalação denominada Na vio Sonda

42 (NS-42), que operava na região.

A Petrobras confirmou que recebeu a notificação do Ibama e que vai tomar “as providências cabíveis”. Diferentemente do Ibama, a petroleira sustenta que o material não traz danos ao meio ambiente.

“Reiteramos que o fluido é biodegradável, não persistente, não bioacumulável e não tóxico, conforme a Ficha de Dados de Segurança do produto. Atende a todos os parâmetros do órgão ambiental e não gera qualquer dano ao meio ambiente”, informou a Petrobras.

A partir da ciência do auto de infração, a Petrobras tem o prazo de 20 dias para efetuar o pagamento da multa ou apresentar defesa administrativa.

O Ibama também destacou que o fluido é uma mistura de produtos utilizados nas atividades de exploração e produção de petróleo e gás.

A área afetada fica a cerca de 175 quilômetros da costa do Amapá na margem equatorial brasileira.

A multa aplicada pelo Ibama tem como base a Lei nº 9.966, conhecida como Lei do Óleo, que proíbe o descarte de substâncias nocivas ou poluentes no mar. Com isso, o órgão ambiental entendeu que o fluido vazado oferece risco ao meio ambiente.



Em relação ao dano, para o órgão, o material apresenta risco médio tanto para a saúde humana quanto para o ambiente marinho. As causas do vazamento continuam sendo investigadas pelo Ibama.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL E RÚSSIA AMPLIAM AGENDA DE INVESTIMENTOS E COOPERAÇÃO INDUSTRIAL

Encontros no Mdic e a VIII Comissão de Alto Nível reforçam parcerias produtivas, inovação tecnológica e integração entre setores estratégicos das duas economias

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

Investimentos inovação tecnológica e integração produtiva estiveram no centro da agenda bilateral entre Brasil e Rússia na última semana, em Brasília. A programação teve início com encontros técnicos no Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) e avançou para a oitava reunião da Comissão de Alto Nível Brasil–Rússia (CAN), principal instância de coordenação intergovernamental entre os dois países.

No Mdic, a reunião foi conduzida pelo secretário -executivo Márcio Elias Rosa, com a participação de secretários das áreas industrial e de comércio exterior. Na pauta, estiveram oportunidades de parcerias produtivas, intercâmbio tecnológico, atração de investimentos, ampliação do comércio bilateral e aproximação institucional entre os setores industriais, com destaque para áreas estratégicas da economia brasileira, como indústria, energia, agroindústria, logística e setor portuário.

Segundo o governo brasileiro, a cooperação com a Rússia pode contribuir para enfrentar gargalos estruturais da economia, reduzir a dependência externa de insumos essenciais e fortalecer a produção nacional, combinando inovação, sustentabilidade e agregação de valor como vetores de competitividade.

A agenda avançou para o nível político com a realização da VIII Comissão de Alto Nível Brasil–Rússia, copresidida pelo vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, e pelo primeiro-ministro russo, Mikhail Mishustin, reforçando o caráter estratégico da relação bilateral.

Durante o encontro, Alckmin destacou o potencial estrutural da parceria entre os dois países. “Brasil e Rússia são economias de grande escala, dotadas de ampla base produtiva, recursos naturais estratégicos, capacidade tecnológica e mercados internos relevantes. Essa combinação cria oportunidades concretas para ampliar, diversificar e qualificar nossa cooperação econômica e comercial”, afirmou.

Prioridades

O vice-presidente ressaltou ainda que a agenda da CAN reflete prioridades claras para o avanço conjunto, incluindo cooperação industrial, fortalecimento do agronegócio, energia, ciência, tecnologia e inovação, infraestrutura, logística e desenvolvimento sustentável. “Em todas essas áreas, buscamos promover integração produtiva, parcerias empresariais e cooperação tecnológica”, disse.

No contexto da política industrial brasileira, Alckmin destacou que o governo tem adotado uma estratégia consistente de neointustrialização. “O governo brasileiro tem adotado uma política baseada em inovação, sustentabilidade e inclusão. Queremos uma indústria mais verde, mais digital e mais integrada às cadeias globais de valor”, afirmou.

A relação econômica entre Brasil e Rússia vem ganhando densidade. Em 2025, a corrente comercial entre os dois países alcançou cerca de US\$ 10,9 bilhões, com destaque para fertilizantes, alimentos e outros insumos estratégicos, considerados essenciais para a segurança produtiva e alimentar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

MINERAÇÃO - MINERAÇÃO BRASILEIRA ENCERRA 2025 COM FATURAMENTO DE QUASE R\$ 300 BI

Crescimento nominal próximo de dois dígitos sustenta arrecadação de R\$ 7,9 bilhões em CFEM e mantém a Vale como principal empresa do setor

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Na composição do faturamento por produto, o minério de ferro permaneceu como o principal item da pauta mineral, com receita de R\$ 152,2 bilhões

O faturamento da indústria mineral brasileira alcançou R\$ 298,8 bilhões em 2025, o que representa um crescimento aproximado de 10% em relação ao ano anterior. Os dados constam do Boletim Econômico divulgado pela AMIG Brasil – Associação Brasileira dos Municípios Mineradores, que reúne indicadores de desempenho do setor, como arrecadação, exportações e mercado de trabalho.

ENTRE OS ESTADOS, MINAS GERAIS MANTEVE A LIDERANÇA NO FATURAMENTO DO SETOR, COM R\$ 119 BILHÕES, O EQUIVALENTE A 40% DO TOTAL NACIONAL. O PARÁ APARECE NA SEGUNDA POSIÇÃO, COM R\$ 103 BILHÕES, RESPONDENDO POR 34% DO FATURAMENTO DA INDÚSTRIA MINERAL BRASILEIRA. A BAHIA OCUPOU O TERCEIRO LUGAR, COM R\$ 13 BILHÕES, OU CERCA DE 4% DO TOTAL. NA COMPARAÇÃO ANUAL, O SETOR REGISTROU CRESCIMENTO NOMINAL PRÓXIMO DE DOIS DÍGITOS.

A expansão da atividade mineral teve impacto direto sobre a arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM), que somou R\$ 7,9 bilhões no ano passado. Os recursos foram distribuídos entre cerca de 2.840 municípios brasileiros. “O levantamento reforça o peso da mineração na receita de governos locais, especialmente nas regiões com maior concentração de operações”, avalia Luciana Mourão, consultora econômica da AMIG Brasil.

Entre os estados, Minas Gerais manteve a liderança no faturamento do setor, com R\$ 119 bilhões, o equivalente a 40% do total nacional. O Pará aparece na segunda posição, com R\$ 103 bilhões, respondendo por 34% do faturamento da indústria mineral brasileira. A Bahia ocupou o terceiro lugar, com R\$ 13 bilhões, ou cerca de 4% do total. Na comparação anual, o setor registrou crescimento nominal próximo de dois dígitos.

Dados da Agência Nacional de Mineração (ANM) mostram que pouco mais de 8 mil empreendedores minerários recolheram CFEM em 2025. A Vale S.A. concentrou 37% do faturamento total da indústria mineral, mantendo a liderança no ranking nacional. A Salobo Metais S.A., subsidiária da Vale e responsável pela maior jazida de cobre do país, respondeu por 7% do faturamento. Anglo American, Kinross Brasil e CSN Mineração ocuparam, respectivamente, a terceira, a quarta e a quinta posições, cada uma com participação de 4%.

Na composição do faturamento por produto, o minério de ferro permaneceu como o principal item da pauta mineral, com receita de R\$ 152,2 bilhões. Apesar da liderança, o segmento registrou retração de 2,2% em relação a 2024. Em contrapartida, o ouro e o cobre ganharam espaço na movimentação financeira do setor. O faturamento do ouro atingiu R\$ 39 bilhões, enquanto o do cobre somou R\$ 30 bilhões, com crescimentos de 65% e 50%, respectivamente, na comparação anual.

“Conforme destacado no Boletim Mineral divulgado pela AMIG Brasil em janeiro, em um contexto de incertezas no mercado global, o ouro tende a se consolidar como ativo de proteção, ampliando sua atratividade. Já o cobre vem sendo impulsionado pelo aumento da demanda internacional, por seu caráter estratégico na transição energética e por ser insumo essencial para a eletrificação, incluindo a produção de veículos elétricos, cabos e equipamentos tecnológicos”, destaca Luciana Mourão.

Exportações

No comércio exterior, dados do Ministério da Economia indicam que as exportações totais do Brasil somaram US\$ 348,7 bilhões em 2025. A indústria extrativa, que inclui petróleo e gás, respondeu por 23,7% desse valor, o equivalente a US\$ 80,4 bilhões. Excluído o petróleo, a indústria extrativa mineral registrou exportações de US\$ 35,81 bilhões, cerca de 10% do total exportado pelo país.

As vendas externas de minério de ferro geraram US\$ 28,9 bilhões, com embarques de 416 milhões de toneladas ao longo do ano. Em relação a 2024, houve redução de 3% no valor exportado, apesar do aumento de 7% no volume físico, movimento associado à queda dos preços médios internacionais da commodity.

No mercado de trabalho, informações do Novo Caged apontam que a indústria extrativa mineral criou 9.554 postos de trabalho formais em 2025. Com esse resultado, o estoque de empregos diretos do setor chegou a aproximadamente 291 mil vagas ao final do ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

MINERAÇÃO - SERRA VERDE FECHA FINANCIAMENTO DE US\$ 565 MI COM AGÊNCIA DOS EUA

Operação com a DFC inclui opção de participação acionária do governo americano e sustenta plano de expansão da produção de terras raras no Brasil até 2027

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A Serra Verde é atualmente a única produtora em larga escala de terras raras pesadas críticas fora da Ásia

O Grupo Serra Verde anunciou um financiamento de US\$ 565 milhões com a Corporação Financeira dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (DFC), operação que inclui uma opção que garante ao Governo dos Estados Unidos o direito de adquirir uma participação acionária minoritária na companhia. A Serra Verde é atualmente a única produtora em larga escala de terras raras pesadas críticas fora da Ásia.

OS RECURSOS CAPTADOS SERÃO DESTINADOS, EM PARTE, AO REFINANCIAMENTO DE LINHAS DE CRÉDITO EXISTENTES EM CONDIÇÕES MAIS FAVORÁVEIS. A PRINCIPAL PARCELA DO FINANCIAMENTO, NO ENTANTO, SERÁ DIRECIONADA À AMPLIAÇÃO E AO APRIMORAMENTO DAS OPERAÇÕES NO BRASIL, “PARA OTIMIZAR AINDA MAIS AS OPERAÇÕES DA SERRA VERDE NO BRASIL, POR MEIO DA EXPANSÃO DA CAPACIDADE PRODUTIVA, DA REDUÇÃO SUSTENTADA DOS CUSTOS OPERACIONAIS E APRIMORAMENTO DA QUALIDADE DO SEU PRODUTO PARA NOVOS MERCADOS”.

Segundo a empresa, o aporte do DFC reforça sua posição singular no mercado global de terras raras, apoiada em um conjunto de fatores que envolve o perfil do seu produto, o estágio de produção e a estrutura econômica do projeto. De acordo com a companhia, essa condição está “sustentada por um portfólio de produtos com elevada concentração de terras raras pesadas (HREEs), estágio avançado de produção, perfil econômico robusto e histórico comprovado de atuação responsável, com perspectivas de crescimento que se estendem por mais de 20 anos. Como pioneira comprovada na produção de terras raras pesadas fora da Ásia, a companhia está em posição singular para atender uma ampla gama de setores considerados essenciais para a segurança econômica e nacional”.

Os recursos captados serão destinados, em parte, ao refinanciamento de linhas de crédito existentes em condições mais favoráveis. A principal parcela do financiamento, no entanto, será direcionada à ampliação e ao aprimoramento das operações no Brasil, “para otimizar ainda mais as operações da

Serra Verde no Brasil, por meio da expansão da capacidade produtiva, da redução sustentada dos custos operacionais e aprimoramento da qualidade do seu produto para novos mercados”.

O projeto de otimização das operações, integralmente financiado, segue dentro do orçamento previsto e apresenta avanço superior ao cronograma inicialmente estabelecido. A expectativa da companhia é concluir, até o fim de 2027, a expansão da capacidade produtiva para 6.500 toneladas de Óxido Total de Terras Raras (TREO).

Reconhecimento

Para o CEO da Serra Verde, Thras Moraitis, o financiamento representa um reconhecimento internacional do papel da companhia no fornecimento desses minerais.

“O anúncio de hoje representa um forte reconhecimento da importância estratégica preeminente da Serra Verde no cenário global. Estamos profundamente gratos pelo apoio do Governo dos Estados Unidos e esperamos trabalhar em conjunto para a construção de novas cadeias de valor independentes. Aplaudimos a atuação decisiva e significativa da administração ao garantir que fornecedores de alta qualidade, como a Serra Verde, tenham condições de alcançar escala e competir globalmente. O compromisso de grande porte da DFC, de quase US\$ 600 milhões, assegura um futuro promissor para a Serra Verde e para diversas empresas downstream que dependem de nossas terras raras. Ao longo dos 15 anos de trajetória da Serra Verde, a companhia manteve um foco consistente na construção de uma oferta responsável e sustentável de materiais críticos de terras raras para atender às necessidades futuras do mundo. O apoio visionário do Governo dos Estados Unidos anunciado hoje acelerará diretamente nosso desenvolvimento e demonstrará a outros investidores a oportunidade de apoiar uma missão voltada para um futuro melhor.”

Já o presidente da Serra Verde Pesquisa e Mineração e COO do Grupo Serra Verde, Ricardo Grossi, associou o apoio à atuação da equipe no Brasil. “O apoio do Governo dos Estados Unidos à nossa operação representa um reconhecimento significativo do trabalho realizado ao longo de mais de 15 anos por nossa equipe operacional no Brasil, pelo qual estamos profundamente gratos. Destaco a contribuição fundamental de nossa força de trabalho altamente qualificada, o apoio da comunidade de Minaçu e o empenho dos governos municipal, estadual e federal no Brasil.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

ENERGIA - RISCO DE EL NIÑO ELEVA CHANCE DE BANDEIRAS TARIFÁRIAS MAIS CARAS EM 2026

Especialistas apontam maior frequência de bandeiras amarela e vermelha a partir do fim do período úmido, com pressão sobre preços de energia

Do Estadão Conteúdo



Atualmente está vigente a bandeira tarifária verde para o mês de fevereiro, sem cobrança adicional na conta de luz.

A possibilidade de El Niño no segundo semestre deste ano, com seu efeito no aumento das temperaturas e redução das chuvas no Norte e Nordeste do país, reforça a perspectiva de acionamento de bandeiras tarifárias mais caras ao longo do ano. Como mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), desde o fim do ano passado especialistas de mercado apontam para a perspectiva de mais meses de acionamento de bandeira vermelha em 2026, em relação a 2025, tendo em vista que as chuvas típicas dos meses de outubro a março vieram, até o momento, me nos volumosas que a média histórica.



Atualmente está vigente a bandeira tarifária verde para o mês de fevereiro, sem cobrança adicional na conta de luz. O alívio é típico desta época do ano, quando as chuvas propiciam o enchimento dos reservatórios e, em decorrência, a metodologia da bandeira define que a cobrança adicional só é aplicada se o risco hidrológico (GSF, na sigla em inglês) estiver muito alterado e o preço de referência para a energia de curto prazo (PLD) estiver extremamente elevado. O quadro muda a partir de abril, quando encerra o período úmido e o acionamento da bandeira pode ser determinado para patamares de déficit hidrológico e preço mais factíveis de serem alcançados.

Especialistas apontam que a partir de abril a bandeira já poderia passar à coloração amarela, com custo adicional de R\$ 1 885 a cada 100 quilowatts consumidos.

O especialista de inteligência de mercado do Grupo Bolt, Matheus Machado, não descarta o acionamento da bandeira amarela já em abril, cenário que, conforme destaca, ficará mais claro na segunda metade de fevereiro, com a realização das chuvas esperadas para os próximos dias e a atualização dos mapas para o próximo mês. “Mas passando fevereiro, já começa a ficar muito difícil que mude muito o viés”, disse, referindo-se à perspectiva de armazenamento de água nas hidrelétricas e citando a tendência de preço de referência para a energia crescente no período seco.

Ele reforça a perspectiva de maior frequência de bandeiras vermelhas em 2026 - a vermelha Patamar 1 tem custo adicional de R\$ 4,463 a cada 100 KWh consumidos, enquanto a de Patamar 2, de R\$ 7,877 a cada 100 KWh. “A dúvida é a quantidade de meses de [bandeira tarifária] vermelha 2 e quando vai ser a primeira que pode ser amarela”, disse.

Sinal amarelo

A Ampere Consultoria prevê atualmente que a bandeira tarifária se mantenha verde até abril, uma visão melhor do que o projetado anteriormente em função da ligeira melhora nas previsões de chuvas para os últimos meses do período úmido. Mas o sócio consultor da empresa, Guilherme Ramalho de Oliveira, alerta que não dá para descartar completamente a possibilidade da cobrança adicional, já que cenários mais conservadores analisados pela consultoria ainda apontam a bandeira amarela no quarto mês deste ano.

Já o diretor de Comercialização da Amor Energia, Fred Menezes, prevê bandeira amarela em maio, escalando para a bandeira vermelha a partir de junho. “E a perspectiva é voltar a amarela somente em novembro ou dezembro”, disse. Na avaliação dele, a potencial configuração de um El Niño pode dificultar o retorno à bandeira verde nos últimos meses do ano.

O especialista de Estudos de Mercado da Envol, Vinícius David, também considera maior a chance de bandeira amarela a partir de maio, mas considera que a bandeira vermelha apenas em julho, com possibilidade de vermelha 2 ao longo do período seco, até setembro. A consultoria aponta perspectiva de bandeira amarela ou verde apenas nos últimos dois meses do ano.

David lembra que o El Niño não tem efeito direto previsível nas chuvas nas áreas de influência dos reservatórios das principais hidrelétricas do País. “Porém tem efeito secundário de temperaturas mais altas, que leva a carga mais alta, o que pode pressionar os preços para cima”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

ENERGIA - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NA AMÉRICA LATINA DISCUTIDA EM CONFERÊNCIA NO EQUADOR

Transição energética reuniu especialistas na Conferência da Associação Global de Energia
Do Estadão Conteúdo

QUITO - Uma conferência internacional Regional a Global dedicada à transição energética na América Latina foi realizada na capital do Equador. O fórum reuniu mais de 150 participantes - cientistas, especialistas e representantes da indústria da Bolívia, Brasil, Chile, Equador, Porto Rico, Rússia,

Estados Unidos e Uruguai - além de especialistas da Organização de Energia da América Latina e do Caribe (OLACDE). Embaixadores e diplomatas de diversos países participaram da conferência.



Fitzgerald Cantero Piali, diretor de Estudos, Projetos e Informações da OLACDE, destacou que a participação de fontes de energia renováveis na geração de energia da região já atingiu 67% e pode aumentar para 76% até meados do século. Ele também lembrou que mais da metade das reservas mundiais de lítio estão concentradas em países da América Latina e destacou as perspectivas de desenvolvimento de hidrogênio verde e biocombustíveis.

Conferência latino-americana discutiu temas como energia eólica e solar

O FÓRUM REUNIU MAIS DE 150 PARTICIPANTES - CIENTISTAS, ESPECIALISTAS E REPRESENTANTES DA INDÚSTRIA DA BOLÍVIA, BRASIL, CHILE, EQUADOR, PORTO RICO, RÚSSIA, ESTADOS UNIDOS E URUGUAI - ALÉM DE ESPECIALISTAS DA ORGANIZAÇÃO DE ENERGIA DA AMÉRICA LATINA E DO CARIBE (OLACDE).

Hortensia Jiménez Rivera, diretora geral da Agência Boliviana de Energia Nuclear, enfatizou a necessidade de uma política energética abrangente focada não apenas na descarbonização, mas também na segurança energética e na justiça energética. Segundo ela, a energia nuclear e as tecnologias nucleares podem desempenhar um papel complementar na consecução desses objetivos.

Isolda Costa, Diretora Técnico-científica da Associação Brasileira de Energia Nuclear, apresentou um projeto para uma rede de micro reatores projetada para fornecer energia a áreas remotas e isoladas. Ela observou que cerca de 16 milhões de pessoas na região ainda não têm acesso estável à eletricidade.

Sergey Machekhin, Diretor Geral Adjunto do PJSC RusHydro para engenharia de projetos, desenvolvimento sustentável e cooperação internacional, chamou a atenção para o papel fundamental da energia hidrelétrica em garantir a resiliência dos sistemas de energia e advertiu contra seguir mecanicamente a agenda de baixo carbono sem levar em conta as especificidades nacionais.

Essa visão foi apoiada por Nelson Gutiérrez, professor pesquisador da Universidade de UTE, que lembrou os riscos revelados durante o apagão do ano passado na Espanha, onde a participação da geração eólica e solar no sistema em um ponto se aproximou de 90%. Como alternativa, ele propôs a integração de microturbinas em sistemas de abastecimento de água existentes.

Erik Escalona Aguilar, professor da Universidade de Lleida, falou sobre os planos do Chile de aumentar a participação das energias renováveis no mix energético nacional, observando que as energias renováveis serão responsáveis pela maioria dos investimentos nos próximos anos. O proeminente cientista chileno José Zagal destacou o subfinanciamento crônico da ciência na região, apesar de sua importância estratégica.

Soluções práticas para territórios isolados foram apresentadas por Héctor D. Abruña, diretor do Centro de Pesquisa de Materiais da Universidade Cornell, que falou sobre um projeto de micro rede autônoma em Porto Rico baseado em hidrogênio renovável produzido usando energia solar e sistemas de armazenamento.

A conferência também contou com a cerimônia de premiação em homenagem à primeira mulher laureada na história do Prêmio Global de Energia - Yu Huang, professora do Departamento de Ciência e Engenharia de Materiais da Universidade de Los Angeles, Califórnia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026

TECNOLOGIA - AGIBOT ORGANIZA UM SHOW DE GALA AO VIVO LIDERADO POR ROBÔS

Uma demonstração de robótica humanoide operando em escala em um ambiente cultural ao vivo
Do Estádio Conteúdo



O programa de 60 minutos marca o primeiro evento ao vivo em larga escala do mundo totalmente liderado por robôs humanoides

XANGAI - A AGIBOT, empresa líder em robótica especializada em inteligência incorporada, apresentou hoje a AGIBOT NIGHT, um show de gala conduzido por robôs que será transmitido no dia 8 de

fevereiro. O programa de 60 minutos marca o primeiro evento ao vivo em larga escala do mundo totalmente liderado por robôs humanoides, onde estes ocuparam o centro do palco para realizar dança, magia, comédia e música, aparecendo não como ferramentas ou elementos de apoio, mas como os principais artistas ao longo do show.

“A AGIBOT NIGHT vai além de uma vitrine de produtos convencionais e representa um marco para a robótica humanoide, demonstrando como a inteligência incorporada está passando da experimentação em laboratório para ambientes sociais e culturais do mundo real”, disse Qiu Heng, diretor de marketing da AGIBOT. “Ao sustentar desempenhos complexos e de alta intensidade, este evento serve como um teste real de estabilidade, consistência e coordenação no nível do sistema em vários robôs que operam simultaneamente. Isso também representa um primeiro passo em direção à simbiose humano-robô que imaginamos.

Apresentações no palco

Durante a cerimônia, os robôs humanoides AGIBOT apresentaram uma série de apresentações de palco vi sualmente impressionantes que testaram os limites do movimento dinâmico e da coordenação. O espetáculo apresentou movimentos de alta dificuldade, incluindo giros, voltas rápidas, danças em grupo sincronizadas e performances no estilo passarela, todos executados com fluidez e equilíbrio. Grandes grupos de robôs se apresentaram em formações altamente coordenadas, mantendo precisão no tempo e consistência nos movimentos, enquanto faziam transições suaves entre diferentes segmentos da performance, destacando o controle avançado de locomoção e a estabilidade durante operação contínua.

Além das apresentações exclusivamente com robôs, a AGIBOT NIGHT também explorou cenários colaborativos entre humanos e robôs, bem como interações entre múltiplos robôs. Em vários segmentos, artistas humanos dançaram ao lado de robôs humanoides AGIBOT G2 e robôs quadrúpedes AGIBOT D1 em rotinas de grupo coordenadas, demonstrando alinhamento em tempo real entre o movimento humano e o robótico. Outros números incluíram mágicas com cartas realizadas em conjunto por robôs e mágicos humanos, performances clássicas de ilusionismo de levitação executadas inteiramente por robôs e esquetes cômicas envolvendo múltiplos robôs humanoides interagindo no palco, ilustrando um senso de tempo cada vez mais natural, coordenação de papéis e comportamento expressivo.

A cerimônia também contou com uma série de segmentos de apresentação de marca conjunto, nos quais robôs humanoides AGIBOT apareceram no palco ao lado de marcas conhecidas de consumo e estilo de vida. Por meio dessas performances e apresentações conjuntas, a AGIBOT NIGHT demonstrou como os robôs humanoides podem se integrar a diversos contextos comerciais e culturais, estendendo sua presença além dos ambientes industriais e técnicos para cenários cotidianos voltados para o consumidor.

Validação técnica

Os robôs que apareceram no palco durante a AGIBOT NIGHT representaram o portfólio de robótica humanoide de espectro total da AGIBOT, demonstrando a capacidade da AGIBOT de implantar inteligência incorporada em diversos cenários do mundo real. Os humanoides de tamanho completo da Série A2 realizaram interação multimodal e navegação autônoma para apresentações e showrooms; os modelos compactos de meia escala da Série X2 ofereceram conversação natural, caminhada semelhante à humana e movimentos expressivos ideais para entretenimento, pesquisa e educação; a Série G2 industrial combinou IA interativa com manipulação precisa controlada por força para rápida implantação em fábricas e logística; enquanto os quadrúpedes da Série D1 demonstraram mobilidade confiável e execução de tarefas em ambientes complexos de inspeção e operação.

Em vez de enfatizar inovações técnicas individuais, a AGIBOT NIGHT destacou a consistência e a estabilidade em larga escala em vários tipos de robôs que operam simultaneamente. Até o final de 2025, a AGIBOT entregou mais de 5.000 robôs humanoides em todo o mundo. O nível de coordenação e confiabilidade demonstrado durante a apresentação ao vivo reflete a crescente maturidade comercial da AGIBOT em toda a fabricação, integração da cadeia de suprimentos e implantação no nível do sistema, principais indicadores de que a robótica humanoide está indo além dos testes limitados em direção à entrega repetível e escalável.

Mais importante, o evento foi realizado durante o Festival Chinês da Primavera, um período focado na família, na emoção e na conexão social, colocando robôs humanoides dentro de um contexto culturalmente significativo e emocionalmente ressonante. Ao integrar robôs em música, comédia e performances interativas, a AGIBOT NIGHT explorou a transição potencial de robôs humanoides de ferramentas puramente produtivas para participantes de experiências sociais compartilhadas. Esse enquadramento cultural oferece uma perspectiva sobre a coexistência humano-robô que vai além da automação industrial, apontando para um futuro em que os robôs humanoides se envolvem cada vez mais com a vida humana cotidiana.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O NOME DO SEGUNDO CENTRO É IGUATEMI!



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

É preciso dar ao segundo centro a identidade de um bairro. Com a mudança do nome comercial do shopping, a referência passou a ser a rodoviária, que agora também se foi. A melhor solução, parece, é atribuir-lhe o nome de uso popular predominante

A metrópole soteropolitana tem dois centros: o tradicional Centro Histórico, colonial, estabelecido quando da fundação da Cidade – hoje tombado pelo Iphan e reconhecido pela Unesco como Patrimônio da Humanidade – e um segundo centro, ainda recente, presumivelmente moderno, surgido nos anos 1970, a partir da implantação do antigo Shopping Center Iguatemi e da então moderna Estação Rodoviária, e que passa por uma grave crise de identidade.

Por razões de natureza empresarial, o shopping abandonou o nome original e passou a ser, genericamente, da Bahia. A estação rodoviária, por sua vez, acaba de deixar esse lugar, ao ser transferida para a entrada da Cidade, via BR-324, em Águas Claras, local corretamente indicado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) para ser um terceiro centro.



Ocorre que este segundo centro da Cidade, embora tenha, com o tempo, concentrado, em larga escala, as atividades comerciais, financeiras, empresariais – inclusive suas entidades – hoteleiras, habitacionais e outras, a ponto de ser reconhecido como centralidade metropolitana, não consolidou uma denominação que o identifique.

O PDDU atribui-lhe a denominação de Camaragibe, que está nas plantas de zoneamento urbano, mas é o único que a população não usa. Se o fizesse, talvez o chamasse de Camurujipe, corruptela utilizada por uma empresa de ônibus intermunicipais.

A área não se confunde com a Av. Tancredo Neves que, desmembrada da Av. Magalhães Neto, estranhamente contorna o que era, no passado, o antigo Jockey Club.

Se formos pela divisão da Cidade em bairros, alguém identificaria o Salvador Shopping como Caminho das Árvores? Para todo mundo, Caminho das Árvores é a Alameda das Espatódias, onde se localiza o rico comércio de rua da cidade.

Qual então o seu nome? A leitura urbana é tão imprecisa que os três equipamentos que referenciam essa centralidade estão em bairros distintos: o Shopping da Bahia está no bairro do Caminho das Árvores, a antiga estação rodoviária nos Pernambués e o monumental templo da Igreja Universal em Brotas...

Urge, portanto, redefinir esta divisão para caracterizar adequadamente essa região como uma unidade territorial com função e identidade próprias.

Há distinções claras entre um centro e outro. O Centro Histórico tem inúmeras praças: Castro Alves, Tomé de Souza (Municipal), Terreiro de Jesus, Largo do Pelourinho – a mais famosa –, Largo da Cruz do Pascoal e a do Santo Antônio Além do Carmo, essas na Cidade Alta. Na Cidade Baixa, Cairu, Inglaterra e Deodoro.

O segundo centro não tem nenhuma. Talvez por isso não tenha ganho uma identidade... O shopping até tentou criar uma praça, com o nome do seu empreendedor, Newton Rique, mas ela acabou engolida pela macarronada de viadutos, já em três patamares. Trata-se de uma área muito amigável com os automóveis, mas avessa aos pedestres.

Nessa região, são as pessoas que atrapalham os carros. Para sobreviver, restam-lhes quilométricas passarelas que cruzam por sobre as vias, não sem ter o pedestre que enfrentar subidas e descidas para alcançá-las no nível correspondente, estendendo os percursos a pé. Que absurdo: os carros em primeiro lugar!

É preciso dar ao segundo centro a identidade de um bairro. Com a mudança do nome comercial do shopping, a referência passou a ser a rodoviária, que agora também se foi. A melhor solução, parece, é atribuir-lhe o nome de uso popular predominante, independente do seu significado ou vinculação, mas que seja capaz da abranger geograficamente a essência da centralidade.

Cabe ao Poder Executivo Municipal fazer a proposta, ou à Câmara de Vereadores tomar a iniciativa. O processo de identificação do novo bairro deve começar pelo sistema de transportes, com o Metrô e o BRT adotando o nome Iguatemi para a antiga Estação Rodoviária, onde se integram.

O nome do segundo centro é Iguatemi!

Waldeck Ornélas escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 09/02/2026

BE JOB - OPINIÃO – GESTÃO - “O BOM, O MAU E O FEIO” – TRÊS ESTILOS DE LIDERANÇA EM CONFLITO



HUDSON CARVALHO

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

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

“Quando se tem de atirar, atira. Não fala”
Blondie (O Bom)

Título estranho, não?

“O Bom, o Mau e o Feio”, cujo título original é “The Good, the Bad and the Ugly”, é um western, de Sergio Leone, lançado em 1966. É provável que você se lembre dele pelo título usado no Brasil, “Três Homens em conflito”.

Foi a terceira e última parte de um conjunto de três filmes que ficaram conhecidos como a “Trilogia dos Dólares”: esse que mencionamos, “Por um Punhado de Dólares” (1964) e “Por uns Dólares a Mais” (1965).

A história se passa durante a Guerra Civil Americana. Três pistoleiros rivais buscam um tesouro enterrado em um cemitério. Blondie, “o Bom” (Clint Eastwood), forma uma aliança com Tuco, “o Feio” (Eli Wallach), um bandido imprevisível. Eles são perseguidos por Angel Eyes, “o Mau” (Lee Van Cleef), um assassino frio contratado para encontrar o ouro. Traições, duelos e jogos de interesse se intensificam enquanto os três se aproximam do objetivo. O filme culmina em um duelo final icônico, onde a astúcia decide quem sobrevive e vence. Se você não assistiu, recomendo.

Mas não viemos aqui para falar de cinema, certo? Você quer saber em que ponto essa história se encontra com a outra que mencionei no título: A liderança.

Tuco, “o Feio”, em nossa história sobre Liderança, pode ser associado ao “Chefe” Ausente. É caótico. Sobrevive por impulso, mais do que por visão. Depende constantemente dos outros para avançar e, quando tem poder, o exerce sem estrutura. Delegar para ele não é empoderar: é largar o problema nas mãos de quem não está pronto, gerando retrabalho, crises e conflitos. Todos à sua volta ficam reativos, sempre apagando incêndios.

Angel Eyes, “o Mau”, seria o Chefe Controlador. Sempre ali... observando, pressionando, punindo. Centraliza decisões, usa o medo como ferramenta e acredita que controle absoluto é eficiência. Produz resultados no curto prazo, mas deixa um rastro de desgaste, desconfiança e silêncio. Ninguém cresce sob ele — só obedece ou sai.

Antes de chegarmos no último exemplo tenho que acrescentar que ambos, Feio e Mau, ao agirem constantemente da mesma forma, sem variações de estilo, desconsideram um fator fundamental do exercício da liderança: o Grau de Maturidade. Pessoas e Equipes o têm em diferentes níveis de manifestação. Nos extremos, para graus baixos de maturidade as palavras são “comando e controle” para altos graus, a palavra certa é “delegação”.

O Líder demonstra sua real habilidade, quando consegue transitar entre esses dois extremos a todas e trabalhar todas as variações que se apresentam.

Para fechar o elenco, Blondie, “o Bom” seria o verdadeiro líder. Age no momento certo. Define limites claros. Delegar, para ele, é um ato consciente — apenas o que o outro consegue sustentar. É respeitado não pelo medo nem pela ausência, mas pela coerência entre intenção, ação e consequência.



A ausência que desorganiza e o controle que paralisa costumam ser tratados como extremos opostos, mas ambos partem de uma mesma falha: a incapacidade de assumir a liderança como função ativa. O chefe ausente acredita que liberdade irrestrita é maturidade organizacional. Na prática, cria vácuos de decisão, ambiguidade de prioridades e times que avançam sem direção clara. Já o chefe controlador ocupa todo o espaço. Centraliza, revisa, corrige, sufoca. Onde ele está, nada se move sem permissão.

Onde ele sai, nada acontece. Em ambos os casos, a organização perde ritmo, clareza e confiança.

Esses dois estilos parecem antagônicos — um some, o outro aparece demais —, mas produzem efeitos surpreendentemente parecidos. Times inseguros, baixa accountability, foco excessivo em sobrevivência e pouca capacidade de pensar no médio e longo prazo. Um gera caos, o outro gera medo. Um produz improviso constante; o outro, paralisia silenciosa. No fim, ambos impedem que as pessoas façam o que se espera de profissionais maduros: decidir, assumir riscos calculados e responder por resultados.

Delegar, nesse contexto, é frequentemente mal compreendido. É deixar claro o objetivo, os limites, os riscos aceitáveis e as consequências. Quem delega de verdade continua responsável pelo resultado — apenas transfere a execução. com critério.

O verdadeiro líder não se posiciona como personagem central o tempo todo, mas como alguém que lê o momento com precisão. Sabe quando intervir. Apertar e aliviar. Quando decidir sozinho e quando sustentar a decisão do outro, mesmo sob pressão. Sua presença não é constante. É determinante.

No fim, o que está em jogo não é estilo pessoal, mas um duelo invisível que define culturas e resultados. Organizações moldadas pela ausência aprendem a improvisar. Organizações moldadas pelo controle aprendem a se calar. Organizações lideradas com intenção aprendem a decidir, e chegar ao tesouro.

No duelo final de O Bom, o Mau e o Feio, não vence quem grita ordens nem quem desaparece quando a tensão aumenta. Vence quem entende o jogo, lê o ambiente e age no segundo exato em que a decisão já está madura. Nas organizações, o chefe ausente chama isso de autonomia. O chefe controlador chama de gestão. Nenhum dos dois exerce liderança.

O verdadeiro líder sabe que sua função não é estar em todas as cenas, mas garantir que, quando ele entra, o roteiro muda. E quando sai, a cena continua. Liderança não é presença é impacto — mesmo quando ninguém está olhando.

Ao pôr do sol, nosso personagem-líder, diria: Quando se tem de liderar, lidera. Não faz cena.

THE END (sobem os leiteiros).

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CUBA: VEJA COMO A CRISE DE COMBUSTÍVEL AFETA O TURISMO, ALIMENTA A INFLAÇÃO E 'ASFIXIA' A ECONOMIA LOCAL

Cenário posterior à intervenção americana na Venezuela leva país a situação 'crítica' e lembra o do pós-queda da União Soviética, no fim do século XX

Por AFP — Havana



Navio-tanque Pastorita, que navega sob bandeira de Cuba, chega ao porto de Havana em 9 de janeiro de 2026, em meio à crise energética agravada pela interrupção do envio de petróleo da Venezuela após a captura de Nicolás Maduro por tropas americanas — Foto: Yamil Lage / AFP

Cuba começou a aplicar hoje novas medidas de emergência destinadas a economizar combustível para enfrentar o estrangulamento energético imposto pelos Estados Unidos, que afeta duramente o cotidiano da população.

Nas ruas de Havana, o trânsito estava menor do que o habitual. No bairro central de El Vedado, as calçadas, normalmente cheias de moradores que saem para resolver pendências, estavam quase desertas.

Rosa Ramos, enfermeira de 37 anos, esperava havia mais de uma hora na rua por um transporte que lhe permitisse chegar ao trabalho, um hospital situado a oeste da capital, a cerca de dez quilômetros dali.



Avião da Air Canada no aeroporto internacional de Montreal, no Canadá, em 3 de outubro de 2021. A companhia anunciou a suspensão dos voos para Cuba a partir de 9 de fevereiro de 2026 devido à falta de garantia de abastecimento de combustível nos aeroportos do país — Foto: Daniel Slim / AFP

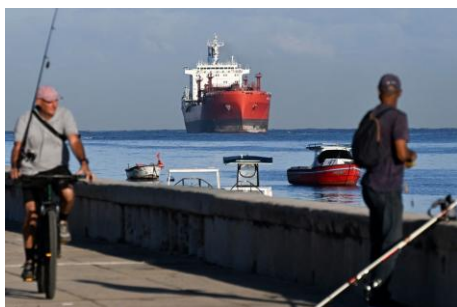
As medidas anunciadas pelo governo na sexta-feira, que incluem a semana de trabalho de quatro dias para economizar eletricidade, o teletrabalho e o racionamento da venda de combustível a particulares, "são medidas de resistência", disse ela à AFP, "para que o país não colapse".

— Mas, ao mesmo tempo, geram muita incerteza na população, porque a gente se pergunta por quanto tempo um país consegue viver nessas condições — lamentou a enfermeira.

Transporte mais caro

Desde segunda-feira, usuários de táxis privados notaram aumento no preço do serviço, que em alguns trajetos passou de 200 pesos (R\$ 2,09) para 350 pesos cubanos (R\$ 3,66).

A ilha comunista, com 9,6 milhões de habitantes, encontra-se em situação particularmente vulnerável após o fim do envio de petróleo da Venezuela, depois da derrubada de Nicolás Maduro em uma incursão armada dos Estados Unidos.



O navio-tanque Pastorita, de bandeira cubana, navega próximo ao porto de Havana em 9 de janeiro de 2026, enquanto o governo da ilha anuncia medidas emergenciais para enfrentar a escassez de energia, incluindo restrições à venda de combustíveis — Foto: Yamil Lage / AFP

Além disso, Washington ameaçou impor tarifas aos países que forneçam petróleo a Havana. O México negocia com Washington uma forma de abastecer Havana com petróleo sem sofrer represálias de seu principal parceiro comercial, alegando razões humanitárias.



'Muito injusto'

Nesta segunda-feira, a presidente mexicana, Claudia Sheinbaum, classificou como "muito injusto" que os Estados Unidos ameacem impor tarifas a quem forneça petróleo a Cuba. "Não se pode sufocar um povo dessa maneira, é muito injusto", denunciou a presidente de esquerda.

O México anunciou no domingo que enviou, a bordo de dois navios de sua Marinha, mais de 814 toneladas de alimentos para a população cubana. Moscou também reagiu na segunda-feira, denunciando as "medidas asfixiantes" dos Estados Unidos.

'Situação crítica'

"A situação em Cuba é realmente crítica", declarou o porta-voz do Kremlin, Dmitri Peskov, ao informar que a Rússia mantém conversas com as autoridades cubanas para oferecer assistência.

Por sua vez, o chanceler Bruno Rodríguez afirmou que o objetivo de Washington "como sempre, é dobrar a vontade política dos cubanos". "O cenário é duro e exigirá grande sacrifício", declarou na rede social X.

Aviões sem querosene

Como sinal da gravidade da crise, as autoridades cubanas informaram às companhias aéreas que operam no país que o fornecimento de combustível ficará suspenso por um mês a partir da meia-noite de segunda-feira.

A medida obrigará as empresas que realizam voos de longa distância a fazer uma "escala técnica" para garantir o reabastecimento.

A companhia aérea Air Canada suspendeu hoje seus voos para Cuba devido à escassez de combustível na ilha, que enfrenta um estrangulamento energético imposto pelos Estados Unidos.

"Nos próximos dias, a companhia realizará voos sem passageiros para buscar cerca de 3.000 clientes que já se encontram no destino e levá-los de volta para casa", informou a Air Canada em comunicado.

Além disso, o governo anunciou o fechamento de alguns hotéis com baixa ocupação e a realocação de turistas para outros estabelecimentos.

"Já estão fechando hotéis em Varadero", principal balneário de Cuba, a cerca de 150 quilômetros a leste de Havana, "mas também em outras províncias", comentou à AFP uma trabalhadora do setor que preferiu não se identificar.

Também houve redução dos serviços de ônibus e trens entre províncias, assim como dos dias letivos. As universidades passaram a funcionar a distância, como durante a epidemia de covid-19, ou em regime semipresencial.

As medidas devem permitir economizar combustível para favorecer "a produção de alimentos e a produção de eletricidade" e garantir "a proteção das atividades fundamentais que geram divisas", declarou o vice-primeiro-ministro Oscar Pérez-Oliva Fraga, citando em especial o setor do tabaco.

As ações adotadas pelo governo cubano lembram as diretrizes aplicadas durante o "período especial", a grave crise econômica que ocorreu após a queda da União Soviética, então principal fornecedora de petróleo de Cuba, em 1991.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2026

RELATOR APROVA ACORDO MERCOSUL-UE E ABRE CAMINHO PARA VOTAÇÃO NO CONGRESSO

Texto deve ser analisado depois do Carnaval

Por Eliane Oliveira — Brasília



O deputado federal Arlindo Chinaglia — Foto: Pedro França/Agência Senado/17-05-2022

Carnaval.

O presidente do Parlamento do Mercosul (Parlasul) e relator do acordo entre o Mercosul e a União Europeia, deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP), deu parecer favorável ao texto do acordo comercial assinado em janeiro deste ano, em Assunção, no Paraguai. Segundo o parlamentar, a proposta pode ser votada pelo plenário da Câmara dos Deputados na semana seguinte ao

Em seu relatório, Chinaglia destacou o caráter histórico do entendimento, negociado ao longo de mais de 25 anos. “Após mais de 25 anos de negociações, coube-nos a honrosa tarefa de relatar nesta Comissão o Acordo Provisório de Comércio entre, de um lado, o Mercosul e seus Estados-Partes, e de outro, a União Europeia”, afirmou. Ele lembrou que as negociações começaram em 1999, resultaram em um acordo político em 2019 e foram retomadas em 2023 até a assinatura final, em 17 de janeiro de 2026.

Judicialização

O parecer favorável de Chinaglia (PT-SP) ocorre em um contexto de incerteza na Europa, onde a tramitação do acordo enfrenta um obstáculo jurídico que pode atrasar sua implementação. Na última sessão plenária do Parlamento Europeu, uma maioria de deputados decidiu encaminhar o texto ao Tribunal de Justiça da UE para uma revisão jurídica. Com isso, os eurodeputados estão impedidos de votar o tratado até que esse processo seja concluído, o que pode levar até dois anos.

Apesar dessa judicialização, interlocutores no governo brasileiro afirmam que a decisão do Parlamento Europeu não altera a estratégia de Brasília: a prioridade continuará sendo a aprovação do acordo no Congresso Nacional, considerada essencial para que o Brasil cumpra seus trâmites internos e esteja pronto a avançar assim que houver avanços na União Europeia.

No sistema da UE, a parte comercial do acordo — o chamado Interim Trade Agreement (ITA) — pode entrar em vigor provisoriamente com a autorização interna das instituições europeias, sem a necessidade de ratificação formal pelos Parlamntos nacionais dos 27 Estados-membros, porque se baseia na competência exclusiva da União Europeia para acordos comerciais. A ratificação plena do acordo abrangendo todos os capítulos do acordo de parceria (incluindo diálogos políticos e cooperação) exige, além do consentimento do Parlamento Europeu, a aprovação de todos os legislativos nacionais dos países da UE.

Nesse contexto, à medida que o Parlasul e o Congresso brasileiro aprovarem o texto, e uma vez que o Parlamento Europeu conceda consentimento após o parecer jurídico do tribunal, o acordo poderá ser internamente ratificado e entrar em vigor. Além disso, há possibilidade de aplicação provisória das partes comerciais antes da ratificação completa, como alternativa defendida por autoridades europeias para acelerar benefícios econômicos.

A estratégia brasileira de “fazer seu dever de casa” internamente visa assegurar que, quando o acordo ultrapassar as etapas jurídicas e políticas na UE, o país esteja pronto para participar da implementação do tratado e aproveitar os benefícios comerciais negociados após mais de 25 anos de negociações.

Para o relator, a longa trajetória do acordo demonstra que se trata de uma política de Estado, que atravessou diferentes governos. “Este longo percurso mostra que o texto final transcende diferentes épocas e governos”, escreveu, ao afirmar que o objetivo central é criar novas oportunidades econômicas e sociais para o Brasil e para o Mercosul.

Chinaglia ressaltou que a conclusão do acordo insere o bloco sul-americano em uma rede de comércio global em expansão, citando como exemplos recentes os acordos firmados com Singapura e com a Associação Europeia de Livre Comércio (EFTA). Segundo ele, o tratado amplia a inserção do Brasil nas cadeias globais de valor e reforça a posição do Mercosul em negociações com outros parceiros.

O relator também destacou o peso econômico do acordo, que cria uma das maiores áreas de livre comércio do mundo, reunindo cerca de 718 milhões de habitantes e um Produto Interno Bruto superior a US\$ 22 trilhões. De acordo com o texto, a União Europeia eliminará tarifas de importação sobre aproximadamente 95% dos bens, enquanto o Mercosul promoverá liberalização tarifária ampla, cobrindo cerca de 91% dos produtos importados do bloco europeu.

No setor agropecuário, Chinaglia apontou que a União Europeia eliminará tarifas imediatamente sobre 39% das linhas já no primeiro ano de vigência do acordo, enquanto o Mercosul zerará 31% das alíquotas do setor na entrada em vigor do tratado. Ele também destacou capítulos sobre comércio e desenvolvimento sustentável, compras públicas e mecanismos de defesa comercial.

Ao abordar riscos, o relator afirmou que o Brasil deverá reagir a eventuais medidas unilaterais injustas por parte da União Europeia. Segundo ele, o acordo prevê instrumentos como o mecanismo de reequilíbrio de concessões e salvaguardas bilaterais para proteger setores sensíveis, incluindo a indústria automotiva.

“Sabemos que este é um momento decisivo. Em um mundo com instituições multilaterais sob constante ataque, esse acordo nos dá melhores condições de defender e desenvolver nossos setores produtivos”, afirmou Chinaglia. Para ele, além dos efeitos econômicos, o tratado reforça valores compartilhados entre Mercosul e União Europeia, como democracia, direitos humanos e cooperação internacional.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2026

CÁRMEN LÚCIA VOTA CONTRA PAGAMENTO DE GRATIFICAÇÃO A SERVIDORES APOSENTADOS DO INSS

Supremo avalia caso em plenário virtual até esta sexta-feira

Por Bernardo Lima — Brasília



A ministra Cármen Lúcia no julgamento de Bolsonaro no STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A ministra do Supremo Tribunal Federal (STF) Cármen Lúcia votou contra o pagamento de gratificações por desempenho para funcionários inativos do INSS.

Relatora do caso, Cármen Lúcia entendeu que remuneração extra deve só ser paga após avaliação de desempenho, o que não abrange o caso de servidores inativos.

O julgamento ocorre em plenário virtual do Supremo, com apenas o voto da ministra até o momento. A decisão é de repercussão geral, ou seja, o que ficar definido vale para todos os casos semelhantes. O resto dos ministros têm até sexta-feira para registrar seus votos sobre o caso.

“Tem-se que, a partir da homologação do resultado das avaliações, após a conclusão do primeiro ciclo, descaracteriza-se a feição genérica da gratificação, sendo legítimo o pagamento diferenciado das gratificações de desempenho entre servidores ativos e inativos”, escreveu Cármen Lúcia em seu voto.

O caso chegou ao STF após o INSS entrar com um recurso contra uma ação aberta em 2021, solicitando que todos os servidores do INSS (ativos e inativos) tenham direito a uma gratificação mínima.

A lei que instituiu a gratificação por desempenho do INSS estabeleceu uma pontuação mínima de 70 pontos para todos servidores do órgão, independente dos resultados da avaliação de desempenho. É por causa dessa regra que um servidor entrou com a ação judicial, alegando que funcionários inativos também teriam essa pontuação mínima, e, dessa forma, acesso ao pagamento da gratificação.

No recurso apresentado, INSS alegou que o recurso é reservado apenas para servidores ativos. Segundo o instituto, a pontuação mínima é "distribuída em função dos resultados obtidos nas avaliações de desempenho individual e institucional".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2026

BNDES APROVA R\$ 9,2 BI PARA CONCESSÃO RODOVIÁRIA DA EPR NO PARANÁ

Segundo antecipado por Mercadante, aporte ajudará a dar conta de um investimento total de R\$ 12,7 bi até 2034

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Fachada do prédio do BNDES no centro do Rio — Foto: Foto: André Telles/BNDES

O BNDES aprovou um financiamento de R\$ 9,2 bilhões para a concessão do Lote 6 de rodovias federais do Paraná, que ajudará a dar conta de um investimento total de R\$ 12,7 bilhões até 2034. A concessão é operada pela EPR, operadora de infraestrutura controlada pela Equipav e pelo fundo de investimentos Perfin.

O anúncio foi antecipado nesta segunda-feira pelo presidente do banco de fomento, Aloizio Mercadante, durante evento sobre infraestrutura na sede do BNDES, no Rio.

Segundo Mercadante, com a aprovação desta operação, os três maiores financiamentos a concessões rodoviárias da história do banco de fomento foram aprovados na atual gestão – além do projeto do Lote 6 no Paraná, são elas a nova concessão da Via Dutra, que liga Rio a São Paulo e foi a maior de todas, e a concessão do trecho da BR-116 que inclui a Rio-Teresópolis, a terceira maior.

— É o segundo maior projeto do BNDES para rodovias no país, atrás apenas dos investimentos na Dutra. São soluções fundamentais para produtividade, eficiência e competitividade que aumentam a capacidade do país de atrair investimentos — disse Mercadante, em discurso na abertura do evento.

Do total de R\$ 9,2 bilhões aprovados na operação financeira pelo BNDES, R\$ 8,6 bilhões virão do lançamento de títulos de dívida com incentivos tributários, as chamadas debêntures de infraestrutura. Os R\$ 605 milhões restantes virão de um empréstimo de longo prazo.

A concessão no Paraná, batizada de EPR Iguaçu, tem 662 quilômetros de estradas, incluindo as pontes Tancredo Neves, da Amizade e a nova ligação entre Brasil e Paraguai. Desse trecho, 462 quilômetros serão duplicados, segundo o BNDES. A EPR levou a concessão em leilão realizado em dezembro de 2024.

Ferrovias no BNDES

Além disso, com um novo ciclo de leilões de concessões de ferrovias a caminho, o BNDES vai melhorar as condições de crédito para esses projetos de investimento, anunciou Mercadante. Segundo o presidente do banco, os empréstimos para esse fim terão prazo maior e mais tempo de carência, período no qual o tomador não precisa pagar de volta o banco.

Hoje, o BNDES oferece crédito com prazo de no máximo 34 anos para projetos de investimentos em ferrovias. Segundo o presidente do banco, é preciso ampliar o período porque as concessões de ferrovias são projetos de longo prazo, de “maturação longa”, mas cuja taxa de retorno é “baixa”.

– O ritmo dos investimentos em ferrovias está lento. Nossa malha é pequena – afirmou Mercadante, também no discurso de abertura do evento desta segunda-feira. – Vamos aumentar o prazo de financiamento e a carência para ferrovias.

O presidente do BNDES fez os comentários após ressaltar que está a caminho um novo ciclo de leilões e investimentos no setor ferroviário. Conforme Mercadante, estão previstos oito leilões de concessão de ferrovias, que deverão mobilizar um total de R\$ 140 bilhões em investimentos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2026

TRAGÉDIA PROVOCADA PELA BRASKEM EM MACEIÓ VIRA MEGAPROCESSO NA CVM: 33 ACUSADOS

Investigação começou a pedido de Gabinete da Liderança da Maioria do Senado

Por Rennan Setti



Mina 18 da Braskem, no bairro Mutange — Foto: Ailton Cruz

A tragédia socioambiental provocada pela exploração de sal-gema em Maceió levou a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) a acusar 33 executivos e ex-executivos da Braskem, apurou a coluna. O processo, do tipo sancionador — ou seja, com acusação formulada e que vai a julgamento —, quer apurar a responsabilidade dos administradores da companhia na tragédia, que provocou afundamento do solo e levou à desocupação de imóveis por mais de 60 mil pessoas na capital alagoana.

Entre os acusados estão figuras como Marcelo Odebrecht, que já ocupou a presidência do conselho de administração da Braskem por ser herdeiro da empreiteira que é uma das donas da petroquímica (a Novonor, antiga Odebrecht, está em processo de venda de sua participação); Newton Sérgio de Souza, que foi presidente da Odebrecht; ex-CEOs da Braskem como Fernando Musa e Carlos José Fadigas de Souza Filho; e Almir Barbassa, ex-diretor da Petrobras, empresa que divide o controle da Braskem com a Novonor.

Entre os administradores acusados que ainda mantêm cargo na Braskem estão Felipe Montoro Jens, diretor financeiro, e Gesner Oliveira, ex-presidente do Cade e atual conselheiro da petroquímica.

Não estão claras quais acusações pesam contra os executivos, uma vez que detalhes do processo ainda não são públicos. Mas informações do sistema da CVM afirmam que a apuração começou em 2023, em processo iniciado a partir de “demanda do Gabinete da Liderança da Maioria do Senado Federal, requerendo a ‘investigação da higidez e correta divulgação das informações contábeis e financeiras prestadas pela Braskem aos mercados, no tocante à precisa quantificação e evidenciação de seu passivo ambiental, face aos danos causados pela exploração irresponsável do sal-gema naquela unidade da federação, resultando no maior desastre socioambiental urbano do mundo”.

Há três meses, a Braskem e o governo de Alagoas anunciaram um acordo de R\$ 1,2 bilhão para ressarcir os danos ambientais e o afundamento do solo causados em Maceió. O pagamento será feito ao longo de uma década.

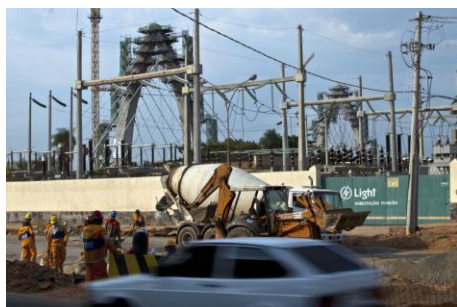
Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2026

NELSON TANURE TEM DÍVIDA EXECUTADA E PERDE PARTE DE SUAS AÇÕES NA LIGHT E NA ALLIANÇA SAÚDE

Fundos ligados ao executivo deixam de ser acionistas controladores da empresa de saúde. Na Light, fundo Opus passa a deter o equivalente a 9,9% da empresa

Por Bloomberg — Brasília



Subestação de energia elétrica da Light no Rio de Janeiro — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

Credores que financiaram o investidor Nelson Tanure na aquisição da Light Telecom decidiram tomar parte das ações de Light e Aliança Saúde e Participações que foram dadas em garantia para esse empréstimo e, assim, buscar a quitação da dívida.

Como resultado, Tanure perdeu parte de suas participações na Light e na Aliança, segundo relatórios apresentados neste fim de semana aos órgãos de supervisão do mercado de capitais.

Essa dívida tinha sido renegociada no fim do ano passado, dando um tempo extra para o empresário pagar seu financiamento desde que houvesse uma quitação parcial dessa dívida.

A execução envolveu ações detidas por meio da Lormont Participações e do Fonte de Saúde Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia — veículos de investimento ligados a Tanure que figuravam como acionistas relevantes das empresas.

A participação combinada desses dois fundos foi reduzida para 6,96% do capital social da Aliança, segundo o comunicado enviado a mercado. Assim, a Lormont e o Fonte de Saúde deixaram de ser considerados acionistas controladores da Aliança, marcando mais uma mudança na estrutura societária da antiga Alliar, que passou por transformações significativas desde a entrada de Tanure em seu grupo de acionistas.

A Light informou, em comunicado separado, que o fundo de investimento Opus passou a deter o equivalente a 9,9% da concessionária, após alterações na base acionária ligadas à mesma estrutura mais ampla de financiamento.

Denúncia contra Tanure

Em meados de janeiro, a Polícia Federal (PF) realizou buscas e apreensões em endereços de Tanure no contexto da segunda fase da Operação Compliance Zero, que mira suspeitas de fraudes financeiras praticadas pelo Banco Master.

Ao longo das últimas décadas, Tanure construiu participação em segmentos diversos como os de energia elétrica, telecomunicações, saúde, petróleo e gás, construção e incorporações. Nesse portfólio, estão companhias como a Light — da qual o empresário chegou a ser o acionista individual majoritário —, Aliança Saúde, de medicina diagnóstica, Gafisa, na área imobiliária, e Prio, produtora de petróleo. Recentemente, ele também integrou negociações para a compra da petroquímica Brasken e da rede de supermercados Dia no Brasil.

Em dezembro de 2025, Tanure foi denunciado pelo Ministério Público Federal de São Paulo por supostamente ter feito uso de informação privilegiada para obter vantagens financeiras com ações da construtora Gafisa, da qual é acionista de referência. Ele nega qualquer irregularidade.

A denúncia tramita na 5ª Vara Criminal Federal de São Paulo. Os advogados do empresário, porém, pediram que o caso fosse levado ao Supremo Tribunal Federal por ter aparente relação com o Banco Master. A corte devolveu o processo à vara Federal, em janeiro deste ano, e a denúncia foi aceita.

Isso ocorre porque, durante o inquérito policial, houve pedido de busca e apreensão e quebra de sigilo de Daniel Vorcaro e Maurício Quadrado, que eram acionistas do Master. Quadrado é parceiro comercial de longa data de Tanure, além de dono da gestora Trustee DTVM desde 2022. E Tanure é apontado como possível sócio oculto da instituição do banco de Vorcaro.

As diversas operações com participações cruzadas em empresas estão resultando em perdas em cascata para Tanure. A Comissão de Valores Mobiliários (CVM), reguladora do mercado de capitais, investiga o caso envolvendo a Gafisa, mas também uma suposta operação, em 2024, para valorizar artificialmente ações da Ambipar, empresa de gestão ambiental e em recuperação judicial.

Com o processo na Justiça, as ações da Ambipar — da qual Tanure também é acionista — praticamente viraram pó. Isso fez com que o empresário desse adeus a Emae, estatal de energia de São Paulo adquirida em 2024 pelo Fundo Phoenix, que envolvia o empresário e Tércio Borlenghi Júnior, fundador e CEO da companhia de gestão ambiental.

O Phoenix fez uma emissão de títulos de dívida dando as ações da Emae como garantia real da operação. Como o primeiro pagamento de juros dessas debêntures não foi quitado, a dívida foi declarada como vencida, sendo executada pelos credores. E a fatia da Emae que pertencia a Tanure e Borlenghi acabou adquirida pela Sabesp.

O empresário tentou recorrer e barrar a negociação. No mês passado, porém, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional de Energia Elétrica aprovaram a compra da Emae pela Sabesp.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NORDESTE LIDERA EXPANSÃO DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO NA ÚLTIMA DÉCADA, DIZ GOVERNO

Mais de 39 milhões de passageiros transitaram pelos aeroportos nordestinos em 2025, alta de 11,2% em relação a 2015, segundo levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos

Por Elisa Calmon (Broadcast)

O Nordeste foi a região brasileira com a maior expansão no transporte aéreo doméstico na última década, em valores proporcionais. Mais de 39 milhões de passageiros transitaram pelos aeroportos nordestinos em 2025, alta de 11,2% em relação a 2015, segundo levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base em dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O destaque do período foi o Aeroporto do Recife (PE), que registrou um crescimento de 42% em sua movimentação, assumindo a liderança regional. O terminal da capital pernambucana movimentou 9,2 milhões de passageiros no ano passado (entre origem e destino). Com isso, ultrapassou o de Salvador (BA), líder do ranking em 2015, que contabilizou 7,3 milhões de viajantes em 2025.



“A melhoria na infraestrutura ocorrida nos últimos anos e a retomada da economia são fatores que explicam este crescimento no transporte aéreo brasileiro”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O Aeroporto Internacional do Recife Guararapes - Gilberto Freyre Foto: Divulgação/Ministério dos Esportes

Em dez anos, o número de cidades atendidas por voos

comerciais no Nordeste subiu de 26 para 41, impulsionado pela forte demanda turística, ainda segundo o Ministério de Portos e Aeroportos.

No cenário nacional, houve também crescimento no volume de passageiros no Sudeste (10,7%) e no Sul (1%). Em contrapartida, as regiões Centro-Oeste e Norte apresentaram recuos de 11% e 7%, respectivamente. Com esse desempenho, a participação do Nordeste no mercado doméstico brasileiro cresceu. Em 2015, a região representava 18% do total de passageiros; no ano passado, essa fatia subiu para 19%.

Investimentos

O governo prevê mais de R\$ 950 milhões em investimentos nos próximos anos para ampliar a capilaridade da malha aérea nordestina, incluindo recursos públicos e privados. Pelo lado da iniciativa privada, o destaque foi o primeiro leilão do Programa AmpliAR, realizado em novembro de 2025. O certame garantiu R\$ 526,4 milhões em investimentos previstos para nove aeroportos do Nordeste.

Em paralelo às concessões, o governo federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), anunciou uma carteira pública de R\$ 424,2 milhões destinados exclusivamente à infraestrutura aeroportuária do Nordeste para o ciclo 2026/2027.

Os recursos contemplam desde a elaboração de projetos para novos terminais em Conde (BA) e Iguatu (CE) e melhorias em Feira de Santana (BA), até obras diretas em aeroportos como os de Barra do Corda, Bacabal e Santa Inês, no Maranhão, Picos (PI) e Ilhéus (BA). Também estão previstas estações meteorológicas para cidades como Patos (PB) e Sobral (CE), essenciais para a segurança de voo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/02/2026

GOVERNO E VALE ESTÃO PRÓXIMOS DE ACORDO SOBRE RENOVAÇÃO DE CONCESSÕES DE FERROVIAS, DIZ RENAN FILHO

Expectativa era que acordo sobre valores fosse anunciado em dezembro de 2025, mas não foi possível 'aceitar as condições levadas para a mesa pela mineradora', segundo o ministro
Por Juliana Garçon (Broadcast)

RIO - A negociação entre governo Lula e Vale sobre a renovação das ferrovias Estrada de Ferro Carajás (EFC) e Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) "andou um pouco" e o acordo está "bem próximo", disse nesta segunda-feira, 9, o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A Vale e o governo renegociam os valores das concessões das estradas, que a mineradora renovou antecipadamente em 2020, durante o governo Bolsonaro, até 2057. As duas partes chegaram a um protocolo de acordo de cerca de R\$ 17 bilhões, sendo parte em pagamento à União e parte em novos investimentos ferroviários.

Os contratos das ferrovias venceriam em 2027, mas foram renovados antecipadamente por mais 30 anos (até 2057) após análise do Tribunal de Contas da União (TCU) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com pagamento de outorga e investimentos obrigatórios. A expectativa era de que acordo fosse anunciado em dezembro de 2025.



Contratos das ferrovias da Vale venceriam em 2027, mas foram renovados antecipadamente por mais 30 anos Foto: Minfra/Divulgação

O ministro destacou que o entendimento não aconteceu naquele mês, como esperado, porque não era possível para o País aceitar as condições levadas para a mesa pela mineradora. “Tem de pagar o justo, a remuneração adequada.”

“Não deu para fechar naquele momento porque as condições — entre financeiras e obras — que a Vale ofereceu não dava para o País aceitar. Mas estamos perseverando na direção de fechar um entendimento”, afirmou. “O acordo como um todo não era suficiente.”

Segundo o ministro, não se pode, “na hora do entendimento, ir apresentando mais problemas ao ponto de não fazer o acordo. Quando dizemos que ‘não dá para fazer’, estamos valorizando o ativo público”, afirmou, sobre a expectativa do anúncio em 2025.

Indagado sobre o impacto dos incidentes recentes em operações da Vale em Minas Gerais, com extravasamento de água e resíduos, o ministro indicou que pode haver mais dificuldades. “Todo problema adicional que ocorre com esse tipo de agenda certamente atrapalha.”

Ele participou do seminário “Superciclo de Investimentos em Infraestrutura - Avanços e Desafios”, na sede do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no Rio de Janeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/02/2026

FIM DA ESCALA 6X1: LULA CHAMA MOTTA PARA REUNIÃO PARA TENTAR ACELERAR TRÂMITE DE PROPOSTA

Encontro pode acontecer na próxima quinta-feira, 12, segundo o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos: ‘Objetivo do presidente é votar ainda este semestre’

Por Geovani Bucci (Broadcast)

O ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou nesta segunda-feira, 9, que convidou o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), para uma reunião na próxima quinta-feira, 12, com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), para discutir os melhores caminhos do trâmite da proposta de emenda à Constituição (PEC) do fim da escala 6x1.

“Mandeí mensagem agora há pouco para o presidente Hugo Motta, estou esperando. Acho que ele estava na reunião de líderes. (Estou) esperando o retorno dele para a gente confirmar se será mesmo na quinta. O presidente Lula já se dispôs”, disse Boulos em entrevista à imprensa durante cerimônia de anúncios de investimentos em Mauá (SP). “O objetivo do presidente Lula é votar ainda este semestre.”

O ministro lembrou que o tema já havia sido tratado anteriormente, durante um jantar na semana passada, na Granja do Torto, com a presença de Lula e Motta, além dele próprio, da ministra da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), Gleisi Hoffmann, e do ministro do Trabalho, Luiz Marinho, quando discutiram os melhores caminhos para a pauta.



O presidente da Câmara, Hugo Motta, e o presidente Lula, durante evento no STF Foto: Wilton Junior/Estadão

Segundo Boulos, no entendimento do governo federal, a tramitação por meio de um projeto de lei com regime de urgência permitiria uma aprovação mais rápida da proposta. Não seria necessário alterar a Constituição, já que uma PEC exige um quórum maior e enfrenta mais dificuldades políticas, por demandar apoio mais amplo, inclusive da oposição. Já um projeto de lei, afirmou, poderia ser aprovado ainda neste semestre caso a base governista seja consolidada, garantindo a promessa da gestão.

“É lógico, todo o processo tem negociação, mas nós não abrimos mão de um máximo de cinco por dois, da redução da jornada para 40 horas e também de não ter redução de salário”, continuou o ministro. “Eu acho que a questão é a seguinte: é celeridade. Se vai ser uma PEC, um projeto de lei, se vai ser um projeto que está em andamento na Câmara, um projeto do governo, o que nós queremos é que seja o caminho mais rápido.”

Votação na CCJ

O deputado federal Túlio Gadêlha (Rede-PE) afirmou que prevê a votação da redução da jornada de trabalho para daqui a dois meses na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e no mês seguinte na comissão especial.

As declarações ocorreram após uma reunião de Hugo Motta com o colégio de líderes, nesta segunda. “Acredito que a gente vote ela na CCJ ainda nos próximos dois meses e mais um mês, no máximo, para a gente poder aprovar na comissão especial”, disse./Com Victor Ohana

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

VLI PLANEJA INVESTIR R\$ 1,2 BILHÃO NA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA ESTE ANO

A Vale é acionista da VLI com 29,6% de participação; o maior sócio é a Brookfield, com 36,5%, e os demais sócios são FI-FGTS (15,9%), Mitsui (10%) e BNDESPar (8%)

Por Cibelle Bouças, Valor — Sete Lagoas (MG)



Ferrovia Centro-Atlântica, VLI — Foto: Reprodução/VLI

A VLI — companhia de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais — recebeu, nesta segunda-feira (9), o último lote de oito locomotivas produzidas pela Progress Rail, do grupo Caterpillar, em Sete Lagoas (MG). As máquinas vão operar na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Além das locomotivas entregues pela Progress Rail, a VLI aguarda o recebimento de outras oito unidades, da Wabtec Corporation, que tem fábrica em Contagem (MG).

As locomotivas foram compradas em 2024, por R\$ 200 milhões. Esse valor se soma a R\$ 500 milhões de um contrato com a Progress Rail de prestação de serviços de manutenção, com foco nas operações ferroviárias da VLI no Corredor Norte, que conecta Tocantins ao sistema portuário de São Luís.

“Nós compramos 27 locomotivas no Estado de Minas Gerais desde 2024. Tem mais para vir. Estamos trabalhando incansavelmente para que a renovação da concessão da FCA seja o maior projeto de investimento ferroviário do país”, afirmou o CEO da VLI, Fábio Marchiori.

O executivo observou que entre 2023 e 2026, o investimento da VLI previsto na FCA é de R\$ 4,8 bilhões. Em 2026, a empresa prevê investimento de R\$ 1,2 bilhão na ferrovia.

“Em paralelo estamos tendo agora um processo bem avançado para a renovação antecipada da FCA. Uma renovação que tem seus desafios, passa por oito Estados, mais de 150 municípios e vai demandar próximo de R\$ 30 bilhões em investimentos.

A ideia é que a VLI invista na construção e melhoria de mais de 4 mil quilômetros de trilhos. Outros 2,5 mil quilômetros da malha da FCA, incluindo o Corredor Minas-Rio, serão devolvidos. Segundo a VLI, o trecho em questão hoje é subutilizado por falta de carga.

“Nós estamos retornando esses trechos para o governo, mediante um acordo, mediante inclusive um pagamento de indenização, que vai ser revertido em investimentos, para que a gente possa modernizar ainda mais o modal ferroviário”, afirmou o CEO.

Marchiori disse que já enviou o projeto de investimentos para a renovação da concessão da FCA e aguarda decisão do governo federal. O secretário nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, Leonardo Ribeiro, disse que o processo de renovação do contrato já foi revisto pelo ministério e seguiu para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para análise.

Guilherme Theo Sampaio, diretor-geral da ANTT, disse que deve mandar o processo até março para o Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que seja concluído até o fim do semestre. O contrato vence em julho.

Os executivos participaram, nesta segunda-feira (9), da cerimônia de entrega de locomotivas de um lote total de oito máquinas, para operação na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), fornecidas pela Progress Rail, do grupo Caterpillar, à VLI. A Vale é acionista da VLI com 29,6% de participação. O maior sócio é a Brookfield, com 36,5%. Os demais são FI-FGTS (15,9%), Mitsui (10%) e BNDESPar (8%).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2026

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 647 MILHÕES NA 1ª SEMANA DE FEVEREIRO

Valor é resultado de US\$ 6,835 bilhões em exportações e US\$ 7,483 bilhões em importações, no período

Por Valor — São Paulo



Um dos terminais de containers do Porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A balança comercial brasileira registrou déficit de US\$ 647 milhões na primeira semana de fevereiro, informou a Secretaria do Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic), nesta segunda-feira (9). O valor é resultado de US\$ 6,835 bilhões em exportações e US\$ 7,483 bilhões em importações, no período.

No ano, o saldo positivo da balança totaliza US\$ 3,695 bilhões.

A média diária de exportações na primeira semana de fevereiro, no valor de US\$ 1,37 bilhão, avançou 20,2% na comparação com o mesmo mês de 2025. A alta foi sustentada pela indústria extrativa (+63,2%) e de transformação (+15,3%). Em contrapartida, as vendas agropecuárias recuaram 4,1% no período.

Já a média diária de importações na primeira semana de fevereiro — US\$ 1,50 bilhão — subiu 28,9% em relação ao mesmo mês de 2025.

A elevação foi capitaneada pelas compras da indústria de transformação (+32,3%), seguidas dos desembarques da agropecuária (+2,5%). Na ponta contrária, recuaram as importações da indústria extrativa (-25,5%).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2026

ACORDO ARGENTINA-EUA TESTA LIMITES DO MERCOSUL: COMO O BRASIL REAGIRÁ?

O governo Lula deve decidir entre estratégia defensiva e estratégia ofensiva ao pacote Trump-Milei

Por Assis Moreira, Valor — Genebra



Donald Trump e Javier Milei — Foto: Mark Schiefelbein/AP Photo

O Acordo de Comércio e Investimento Recíproco entre os EUA e a Argentina (ARTI), anunciado na quinta-feira passada, pode ter uma série de incompatibilidades e/ou problemas para o bloco do Mercosul. Ele abriu a porta no bloco — e não será surpresa se o Paraguai seguir em breve o caminho do governo de Javier Milei.

O acordo entre Washington e Buenos Aires força o Brasil a decidir como reagir a um precedente, e não apenas a

um caso isolado.

A Argentina firmou um acordo bilateral com os Estados Unidos que contém preferências materiais de acesso a mercado, incluindo quotas, equivalência sanitária e facilitação regulatória no setor de carnes.

A norma relevante no bloco é a Decisão CMC 32/00, que estabelece a condução conjunta das negociações comerciais com terceiros, abrangendo instrumentos tarifários e não tarifários.

O artigo 1º dispõe: “Reafirmar o compromisso dos Estados Partes do Mercosul de negociar de forma conjunta acordos de natureza comercial com terceiros países ou blocos de países extra-zona nos quais se outorguem preferências tarifárias.”

E o artigo 2º determina: “A partir de 30 de junho de 2001, os Estados Partes não poderão assinar novos acordos preferenciais ou acordar novas preferências comerciais em acordos vigentes no marco da ALADI que não tenham sido negociados pelo Mercosul.”

A Decisão 32/00 não possui mecanismo automático de sanção, mas permanece formalmente vigente e nunca foi revisada nem revogada.

A reunião regular do Mercosul em março deverá oferecer alguma indicação sobre a reação dos demais sócios ao acordo Trump–Milei. Os sócios dizem estar estudando o entendimento entre Washington e Buenos Aires.

Esse acordo foi desenhado para deslocar o foco da coordenação externa de tarifas para SPS (medidas sanitárias e fitossanitárias), quotas e compromissos regulatórios, explorando zonas cinzentas entre forma jurídica e efeito econômico, como observa um importante especialista.

A Argentina aposta visivelmente na capacidade limitada de reação institucional do Mercosul e na relutância dos sócios Brasil, Paraguai e Uruguai em escalar o conflito.

De seu lado, os Estados Unidos, sob Trump, conduzem sua política comercial priorizando acordos bilaterais funcionais, em detrimento de negociações em formato bloco-a-bloco.

No acordo EUA-Argentina, no capítulo de carnes a violação da Decisão 32/00 do Mercosul é material, não apenas interpretativa, como nota um importante especialista.

A equivalência sanitária negociada, combinada com quotas preferenciais, constitui um instrumento clássico de acesso preferencial a mercado, ainda que não altere formalmente a Tarifa Externa Comum (TEC).

SPS deixa de ser técnica quando define quem pode exportar, em que volume e a que custo, passando a operar como política comercial externa.

A avaliação é que a linha defensiva argentina só se sustenta se o Mercosul aceitar que a forma jurídica prevalece sobre a substância econômica, o que reduziria significativamente o alcance efetivo da coordenação externa.

O risco central é de precedente: a aceitação desse arranjo no setor de carnes abre espaço para sua replicação em outros setores.

Qual o caminho para o Brasil, nesse cenário? O acordo Argentina–EUA abre duas estratégias possíveis para o Brasil, com custos distintos.

1) Estratégia defensiva

Consiste em contestar formalmente a Argentina no âmbito do Mercosul, com foco no capítulo de carnes e no princípio da negociação conjunta.

O argumento seria preservar a normatividade da Decisão 32/00 e conter o precedente.

O custo é evidente: desgaste político bilateral e baixa probabilidade de reversão prática, dado que a opção estratégica de Milei pelos Estados Unidos é clara.

2) Estratégia ofensiva

Consiste em tratar a iniciativa argentina como precedente operacional e usá-la para o Brasil engajar em acordos bilaterais de formato semelhante com outros parceiros.

O ganho seria a ampliação do espaço de política comercial brasileira.

O custo, porém, seria a aceitação explícita do enfraquecimento da coordenação externa e a abertura de espaço equivalente para Uruguai e Paraguai.

A conclusão é clara: o acordo Argentina–Estados Unidos força o Brasil a responder a um precedente, não apenas a um episódio isolado.



A contestação preserva a norma, mas expõe limitações institucionais.

A replicação amplia opções comerciais, mas redefine, na prática, o alcance da política comercial comum do Mercosul.

Argentina terá mais espaço para exportar carne bovina com tarifa menor para os EUA — Foto: Diego Giudice/Bloomberg

O USTR, a agência de representação comercial dos EUA, afirma que o acordo anunciado na quinta-feira, 5 de fevereiro, “proporcionará aos exportadores americanos um acesso sem precedentes ao mercado da Argentina, ao mesmo tempo em que protege a segurança nacional e econômica dos Estados Unidos”.

O governo Milei diz ter obtido a eliminação de tarifas para 1.675 produtos argentinos nos EUA, incluindo vinho, limão e outros.

No caso específico da carne bovina, os EUA concederão uma quota suplementar de 80 mil toneladas, que se somará à quota atual (com tarifa reduzida) de 20 mil toneladas, com um ganho de várias centenas de milhões de dólares para os exportadores argentinos.

Por sua vez, a Argentina concederá acesso preferencial ao mercado para exportações dos EUA, incluindo certos medicamentos, produtos químicos, máquinas, produtos de tecnologia da informação, dispositivos médicos, veículos motorizados e uma ampla gama de produtos agrícolas.

O governo de Javier Milei também abriu o mercado argentino para gado vivo dos EUA e adotará medidas para permitir o acesso de aves e produtos avícolas dentro de um ano após a assinatura, incluindo um acordo de regionalização para eventuais surtos de gripe aviária altamente patogênica.

A Argentina concordou ainda em reconhecer a autoridade do Serviço de Inspeção e Segurança Alimentar (FSIS) do Departamento de Agricultura dos EUA para produtos de carne e aves (inclusive miúdos) e para instalações de armazenamento refrigerado, bem como em aceitar certificados de exportação do FSIS.

Especificamente, o SENASA garantirá que quaisquer procedimentos de registro aplicados à carne bovina, produtos bovinos, miúdos e carne suína dos EUA, como condição para importação, “sejam conduzidos de maneira oportuna, transparente e não discriminatória, sem causar atrasos desnecessários”.

Há ainda uma série de outras concessões. Como observa o USTR, o acordo “reflete a ambição e os valores compartilhados” pelos dois países.

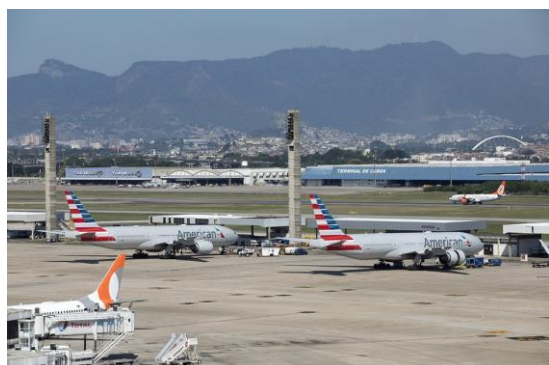
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/02/2026

GOVERNOS PLANEJAM 20 LICITAÇÕES ATÉ MARÇO NO PAÍS

Com previsão de uma onda de concorrências no primeiro semestre, 2026 começa com seis leilões neste mês

Por Taís Hirata — De São Paulo



Processo do aeroporto do Galeão, no Rio, que passará por repactuação, é uma das 14 concorrências previstas — Foto: Ana Branco/Agência O Globo

A previsão de um primeiro semestre lotado de leilões de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs) deverá se concretizar já nos primeiros meses de 2026. Até março, estão programados para acontecer ao menos 20 leilões na sede da B3, em São Paulo. Tratam-se de projetos de diferentes governos e segmentos.

Em fevereiro, seis concorrências estão agendadas. As principais delas são do governo paulista. A concessão do novo centro administrativo do Estado, a ser construído na região central da capital, deverá ser licitada em 26 de fevereiro e tem previsão de R\$ 6 bilhões de investimentos. No dia

seguinte, a gestão planeja leiloar a concessão rodoviária Rota Mogiana, um corredor de 520 km com R\$ 9,3 bilhões de obras.

O mês de março deverá ter uma maratona de leilões: já há 14 com data marcada. Só o governo mineiro tem quatro licitações previstas. No dia 20, o Estado planeja leiloar os serviços não pedagógicos de 95 escolas, com R\$ 1,25 bilhão de investimentos, e uma concessão rodoviária do Lote Noroeste, com R\$ 4,72 bilhões. Já no dia 30, estão agendadas mais duas concorrências, dos serviços de travessias hídricas no reservatório de Furnas e a concessão da ponte sobre o reservatório de Mascarenhas de Moraes.

Outro leilão de grande porte, marcado para o dia 25, deverá ser o das três PPPs da Saneago (Saneamento de Goiás), que prevê R\$ 6,2 bilhões em obras.

No dia 30, também está marcado o processo competitivo da concessão do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. Ainda no âmbito federal, o Ministério dos Transportes prevê fazer, em 31, o leilão do lote rodoviário Rota Gerais, em Minas Gerais, com investimentos de R\$ 7,3 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VLI RECEBE LOCOMOTIVAS PARA OPERAÇÃO NA FCA

Da Redação Portos e Logística 09/02/2026 - 19:20



A VLI, empresa do setor de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais, recebeu nesta segunda-feira (9) da Progress Rail, do grupo Caterpillar, as duas últimas locomotivas de um lote de oito que serão usadas na Ferrovia Centro-Atlântica. Elas foram compradas em 2024 e representaram investimento de cerca de R\$ 200 milhões e, com elas, a VLI chegou a 27 unidades adquiridas desde 2024, totalizando investimentos de cerca de R\$ 600 milhões.

Fábio Marchiori, CEO da VLI, explicou que a empresa movimenta cargas de segmentos como o do agronegócio, o da construção civil e o da indústria e, com as novas locomotivas, vai contribuir na redução das emissões de gases de efeito estufa. Ele previu que novo ciclo de concessão da Ferrovia Centro-Atlântica permitirá fazer investimentos na compra de vagões e de locomotivas para atender ao aumento de volume de cargas previsto.

A expectativa é de que a prorrogação da concessão gere investimentos superiores a R\$ 30 bilhões e aumento de mais de 40% nos volumes transportados. O projeto prevê a realização de centenas de obras de melhoria na mobilidade urbana nas cidades cruzadas pela ferrovia, com estimativa de gerar mais de 15 mil empregos.

A Progress Rail opera em parceria com a VLI também na prestação de serviços de manutenção. Em outubro, as empresas assinaram acordo com foco nas operações ferroviárias da VLI no Corredor Norte, que conecta o estado do Tocantins ao sistema portuário de São Luís, no Maranhão, no primeiro contrato tipo da Progress Rail na América do Sul, com duração de 10 anos e valor de até R\$ 500 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/02/2026

GOVERNO FEDERAL SUSPENDE CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA DRAGAR RIO TAPAJÓS

Da Redação Navegação 09/02/2026 - 19:07



O governo federal suspendeu na sexta-feira (6) o processo de contratação de uma empresa para fazer a dragagem do Rio Tapajós, no Pará, em virtude de manifestações contrárias de povos indígenas, comunidades tradicionais e organizações sociais que atuam na região, informaram em nota conjunta os ministros Guilherme Boulos, da Secretaria-Geral da Presidência, Sílvio Costa Filho, do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), e Sônia Guajajara, do Ministério dos Povos Indígenas. De com o documento, há 15 dias, esses grupos mantêm ocupações e atos de protesto em Santarém, no Pará, pedindo a revogação do decreto que prevê a concessão da hidrovia do Rio Tapajós à iniciativa privada.

Na nota, os ministros informam que a suspensão da dragagem visa abrir um canal de negociação, mas alega que o serviço não têm relação direta com a concessão da hidrovia e que ele é ação de rotina, feita em anos anteriores para garantir o tráfego fluvial na Hidrovia do Tapajós. Também na sexta-feira, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que foi enviada a Santarém uma comissão para apresentar propostas relacionadas à pauta da mobilização e negociar com os manifestantes, com acompanhamento do Ministério Público Federal.

A pasta garantiu que qualquer empreendimento vinculado à Hidrovia do Rio Tapajós será precedido de consulta livre, prévia e informada, nos termos da Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Procurado nesta segunda-feira (9) por Portos e Navios para dar informações sobre o andamento das negociações, o Mpor não havia respondido até o fechamento desta matéria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2026

PORTOS DO PARANÁ ADOTA NOVO SISTEMA PARA ACOMPANHAMENTO METEOROLÓGICO

Da Redação Portos e logística 09/02/2026 - 18:32



A Portos do Paraná informou que já está em operação seu novo sistema de acompanhamento meteorológico em tempo real. De acordo com a entidade, o Sistema de Monitoramento de Tráfego Aquaviário e Dados Meteoceanográficos (Simport) opera 24 horas e fornece informações meteorológicas e climáticas e parâmetros oceanográficos, como correntes e marés.

O Simport, explicou a Portos do Paraná, é resultado de projeto formulado por seu Comitê de Inovação da Portos do Paraná (Cinov), após participação de seus integrantes em eventos específicos dos setores de logística e de inovação. Neles, foi identificada a oportunidade de desenvolvimento de uma solução tecnológica com esse perfil, cujo início foi em setembro de 2024 e, após a consolidação dos resultados dos testes, passou a ficar disponível para acesso público este mês.

De acordo com a autoridade portuária, apenas informações gerais estão disponíveis para qualquer pessoa interessada em acompanhar as condições do tempo nas regiões de Paranaguá e Antonina. Já, com o Simport, a autoridade portuária tem acesso a dados mais completos, usados principalmente para planejamento, fiscalização, definição de operações e tomadas de decisão.

A Portos do Paraná informou ainda que está desenvolvendo uma outra plataforma, que orientará as operações portuárias, com dados mais técnicos, integrando a autoridade portuária e operadores. A previsão é que a ferramenta, que está em fase de conclusão, seja lançada em março de 2026.

Ela permite acesso a informações detalhadas que auxiliam na navegabilidade das embarcações e nas demais atividades portuárias com mais eficiência. A empresa explicou que, após a revisão, a padronização de todos os parâmetros e a atualização do procedimento operacional, o sistema será compartilhado com a comunidade portuária, com ampla divulgação e realização de uma oficina sobre ela.

Vader Braga, coordenador de Monitoramento e Qualidade e membro do Cinov, disse que o sistema é consequência da necessidade de acompanhar a previsão meteorológica com mais precisão. E, a partir daí, planejar as atividades portuárias conforme as condições do tempo, gerando melhor aproveitamento dos recursos e das janelas operacionais.

Os dados são coletados 24 horas por dia por meio de equipamentos instalados no Porto de Paranaguá e no Porto de Antonina. Além disso, o Simport fornece previsões de diversos parâmetros, como chuvas, ventos, ondas e marés. As previsões são feitas com base em dados locais e regionais, o que, segundo a empresa, garante elevado nível de confiabilidade. As informações integram um banco de dados que beneficia especialmente o setor de operações, responsável por manobras de atracação e desatracação de navios e pela movimentação de cargas.

A coordenadora de Tráfego Marítimo, Renata Gusmão, informou que o sistema contribui também para o planejamento das janelas operacionais, permitindo a realização de manutenções de infraestrutura, especialmente em atividades que exigem maré baixa e ausência de chuva. "Isso garante mais previsibilidade e melhor aproveitamento desses períodos", disse.

Os dados são analisados por um meteorologista, que elabora resumos do cenário regional e local. Com isso, é possível obter previsão hiperlocal, o que aumenta a confiabilidade das informações. "O sistema auxilia nas tomadas de decisão das programações operacionais, especialmente nos processos de atracação e desatracação em condições climáticas adversas, como tempestades", disse Renata Gusmão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2026

EDEON VAZ FERREIRA - ADECON

Executivos 09/02/2026 - 18:42



A Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias dos Corredores de Exportação (Adecon) informou que o administrador Edeon Vaz Ferreira é seu novo diretor executivo. Segundo a entidade, ele tem especialização em Gestão Estratégica de Negócios e mais de quatro décadas dedicadas à operação logística no agronegócio brasileiro, sendo uma das principais referências do setor no país.

De acordo com a Adecon, Vaz Ferreira desempenhou importantes papéis na formulação de soluções para o escoamento da produção nacional, incluindo a de diretor executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso. Além disso, foi um dos idealizadores do Mastermind Infraestrutura, espaço de excelência técnica e estratégica, voltado para o estudo da logística e infraestrutura no Brasil.

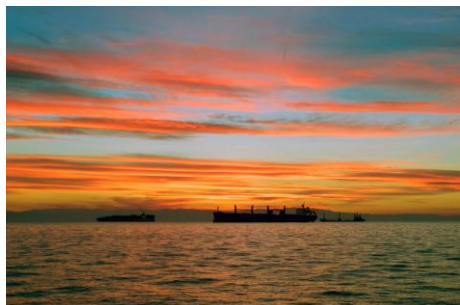
Como diretor executivo, sua missão é contribuir com a Adecon com sua visão sistêmica visando o fortalecimento da competitividade logística, cancelada por dez anos na presidência na Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLOG), do Ministério da Agricultura e Pecuária, além de ter participado de diversos conselhos consultivos de alta relevância.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2026

EMISSIONES DO TRANSPORTE MARÍTIMO AUMENTAM ATÉ 5,5%, APESAR DO AVANÇO DOS COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Da Redação Navegação 09/02/2026 - 16:58



mais CO₂ do que em 2023.

A mais recente análise da consultoria especializada Drewry sobre os dados do Sistema de Coleta de Dados (DCS) da Organização Marítima Internacional (OMI) revela que a transição energética está progredindo, mas não o suficiente para compensar o crescimento do comércio marítimo e da frota global. O relatório, baseado em informações coletadas em 2024 pelo Secretariado da IMO e a ser revisado pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) em abril de 2026, mostra que em 2024 os navios que reportam ao sistema DCS emitiram 5,5%

O estudo indica que o consumo anual de combustível da frota mundial atingiu 223 milhões de toneladas, das quais 16,7 milhões corresponderam a combustíveis alternativos. “O progresso no consumo de combustíveis alternativos tem sido lento, mas constante, passando de representar 5,9% da demanda energética do transporte marítimo em 2019 para 8,7% em 2024”, informa o relatório da Drewry.

Os biocombustíveis consolidaram sua posição como principal motor de crescimento, ultrapassando um milhão de toneladas pela primeira vez em 2024 e contribuindo com 6,2% da demanda energética por combustíveis alternativos. Mas a própria OMI alerta para problemas de rastreabilidade. O metanol apresenta evolução mais gradual, triplicando sua participação desde 2019, embora ainda represente apenas 0,34% do consumo de energia do setor. “Categorizar esses combustíveis na categoria ‘outros’ cria incerteza. Por isso, é necessário aprimorar os mecanismos de notificação atuais”, enfatiza o Secretariado.

Apesar desses avanços, as emissões absolutas continuam a aumentar. Segundo a Drewry, embora os navios tenham reduzido suas velocidades operacionais para diminuir a intensidade de carbono, a crescente demanda por transporte e os desvios ao redor do Cabo da Boa Esperança devido à crise do Mar Vermelho estão aumentando as emissões totais do setor. O impacto é especialmente visível no segmento de navios porta-contentores, que em 2024 registou aumento de 11,7% na sua tonelage de porte bruto (TPB), o maior entre todos os setores.

Regulamentações como o Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI) e o Índice de Intensidade de Carbono (IIC) conseguiram reduzir a velocidade média global da frota. Mas a consultoria alerta que, em 2024, os navios porta-contentores e os navios-tanque de GNL aumentaram sua velocidade média, o que impacta negativamente seus indicadores de eficiência.

Além disso, embora a proporção de CO₂ por milha navegada tenha diminuído graças a dispositivos de melhoria da propulsão e tecnologias de economia de energia, o aumento no tamanho médio dos navios está levando a maiores emissões por unidade. No segundo ano de implementação do IIC, esperava-se melhoria no desempenho da frota, mas houve o contrário: a percentagem de embarcações consideradas em conformidade caiu de 77,8% em 2023 para 77,3% em 2024.

A Drewry alerta que “a maioria dos setores de carga, com exceção dos navios-tanque de gás, está tendo dificuldades para manter a conformidade”. No caso dos navios porta-contêineres, a proporção de embarcações em conformidade caiu 5% em 2024, devido ao aumento da velocidade, do porte bruto e das horas de operação.

O relatório reconhece a redução adicional de 0,5% na intensidade de carbono baseada na oferta, o que a coloca 31,5% abaixo dos níveis de 2008, mas a meta da IMO é alcançar redução de 40% até 2030. Portanto, segundo a consultoria, ainda há um longo caminho a percorrer.

Em sua conclusão, a Drewry afirma que, “embora seja encorajador ver o progresso rumo à redução de 40% na intensidade de carbono, a meta de diminuir as emissões de GEE em 20% agora parece mais distante, visto que a indústria liberou 5,5% mais CO₂ do que em 2023”. Ela também alerta que “a meta de adotar combustíveis e tecnologias com emissão zero ou quase zero está longe de ser alcançada”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/02/2026

DESCOMPASSO ENTRE OFERTA E CAPACIDADE GEROU DÉFICIT EQUIVALENTE A NOVO TECON

Por Danilo Oliveira Portos e logística 07/02/2026 - 15:35



Para Solve Shipping, burocracia enraizada contribui para que infraestrutura da movimentação de contêineres no Brasil não consiga acompanhar crescimento da economia brasileira

O descompasso entre o ritmo de crescimento da oferta e de capacidade há mais de 10 anos gera déficits equivalentes à atual capacidade de alguns dos principais terminais de contêineres no Brasil. O crescimento da movimentação desses equipamentos no país, de 2023 para 2024, foi de quase 2,7 milhões de TEUs — praticamente a capacidade do Tecon Santos, sem a inauguração de um terminal similar. Na época, o terminal da Santos Brasil, que vem se expandindo nos últimos anos, tinha em torno de 2,5 milhões de TEUs de capacidade e, atualmente, tem previsão de atingir 3 milhões de TEUs até o final deste ano.

Apesar dos números da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) relativos à movimentação de 2025 não estarem fechados, a Solve Shipping identifica que a oferta cresceu menos que a demanda por mais um ano. O sócio-consultor da Solve, Leandro Carelli Barreto, lembra que, desde 2013, não é inaugurado um novo Tecon na costa brasileira, apesar do crescimento da economia. Ele enxerga esse descompasso e a burocracia limitando o crescimento da oferta e, por outro lado, a indústria e o comércio pujantes — por mérito dos empresários e empreendedores.

“Vejo que, quanto mais eles conseguem vender, mais eles esbarram nas ineficiências, ficando sujeitos à demurrage e detention porque falta capacidade devido a esse descompasso”, comentou Barreto à Portos e Navios. “É uma burocracia que vem enraizada. Não é de direita, nem de esquerda, perpassa não só governos, mas décadas de gente querendo investir, sem conseguir”, acrescentou.

Barreto chama a atenção que nem mesmo a China vem crescendo mais a dois dígitos e que a movimentação portuária no Brasil cresceu quase 20% (19,5%) em 2024, com cerca de 10% de crescimento preliminar em 2025, considerando os dados disponíveis, de janeiro a novembro, em comparação ao mesmo período do ano anterior. Com crescimento do ano passado se consolidando em 10%, o setor de contêineres no Brasil terá tido incremento em torno de 1,4 milhão, o equivalente à capacidade da BTP, em Santos (SP), novamente sem inaugurar um terminal deste porte.

Barreto percebe uma dificuldade no setor para traduzir aos governantes o impacto desses investimentos para indústria (terminal e armador) como também para importadores e exportadores, o que impactaria positivamente na geração de emprego e renda, bem como na arrecadação dessas empresas. Ele observa que essas empresas hoje operam com ineficiência grande de armazenagem, o que acaba acarretando em cobranças adicionais.

Barreto destacou que a taxa de utilização de berços em muitos terminais atualmente está acima do limite de 65% recomendado pela OCDE, em alguns casos ultrapassando os 80%. “Com essa dificuldade de comunicar isso, o setor ainda vem sendo ‘criminalizado’ por cobrar demurrage e detention. Isso acontece porque não tem porto (...). O primeiro passo é a união de todos os elos da cadeia logística para sensibilizar o governo”, sugeriu Barreto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/02/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 024/2026
Página 60 de 60
Data: 09/02/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 09/02/2026