

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 025/2026
Data: 10/02/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	3
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES NÃO TERÁ PRAÇAS DE PEDÁGIO NO LITORAL DE SÃO PAULO; ENTENDA	3
EMPRESÁRIOS DO SETOR DE CAFÉ ACUMULAM PREJUÍZO MILIONÁRIO POR GARGALOS NOS PORTOS DO BRASIL	4
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	5
LEILÃO DO METRÔ DO RECIFE ESTÁ PREVISTO PARA O FIM DE 2026	5
MACEIÓ CRESCE 21% E NE LIDERA INTENÇÃO DE COMPRA POR IMÓVEIS EM 2026	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	8
MPOR APRESENTA AVANÇOS CONQUISTADOS NA INFRAESTRUTURA NACIONAL EM EVENTO PROMOVIDO PELO BNDES.....	8
NORDESTE É A REGIÃO DO PAÍS COM MAIOR CRESCIMENTO NO TRANSPORTE AÉREO EM 10 ANOS.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	11
FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ACOMPANHA REFORÇO DA FROTA FERROVIÁRIA EM MINAS GERAIS.....	11
SUPERCICLO DA INFRAESTRUTURA: MINISTRO RENAN FILHO DEBATE MOMENTO HISTÓRICO DE INVESTIMENTOS NO SETOR ..	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	14
EDITORIAL – O BNDES E O SUPERCICLO DE INVESTIMENTOS	14
NACIONAL-HUB-CURTAS - PORTO DE SANTOS TEM POLIGONAL AMPLIADA E ÁREA PASSA DE 7,8 PARA 20,4 MILHÕES DE M ²	15
<i>A nova poligonal de Santos.....</i>	<i>15</i>
<i>Operações ampliadas</i>	<i>15</i>
<i>Candidatura irreversível.....</i>	<i>15</i>
<i>Em busca do melhor</i>	<i>16</i>
<i>Aniversário</i>	<i>16</i>
INFRAESTRUTURA - BNDES APONTA CICLO HISTÓRICO DE EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL.....	16
OPINIÃO – ARTIGOS - IN BONAM PARTEM.....	17
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS GANHARÁ NOVO CORREDOR FERROVIÁRIO PARA ESCOAR CELULOSE	18
MERCOSUL - ACORDO MERCOSUL-UE DEVE IR AO PLENÁRIO APÓS O CARNAVAL, DIZ CHINAGLIA.....	19
INFRAESTRUTURA - BNDES APONTA CICLO HISTÓRICO DE EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL.....	20
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA BATE RECORDE EM JANEIRO	21
JORNAL O GLOBO – RJ.....	22
FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO COMEÇA A OPERAR.....	22
CASO MASTER: COMISSÃO DO SENADO VAI OUVIR VORCARO, AUGUSTO LIMA E PRESIDENTES DO BC E DA CVM.....	24
INDICADO POR ALCOLUMBRE DISSE QUE APORTE MULTIMILIONÁRIO NO MASTER ‘TIROU PESO’ DAS COSTAS	25
CÂMARA ACELERA PROJETO QUE REDUZ IMPOSTOS PARA INDÚSTRIA QUÍMICA E PETROQUÍMICA	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
BANCO CENTRAL TEM MAIS APOIO NO CONGRESSO DO QUE STF NA CONDUÇÃO DO CASO MASTER, APONTA PESQUISA	29
FIM DA ESCALA 6X1: ENTIDADES DA INDÚSTRIA SE DIZEM PREOCUPADAS E CITAM ‘GRAVES PREJUÍZOS À ECONOMIA’	31
SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS DA INTELBRAS REDEFINEM A SEGURANÇA CORPORATIVA NO VAREJO	32
NORDESTE LIDERA EXPANSÃO DO TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO NA ÚLTIMA DÉCADA, DIZ GOVERNO	33
VALOR ECONÔMICO (SP).....	34
SILVIO COSTA FILHO ADMITE QUE LEILÃO DO TECON SANTOS 10 DEVE FICAR PARA MAIO.....	34
CUBA ESTÁ SEM RECEBER PETRÓLEO ESTRANGEIRO PELA 1ª VEZ EM UMA DÉCADA	35
GOVERNO AMPLIA LIMITES DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS	36
TRUMP AMEAÇA IMPEDIR A ABERTURA DA NOVA PONTE EUA-CANADÁ	37
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	39
CONCESSÃO DA DRAGAGEM EM SANTOS PREVÊ R\$ 688 MILHÕES EM INVESTIMENTOS MÍNIMOS	39
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	40
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	40



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES NÃO TERÁ PRAÇAS DE PEDÁGIO NO LITORAL DE SÃO PAULO; ENTENDA

Caso haja cobrança de tarifa, sistema será de pedágio automático (free flow) e deverá agilizar o trânsito de caminhões rumo ao Porto de Santos

Por Anderson Frimino 10 de fevereiro de 2026



Cabines para cobrança de pedágio não estão previstas na terceira pista da Rodovia dos Imigrantes (Alexsander Ferraz/ AT)

A futura terceira pista da Rodovia dos Imigrantes não contará com praças de pedágio. Se houver cobrança de tarifa, o que ainda não foi definido pelo Governo do Estado, ela será por meio de pórticos eletrônicos (free flow). A medida deve agilizar o trânsito de caminhões, já que a

nova pista poderá receber veículos pesados com destino ao Porto de Santos, no litoral de São Paulo.

A diretora da Agência de Transporte do Estado (Artesp), Raquel França Carneiro, disse para A Tribuna que a colocação de pórticos “precisa ser discutida e avaliada tecnicamente”.

“A terceira pista é um projeto um pouco diferente. No traçado que a gente vem discutindo com a Ecovias (Imigrantes, concessionária), ela começa na altura da interligação. Então, vai ter uma declividade um pouco diferente e é composta praticamente por túneis”, explicou.

O sistema free flow já está sendo implantado no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e, em breve, substituirá as praças de pedágio localizadas em Riacho Grande e Piratininga.

Andamento

Fevereiro promete um passo importante no projeto de construção da terceira pista. De acordo com a Ecovias Imigrantes, responsável pelo projeto, até o final do mês deve ser entregue o projeto executivo que, em seguida, será encaminhado para certificação por empresa independente.

Os projetos funcional e básico foram entregues em fevereiro e outubro de 2025, respectivamente. A estimativa é que todas as etapas de licenciamento ambiental, de acordo com a Artesp, em andamento junto à Cetesb, contemplando licenças Prévia e de Instalação, sejam concluídas até o final do primeiro semestre de 2026.

Apenas ao final dessas etapas é que serão indicadas características precisas do empreendimento, os materiais a serem utilizados, técnicas de construção, prazo e custos para posterior realização das obras. A expectativa é de que as obras sejam iniciadas até o fim deste ano.

“O projeto da terceira pista em desenvolvimento atende à solicitação do Governo do Estado para uma nova ligação entre a região do Planalto e a Baixada Santista, com vocação para veículos pesados, mínimo impacto ambiental e capacidade para atender a demanda de tráfego atual e futura”, argumenta a Ecovias Imigrantes.

A proposta é de uma nova pista no trecho de Serra com 21,5 km de extensão, compostos prioritariamente por túneis, que somam 17 km, o equivalente a 80% de todo o trajeto, além de 4 km de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 km de extensão.

A nova ligação deve custar R\$ 8 bilhões e aumentar em mais de 140% a capacidade para veículos pesados no SAI.

Projeto resulta em ganho logístico

Especialistas ouvidos por A Tribuna reforçam os ganhos logísticos que a futura ligação entre o Planalto e o Litoral poderá oferecer. Para Marcos Vendramini, diretor da V2PA Engenharia, a futura rodovia beneficiará diretamente o fluxo de descida para o Guarujá (Margem Esquerda do Porto de Santos), o Litoral Norte e, indiretamente, o restante do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

“Contribuirá na redução de gargalos, como no final da descida da Anchieta, no cruzamento com a Cônego Domenico Rangoni, na interligação dela com a faixa de subida do SAI e na interligação do Sistema Anchieta-Imigrantes com o início de descida da Via Anchieta (pista Sul no Planalto)”.

Vendramini entende que a segurança viária deverá aumentar ao propiciar um maior número de faixas e com melhores áreas de escape, raio de curvas muito maior, assim como a distância de parada (a Via Anchieta é muito sinuosa).

Maior fluxo

Já para o diretor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, a terceira pista da Imigrantes é fundamental para aliviar o gargalo da Serra do Mar, especialmente para o fluxo de caminhões com destino ao Porto de Santos. “A obra tende a reduzir congestionamentos na descida da Serra, aumentar a segurança viária e diminuir o tempo de viagem, o que é positivo para a logística portuária. Esse ganho se concentra no trecho de Serra”, avalia.

Para Jardim, porém, é preciso atenção do Governo do Estado para os trechos que não serão alterados. “Os mesmos caminhões e veículos leves continuarão convergindo para a Imigrantes no trecho de Diadema–São Bernardo do Campo, que já apresenta congestionamentos frequentes, e para o eixo Cubatão–Santos, que opera com fluxo intenso nos horários de pico. Sem intervenções nesses pontos, parte do ganho obtido na Serra tende a ser absorvida por novos gargalos”, complementa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/02/2026

EMPRESÁRIOS DO SETOR DE CAFÉ ACUMULAM PREJUÍZO MILIONÁRIO POR GARGALOS NOS PORTOS DO BRASIL

Problemas na infraestrutura portuária, com foco no Porto de Santos, geraram perdas de R\$ 66,1 milhões em 2025, segundo o Cecafé

Da A Tribuna.com.br 10 de fevereiro de 2026



Porto de Santos, responsável por 78,7% das exportações de café, que são escoadas em contêineres (Alexsander Ferraz/AT)

Os problemas na infraestrutura portuária brasileira geraram prejuízos milionários aos empresários do café em 2025, segundo o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). O principal gargalo está no Porto de Santos, responsável por 78,7% das exportações do produto.

Na média, 55% dos navios tiveram atrasos e 1.824 contêineres estufados com café – 602 mil sacas – deixaram de ser exportados por mês. Segundo o Cecafé, isso fez com que o País deixasse de receber R\$ 14,670 bilhões como receita cambial em 2025.

“Filas de caminhões, pátios lotados, falta de berços, rolagens de cargas, atrasos e alterações de escalas de navios geraram esses prejuízos milionários com armazenagens adicionais, pré-stacking



(antecipação de contêineres) e detentions (cobrança de sobre-estadia do contêiner)”, explica o diretor técnico da entidade, Eduardo Heron.

A entidade aponta que os exportadores tiveram um gasto extra de R\$ 66,1 milhões com o não embarque de café no acumulado dos 12 meses de 2025 em função desse cenário.

Segundo Heron, a movimentação e os embarques gerais recorde nos portos, anunciados pelas autoridades públicas, dificultam o entendimento sobre o atual cenário de esgotamento e prejuízos causados aos diversos setores, pois esses resultados mascaram os desafios enfrentados pelos exportadores, principalmente os do segmento de cargas containerizadas.

“Não é apenas o café que enfrenta esses entraves na infraestrutura portuária para realizar seus embarques, mas todas as cargas que dependem de contêineres, conforme apuramos com as lideranças de outros setores, como açúcar e algodão, entre outros”, afirma.

Ele ressalta que são necessárias políticas públicas adequadas para tentar resolver, com rapidez, os gargalos, estimulando diversificação de modais de transporte, ampliando a oferta de capacidade de pátio e berços nos terminais portuários, assim como o aprofundamento do canal de navegação para o recebimento de grandes embarcações. “Somente assim o País deixará de perder bilhões em receita”, explica.

Custos suportados

Ele detalha que o Brasil é o país que mais repassa o valor Free on Board (FOB, custos até o embarque) da exportação a seus cafeicultores, a uma média superior a 90% nas últimas safras. Dessa forma, o não embarque de café devido aos gargalos logísticos não representa apenas menor receita cambial e prejuízos aos exportadores, diz Heron.

“É, também, menos receita aos cafeicultores, que se dedicam arduamente, enfrentando os desafios que a atividade possui, como as adversidades climáticas e custos de produção elevados, para que possamos entregar a todos os continentes os melhores e mais diversos cafés sustentáveis aos nossos clientes”, comenta.

Em alta

O diretor técnico do Cecafé menciona ainda que, de 2016 a 2025, as exportações do agronegócio brasileiro registraram um crescimento de 72%, saltando de 158,9 milhões para 273,1 milhões de toneladas, conforme dados do AgroStat do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), apresentando uma taxa de crescimento médio anual de 6%.

“Se mantido esse cenário de evolução do agro e os investimentos em infraestrutura seguirem de forma morosa e burocrática, o comércio exterior brasileiro seguirá acumulando prejuízos e o País continuará perdendo competitividade e oportunidades”, conclui.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/02/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO DO METRÔ DO RECIFE ESTÁ PREVISTO PARA O FIM DE 2026

A concessão vai escolher uma empresa privada para prestar o serviço que atualmente é feito por uma estatal que pertence ao governo federal

Por Ângela Fernanda Belfort - De Recife angela.belfort@movimentoeconomico.com.br

O processo de concessão do Metrô do Recife dá mais um passo com a realização da audiência pública marcada para o dia 05 de março, às 10h, no Auditório 4 do Pernambuco Centro de

Convenções, em Olinda. Os estudos de viabilidade da futura concessão serão apresentados ao público durante o evento que será transmitido pela internet. Na concessão, o governo federal se comprometeu a desembolsar R\$ 4 bilhões que bancarão desde obras civis, material rodante e até energia. A previsão é de que o leilão da concessão ocorra até o final de 2026, segundo o secretário executivo de Parcerias do Governo de Pernambuco, Marcelo Bruto.



**A concessão do Metrô do Recife foi modelada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).
Foto: Paulo Almeida/Folha de Pernambuco**

O Metrô do Recife pertence a uma estatal do governo federal, -a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) -, e foi sucateado, nos últimos anos, por falta de investimentos, apresentando vários problemas que interromperam a prestação do serviço. Os R\$ 4 bilhões serão usados para modernizar equipamentos e estações, compensando gastos que a futura concessionária deveria ter para deixar a estrutura (que inclui trilhos, trens, estações, entre outros) em bom estado para que o serviço prestado apresente uma qualidade mínima.

O processo de consulta pública faz parte da licitação de uma concessão e vai ficar aberto até o dia 23 de março, coletando sugestões sobre a futura concessão. Os interessados em realizar contribuições devem enviar o formulário, conforme modelo disponível aqui (XLSX – 47 kB), para o e-mail: concessaometrorecife@bndes.gov.br.

Concessão do Metrô do Recife

O modelo de concessão foi definido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os estudos são preliminares porque podem ser alterados com as sugestões recebidas durante a consulta pública, de acordo com Marcelo Bruto.

Ele lembra que já foi assinado um acordo de cooperação técnica com o governo federal se comprometendo a investir os R\$ 4 bilhões no Metrô do Recife. Antes de ocorrer a licitação, será assinado um termo de compromisso entre a União e o Estado com a primeira assumindo o investimento de cerca de R\$ 4 bilhões.

O governo de Pernambuco é quem vai fazer a licitação e delegou o BNDES para estar à frente deste processo. “Acreditamos que se o investimento estiver bem dimensionado e o recurso garantido, podem aparecer empresas que tenham interesse”, comenta Bruto.

Segundo o secretário executivo, não há projeto de metrô que se sustente só com a tarifa, por ser um serviço de custo alto e ter um limite no repasse dos custos para a tarifa do usuário. Se a passagem ficar cara, não vai ter usuário. O secretário citou também que iniciativas como o metrô de Salvador, de Belo Horizonte e de São Paulo também contaram com aportes da União.

A expectativa do governo do Estado é de que o contrato da concessão seja assinado no primeiro trimestre de 2027. Depois disso, será dado um prazo de seis meses para a transição seguidos de mais um semestre de operação compartilhada entre a futura concessionária e a atual gestão.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 10/02/2026

MACEIÓ CRESCE 21% E NE LIDERA INTENÇÃO DE COMPRA POR IMÓVEIS EM 2026

Maceió teve um dos melhores desempenhos do país e deve manter ritmo forte em 2026, segundo a Brain

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

O mercado imobiliário de Maceió encerrou 2025 com crescimento de 21% nas vendas de imóveis verticais, totalizando um Valor Geral de Vendas (VGV) de R\$ 3,7 bilhões, o que posicionou a capital

alagoana entre os melhores desempenhos do país. Estudo elaborado pela Brain Consultoria, apresentado nesta segunda-feira (9), em Maceió, aponta que, em 2026, o mercado deve se manter aquecido, com grande procura por imóveis. O Nordeste aparece em destaque nesse cenário, impulsionado por projeções econômicas que indicam estabilidade e manutenção da taxa de desemprego em patamar baixo.



Maceió apresentou crescimento de 21% nas vendas de imóveis verticais em 2025 e teve um dos melhores resultados do país, segundo dados da Brain. Foto: Secom Maceió

Os dados foram apresentados durante evento Panorama de Mercado, que reuniu empresários, investidores e profissionais da cadeia da construção civil de Alagoas. Os números reforçam um desempenho fora da curva em um ano marcado por juros elevados e retração de lançamentos em diversas regiões do país.

Segundo o estudo da Brain, somente no quarto trimestre de 2025, o mercado imobiliário da capital alagoana movimentou mais de R\$ 1 bilhão em vendas, a segunda vez no ano em que o VGV trimestral supera esse patamar. Para o head de Inteligência de Mercado da Brain, Lucas Finotti, o resultado evidencia a força da demanda local.

“O desempenho de Maceió chama muita atenção quando comparamos com outros mercados do país e até do Nordeste. Foi um ano em que a cidade conseguiu sustentar vendas em um ritmo muito acima da média nacional”, afirmou.

Ao longo de 2025, foram comercializadas 6.106 unidades verticais, enquanto os lançamentos somaram 4.952 unidades no mesmo período. A diferença entre oferta e demanda contribuiu para a redução do estoque disponível, que fechou o ano em 3.745 unidades, queda de quase 24% em relação ao ano anterior.

“Quando a demanda cresce mais rápido do que a oferta, o mercado reage com redução de estoque e pressão positiva sobre os preços”, explicou Finotti.



Lucas Finotti, head de Inteligência de Mercado da Brain apresentou dados do mercado imobiliário de Maceió. Foto: Vanessa Siqueira

Minha Casa, Minha Vida puxam alta do setor imobiliário em Maceió
O programa Minha Casa, Minha Vida teve papel central nesse desempenho. Em 2025, 46% das unidades vendidas em Maceió estavam enquadradas no programa, ante 41% no ano anterior. Os imóveis de dois dormitórios concentraram a maior parte das vendas, respondendo por mais de 60% das unidades comercializadas. Segundo Finotti, o segmento econômico foi o principal motor do mercado no último ano. “As mudanças no programa e a ampliação do teto tiveram impacto direto no volume de vendas e lançamentos, sustentando o mercado mesmo em um cenário de crédito mais restritivo.”

A força das vendas também se refletiu na velocidade de comercialização. Em 2025, o índice médio mensal de vendas chegou a 10,6%, patamar considerado elevado para o mercado imobiliário. No acumulado de 12 meses, a velocidade alcançou 62%, com destaque para unidades entre 36 e 40 metros quadrados, que registraram velocidade de vendas superior a 75%. “Os produtos mais bem ajustados à renda do comprador continuam vendendo muito rápido. Já o padrão médio foi o segmento que mais sentiu o impacto dos juros altos”, avaliou.

Para o vice-presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil de Alagoas (Sinduscon/AL), Alfredo Breda, o crescimento observado em Maceió confirma uma tendência observada em anos anteriores e que vai continuar no próximo ano.

“A região que concentra os maiores volumes de vendas hoje é onde está o Minha Casa, Minha Vida. Esse segmento foi determinante para sustentar o mercado ao longo do ano e explica boa parte do desempenho positivo observado em 2025”, avaliou Breda.

Com o consumo acelerado do estoque, os preços acompanharam o movimento. O valor médio do metro quadrado em Maceió registrou valorização de 10,5% em 12 meses, passando de cerca de R\$ 12 mil no fim de 2024 para R\$ 13.260 em dezembro de 2025. Nos imóveis de dois dormitórios, a alta foi ainda mais expressiva, próxima de 20%. “A valorização está diretamente ligada à escassez de estoque em determinadas tipologias e à elevada liquidez desses produtos”, destacou Finotti.

Alta procura vai manter mercado imobiliário aquecido em 2026

Para 2026, a expectativa é de continuidade do aquecimento, sustentada por fundamentos macroeconômicos mais favoráveis. Pesquisa de intenção de compra realizada pela Brain aponta que 54% dos nordestinos afirmam intenção de adquirir um imóvel nos próximos meses, percentual superior à média nacional, de 50%.

“O Nordeste lidera a intenção de compra no país. Mesmo com desafios no crédito, existe uma demanda latente muito forte, especialmente em mercados que vêm mostrando consistência, como Maceió”, afirmou o especialista da Brain.

Segundo Finotti, a combinação entre desemprego em nível historicamente baixo, expectativa de alívio gradual nos juros e retomada do crédito imobiliário deve criar condições mais favoráveis, sobretudo para a classe média, segmento que enfrentou maior dificuldade em 2025.

“O mercado entra em 2026 mais seletivo, mas com fundamentos sólidos. A tendência é de manutenção da atividade, com oportunidades para quem souber ajustar produto e preço à nova realidade”, concluiu.

Para Alfredo Breda, a expectativa do mercado alagoano é de uma retomada mais forte do crédito via SBPE. “A tendência é de crescimento acima de 15%, especialmente porque as taxas de financiamento tradicional ficaram impraticáveis e o mercado começa a reagir com o alívio gradual dos juros”, afirmou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/02/2026

Ciclo de palestras reuniu empresários, lideranças e autoridades para discutir investimentos em setores estratégicos no Brasil



Participaram do evento o secretário executivo do ministério de portos e aeroportos Tomé Franca, o ministro das Cidades, Jader Filho, e o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro - Foto: Jonilton Lima/Mpor.

Em evento no Rio de Janeiro, o secretário executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, reforçou os recordes alcançados nos setores portuário, aeroportuário e de navegação, que consolidam o Brasil como hub logístico global. A participação

ocorreu nesta segunda-feira (9), durante o “Superciclo de Investimentos em Infraestrutura”, organizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O debate concentrou-se nos desafios e oportunidades para manter o ritmo de investimentos em infraestrutura no país.

Participaram do evento o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o ministro das Cidades, Jader Filho, e o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

Em 2025, o país atingiu a marca de 1,35 bilhão de toneladas movimentadas nos portos e registrou um aumento de 30 milhões de passageiros em aeroportos, na comparação com o início de 2022. “Esses números refletem, de fato, esse superciclo de investimentos em infraestrutura em nosso país, que se traduz em crescimento econômico, integração territorial, oportunidade de geração de emprego e renda e, principalmente, mais qualidade na oferta de serviços aos brasileiros”, afirmou Franca.

O secretário listou os pilares fundamentais para sustentar esse ciclo: segurança jurídica, planejamento de longo prazo, financiamento inteligente e diversificado, e por fim, eficiência operacional com inovação contínua. Como exemplos de ações do MPor nessa direção, citou a carteira de concessões do ministério, que este ano deve realizar 40 leilões de aeroportos e portos, além da primeira concessão hidroviária do Brasil, e a iniciativa de implantação da biometria para embarque em aeroportos, iniciativas que visam à eficiência, redução de filas e maior segurança.

Já o presidente do BNDES, Aloísio Mercadante, destacou a importância do setor portuário e aeroportuário para a economia, ressaltando os novos investimentos para os aeroportos brasileiros, com destaque para o Aeroporto de Congonhas e no investimento tecnológico de navios, afirmando que “90% do comércio mundial se faz por navios”.

Sustentabilidade

Tomé Franca salientou que investimentos em infraestrutura devem interagir com políticas de sustentabilidade. “Não se pode mais falar de investimentos em infraestrutura sem, de fato, dialogar com questões ambientais, sociais e de governança. Esses pilares são desafios que precisamos enfrentar para vivenciar um próximo ciclo de investimento”, pontuou.

Ao final de sua participação, o secretário executivo resumiu a visão que orienta as políticas do ministério: “Infraestrutura não é apenas obra, é desenvolvimento, integração e oportunidade para milhões de brasileiros”. A declaração reforça o objetivo de transformar os investimentos recordes em benefícios coletivos e alinha a agenda do MPor com o propósito central do evento, atrair investimentos e fazer do setor de portos e aeroportos um dos principais motores do desenvolvimento econômico nacional.

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

Data: 10/02/2026

NORDESTE É A REGIÃO DO PAÍS COM MAIOR CRESCIMENTO NO TRANSPORTE AÉREO EM 10 ANOS

Levantamento aponta que mais de 39 milhões de passageiros circularam pelos terminais da região em 2025; número de cidades atendidas saltaram de 26 para 41 desde 2015



O destaque do período foi o Aeroporto do Recife (PE), que registrou um crescimento de 40% em sua movimentação-Foto: Secretaria de Turismo de Pernambuco

O Nordeste consolidou-se como a região brasileira com a maior expansão no transporte aéreo doméstico na última década, em valores proporcionais. Segundo levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base em dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), mais de 39 milhões de passageiros transitaram pelos aeroportos nordestinos em 2025. O volume representa um salto de



11,2% em relação a 2015, o que significa um acréscimo de 4 milhões de viajantes na malha aérea regional.

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

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números refletem a combinação entre a recuperação econômica e os investimentos no setor. “A melhoria na infraestrutura ocorrida nos últimos anos e a retomada da economia são fatores que explicam este crescimento no transporte aéreo brasileiro. Onde há um aeroporto, há potencial para desenvolvimento socioeconômico, há estímulo a novos negócios e ao turismo”, afirmou.

Silvio Costa Filho lembrou ainda que o governo segue focado em expandir essa rede, citando o lançamento do programa AmpliAR no ano passado, que visa incluir novos aeroportos regionais no modelo de concessões e destravar investimentos no interior do país.

Conectividade e Turismo

Entre os terminais com fluxo superior a 1 milhão de passageiros por ano, a maior taxa de crescimento da década foi registrada em Porto Seguro (BA), com alta de 73%. A conectividade da região também deu um salto expressivo: em 10 anos, o número de cidades atendidas por voos comerciais no Nordeste subiu de 26 para 41, impulsionado pela forte demanda turística.

Um exemplo desse avanço é o aeroporto de Cruz (CE), porta de entrada para as praias de Jericoacoara. O terminal, que não operava voos comerciais em 2015, passou a integrar a malha nacional e registrou mais de 260 mil passageiros no acumulado de 2025.

No cenário nacional, além do avanço no Nordeste, houve 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%.

As cinco cidades com maior movimentação na região foram: Recife (9,2 milhões), Salvador (7,3 milhões), Fortaleza (5,5 milhões), Maceió (2,8 milhões) e Porto Seguro (2,4 milhões).

Quase R\$ 1 bilhão para a região

Para sustentar o crescimento da demanda e ampliar a capilaridade da malha aérea nordestina, o setor contará com uma injeção robusta de recursos públicos e privados que, somados, ultrapassam R\$ 950 milhões em melhorias para os próximos anos.

Pelo lado da iniciativa privada, o destaque foi o sucesso do 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. A estratégia do programa permitiu que grandes operadores assumissem terminais de menor porte, garantindo padrão de qualidade internacional e eficiência operacional.

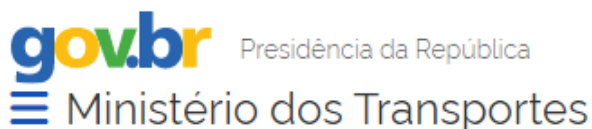
Em paralelo às concessões, o Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), anunciou uma carteira pública de R\$ 424,2 milhões destinados exclusivamente à infraestrutura aeroportuária do Nordeste para o ciclo 2026/2027.

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.

Um diferencial dessa nova fase é a adoção da Metodologia BIM (Modelagem da Informação da Construção) em cerca de 65% dos projetos públicos, o que garante mais transparência e cumprimento de prazos.

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

Data: 10/02/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ACOMPANHA REFORÇO DA FROTA FERROVIÁRIA EM MINAS GERAIS

Entrega de novas locomotivas amplia a capacidade da malha e fortalece o escoamento de produtos estratégicos para a economia nacional



Secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, acompanha entrega de novas locomotivas da Ferrovia Centro-Atlântica em Sete Lagoas (MG). - Foto: Michel Corvello/MT

Os trilhos que cortam o interior de Minas Gerais ganharam reforço nesta segunda-feira (9). O secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, acompanhou, em Sete Lagoas (MG), a entrega de oito novas locomotivas que passam a operar na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), amplia a capacidade de transporte de cargas e reforça a modernização do setor ferroviário.

Os equipamentos fazem parte do plano de investimentos da concessionária VLI voltado ao fortalecimento da logística ferroviária nacional.



“Com investimento de R\$ 200 milhões, os equipamentos são de alta potência e contam com tecnologia que permite mapear a geometria da via e tornar a operação mais eficiente, além de oferecer melhores condições de trabalho, com mais conforto e segurança.”, afirmou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A ferrovia é corredor logístico essencial para o escoamento de cargas essenciais à economia brasileira, como soja, milho, farelo de soja, açúcar, fertilizantes e derivados de petróleo.

As novas locomotivas, produzidas no Brasil pela empresa Progress Rail, serão utilizadas no transporte de cargas gerais, incluindo produtos siderúrgicos e minerais.

“Nos últimos três anos, a VLI adquiriu 27 locomotivas em Minas Gerais, com investimentos de cerca de R\$ 600 milhões. Esse movimento faz parte de um esforço contínuo, em conjunto com o Ministério dos Transportes, a ANTT e demais órgãos, para viabilizar a renovação da concessão e estruturar o maior projeto de investimento ferroviário do país. Quando



esse processo for concluído, o volume de recursos será o maior já visto em concessões ferroviárias”, destacou o CEO da VLI, Fábio Marchiori.

Expansão da malha ferroviária

O Governo do Brasil tem avançado na ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes brasileira. Em novembro de 2025, o Ministério dos Transportes lançou a Política Nacional de Concessões Ferroviárias, que estabelece diretrizes de planejamento, governança e sustentabilidade para o setor, além de um novo modelo de financiamento que combina recursos públicos e privados.

A política permitiu a estruturação da maior carteira ferroviária da história recente do país, com previsão de oito leilões de concessão que abrangem mais de 9 mil quilômetros de ferrovias. A expectativa é atrair cerca de R\$ 140 bilhões em investimentos, com potencial de até R\$ 600 bilhões ao longo da vigência dos contratos.

“O governo do presidente Lula, sob a liderança do ministro Renan Filho, tem atuado para trazer investimentos históricos em infraestrutura. Estamos batendo recordes de aportes no modal ferroviário e nunca se investiu tanto em infraestrutura no país. Essa política é econômica e estratégica: gera emprego, renda, inovação, produtividade e competitividade. O futuro do país passa pelos trilhos”, ressaltou Leonardo Ribeiro.

Entre os projetos previstos estão o Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), a Ferrogrão, o Corredor Leste-Oeste, a Malha Oeste e os corredores da Malha Sul.

Além disso, a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) ultrapassou 35% de execução em 2025, consolidando-se como eixo estratégico para o escoamento da produção agrícola. A ferrovia conectará Goiás a Mato Grosso e será integrada à Ferrovia Norte-Sul (FNS).

No Centro-Oeste, avançam ainda as ações para a operação plena da FNS e da FCA, além de estudos para novas ligações ferroviárias estaduais em Goiás, com trechos entre Mineiros, Jataí, Rio Verde, Barra do Garças e Acreúna.

“Há muito tempo o Brasil não tinha um norte tão claro para o desenvolvimento ferroviário, com projetos maduros, novos leilões e expectativa muito positiva para os próximos anos. Esse movimento representa mais capacidade, mais eficiência logística, redução de emissões e a transferência de cargas das rodovias para os trilhos, beneficiando diretamente a economia nacional”, afirmou o diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto.

Renovação da FCA

Alinhado à estratégia de fortalecimento do transporte ferroviário, o Ministério dos Transportes atua no aprimoramento dos processos de renovação antecipada das concessões ferroviárias.

A Portaria nº 532/2024 diretrizes para conferir maior previsibilidade e foco em investimentos estruturantes nos contratos de concessão, incluindo o da Ferrovia Centro-Atlântica.

O processo de renovação da FCA prevê investimentos de R\$ 13,82 bilhões em Capex, além de impactos econômicos expressivos, como a geração estimada de mais de 200 mil empregos diretos, indiretos e por efeito de renda.

“Políticas públicas bem delimitadas e direcionadas estão possibilitando a retomada dos investimentos no setor ferroviário, inclusive em processos complexos como a renovação antecipada da FCA, que atravessa oito estados e mais de 250 municípios. É um movimento que se traduz na geração de emprego, renda e desenvolvimento, com impacto direto em Minas Gerais”, destacou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio.

A atuação conjunta do Ministério e da ANTT tem assegurado o avanço do processo, atualmente em fase final de análise, com foco na modernização da infraestrutura e na ampliação da capacidade de transporte.

A expectativa é que o novo contrato, com vigência de 30 anos, entre em vigor antes do encerramento do contrato atual, previsto para agosto de 2026, assegurando a continuidade das operações e o fortalecimento de um corredor logístico estratégico para o país.

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

Data: 10/02/2026

SUPERCICLO DA INFRAESTRUTURA: MINISTRO RENAN FILHO DEBATE MOMENTO HISTÓRICO DE INVESTIMENTOS NO SETOR

Evento promovido pelo BNDES nesta segunda (9) reuniu Governo do Brasil e setor privado; em menos de três anos, Ministério dos Transportes realizou 22 leilões rodoviários, com geração de R\$ 247 bilhões



Renan Filho detalha investimentos públicos e privados que somam mais de R\$ 465 bilhões para o setor de transportes. – Foto: Marcio Ferreira/MT

Com investimento recorde na infraestrutura de transportes do país, o Ministério dos Transportes recolocou a logística no centro da agenda pública. Nesta segunda-feira (9), o ministro Renan Filho debateu os desafios e avanços do setor durante evento promovido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

e Social (BNDES).

“Saímos de uma agenda de um leilão por ano no governo anterior e entramos em um novo ciclo, mais transparente e sustentado por projetos consistentes. Isso mudou completamente a capacidade de financiamento do país e a percepção internacional sobre a atratividade da logística brasileira”, afirmou o ministro.

A atuação conjunta entre o Ministério dos Transportes e o BNDES acelerou os aportes nos modais terrestres, com R\$ 40 bilhões destinados às ferrovias entre 2023 e 2025. O volume é 60% superior ao total aplicado entre 2019 e 2022. Já no modal rodoviário, a ampliação dos recursos por meio de concessões e reajustes contratuais com a iniciativa privada deve superar R\$ 396 bilhões até 2026.

“Além de investir R\$ 65 bilhões de orçamento público, mais que o dobro do governo anterior, o Ministério dos Transportes vai contratar mais de R\$ 400 bilhões em investimentos privados com a iniciativa privada”, reforçou Renan Filho.

A dinâmica institucional entre os órgãos define que o ministério estabelece as prioridades e diretrizes da política pública do setor, indicando os empreendimentos elegíveis à captação de recursos, enquanto o BNDES responde pelo financiamento de obras federais, concessões e parcerias público-privadas (PPPs), no caso de rodovias e ferrovias.

“O Governo do Brasil, por meio do Novo PAC, especificamente, conta com R\$ 788 bilhões em investimentos em infraestrutura. Estamos muito otimistas de que esse volume pode chegar a R\$ 1 trilhão, com o banco tendo um papel decisivo nesse processo”, destacou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Investimento que gera desenvolvimento

Na prática, os projetos de infraestrutura são submetidos à análise do banco, que verifica a viabilidade econômica, técnica e ambiental antes da liberação de recursos. O BNDES também oferece apoio técnico em estudos, modelagem de concessões, estruturação de leilões e articulação com estados e a



iniciativa privada, por meio da disponibilização de linhas de crédito, garantias, participação financeira e instrumentos de estímulo ao mercado, como debêntures de infraestrutura.

Um exemplo recente foi a aprovação, pelo BNDES, em dezembro do ano passado, da primeira emissão de debêntures de infraestrutura em dólar, destinando R\$ 1,05 bilhão à Eldorado para a construção de uma ferrovia de uso autorizado de 86,7 quilômetros entre Três Lagoas e Aparecida do Taboado (MS), voltada ao escoamento de celulose.

“Trabalhamos para acelerar o ciclo de investimentos em ferrovias, modernizando mecanismos de carência e prazos e desenhando novas iniciativas. À medida que o mercado avança, o banco acompanha esse movimento, oferecendo soluções inovadoras”, afirmou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

A operação foi a primeira do mercado local no âmbito da Lei nº 14.801/2024, com benefício tributário ao emissor e remuneração atrelada à variação cambial. O modelo se consolida como referência ao fortalecer a conectividade entre os modais logísticos e contribuir para o crescimento econômico, ao ligar a unidade industrial da empresa à malha da Rumo, com acesso ao Porto de Santos (SP), principal corredor de saída de cargas destinadas ao comércio exterior.

Para 2026, a atuação conjunta do BNDES e do Ministério dos Transportes deverá viabilizar boa parte dos 13 leilões rodoviários previstos, com investimento de R\$ 149 bilhões. No setor ferroviário, a previsão é de oito certames, com R\$ 140 bilhões em novos aportes e impacto sistêmico relevante, com potencial de mobilizar até R\$ 600 bilhões no modal, abrangendo corredores estratégicos e a expansão da malha nacional.

“Estamos nos aproximando daquilo de que a nossa economia precisa para não frear. O Brasil tem um nível de competitividade gigantesco e, se adicionamos isso à infraestrutura, vai evoluir muito mais”, ressaltou Renan Filho.

Avanços e desafios

O evento promovido pelo BNDES reuniu o Governo do Brasil e o setor privado para debater não apenas os avanços na área de infraestrutura, mas também os desafios para viabilizar o pipeline de projetos dos próximos anos e os mecanismos de atração de capital para o financiamento do setor.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, foi responsável pela moderação do painel “Como garantir a sustentabilidade do ciclo de infraestrutura e impulsionar ainda mais os investimentos”.

Para ele, são fundamentais, dentro das políticas adotadas, a qualidade e o rigor na padronização dos projetos, para que os investidores saibam o que esperar, a segurança regulatória para aportes que muitas vezes são de longo prazo, o fortalecimento do mercado de capitais com foco em competitividade e inovação, uma visão sistêmica dos modais e a credibilidade do Estado.

“No atual governo, conseguimos mudar o cenário brasileiro e resolver problemas como a modelagem de contratos, a falta de transparência na carteira de ativos e a baixa adesão às licitações. Não é apenas um conceito de infraestrutura; trata-se da melhoria da produtividade da economia brasileira”, finalizou o secretário-executivo, George Santoro.

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

Data: 10/02/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O BNDES E O SUPERCICLO DE INVESTIMENTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) consolidou sua posição como o principal motor do que a diretoria da instituição classifica como um “superciclo de investimentos” na infraestrutura nacional. Durante seminário realizado nessa segunda-feira, dia 9, no Rio de Janeiro, o presidente da entidade, Aloizio Mercadante, revelou que o banco atingiu a marca de R\$ 280 bilhões em aportes em 2025, com uma projeção ambiciosa de R\$ 300 bilhões para este ano. Esses números, que representam cerca de 1,74% do PIB, sinalizam uma mudança de patamar no financiamento público, agora focado em reduzir o “Custo Brasil” e responder de forma direta aos desafios das mudanças climáticas.

A estratégia atual do banco rompe com modelos do passado ao priorizar o cofinanciamento com o setor privado e a redução de subsídios, focando na segurança jurídica proporcionada por mecanismos como o Secex Consenso do Tribunal de Contas da União (TCU). Essa nova governança permite que projetos estruturantes, antes travados por disputas judiciais, avancem com previsibilidade. No campo da sustentabilidade, o BNDES assumiu a liderança na eletrificação do transporte público, tornando-se o maior investidor em ônibus elétricos da América Latina, com destaque para a entrega de 2.500 veículos na cidade de São Paulo e um crescimento de 41% nos aportes em mobilidade urbana, que somam R\$ 31 bilhões.

Outro destaque é que a integração entre as pastas federais e o BNDES garante que o fluxo de recursos para áreas críticas não sofra solução de continuidade. O Ministério das Cidades já confirmou a reserva de R\$ 16 bilhões provenientes do FGTS para o próximo ano, divididos equitativamente entre mobilidade urbana e saneamento básico.

Essa robustez financeira é apontada como o eixo decisivo para a agenda de descarbonização e para a modernização da logística nacional. O superciclo de investimentos não apenas amplia a capacidade física do País, mas estabelece o BNDES como um banco verde de desenvolvimento, essencial para a estabilidade do clima e a competitividade industrial brasileira nas próximas décadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

NACIONAL-HUB-CURTAS - PORTO DE SANTOS TEM POLIGONAL AMPLIADA E ÁREA PASSA DE 7,8 PARA 20,4 MILHÕES DE M²

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

A NOVA POLIGONAL DE SANTOS

A portaria que define os novos limites (poligonal) do Porto de Santos, o principal do Brasil, foi assinada nessa segunda-feira, dia 9, em Brasília, pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. O texto deve ser publicado na edição de hoje do Diário Oficial da União (DOU). Até então, o complexo marítimo englobava uma área de 7,8 milhões de metros quadrados. Mas a Autoridade Portuária vinha pedindo a inclusão de vários terrenos localizados nas cidades da região, o que ampliaria esse espaço para 20,4 milhões de metros quadrados.

OPERAÇÕES AMPLIADAS

Com a inclusão de áreas, ampliando os limites do Porto de Santos, a Autoridade Portuária pretende expandir as áreas operacionais do complexo e, ainda, aumentar as atividades retroportuárias.

CANDIDATURA IRREVERSÍVEL

O senador Sérgio Moro (União Brasil-PR) afirmou que sua candidatura no pleito de outubro ao Governo do Paraná é irreversível. Ele também declarou que vai disputar a eleição por meio da federação União Progressista. Moro ressaltou suas realizações como juiz da Operação Lava-Jato, “a maior operação de anticorrupção do País”, segundo ele, como ministro da Justiça do governo Jair Bolsonaro, e como parlamentar, se posicionando contra a oposição, votando a favor do cidadão e do setor privado e “denunciando essa roubalheira que voltou no País, como está sendo revelado pela CPI do INSS”.



EM BUSCA DO MELHOR

Moro disse que reconhece os méritos da administração atual, mas que precisa buscar “aquele grau de excelência que o paranaense sonha”. “Nós não podemos ser o estado acima da média, temos que ser o melhor estado do País em infraestrutura, melhorar a segurança pública apesar do grande esforço e dos avanços, nós precisamos ter os melhores indicadores do país, tem muita coisa a se realizar”, afirmou.

ANIVERSÁRIO

A Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL) comemora 45 anos de fundação nesta terça-feira, dia 10. A data foi destacada pelo presidente da Diretoria-executiva da entidade, Carlos Kopttike. “Somos a primeira associação portuária do País, cujos associados operam 33 terminais. Movimentamos anualmente cerca de 60 milhões de toneladas de cargas líquidas, contribuindo assim de forma relevante no PIB industrial, bem como no desenvolvimento de várias cadeias produtivas de suma importância para a indústria brasileira”, afirmou Kopttike. Parabéns à ABTL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

INFRAESTRUTURA - BNDES APONTA CICLO HISTÓRICO DE EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Em seminário, banco apresenta média anual de R\$ 218 bilhões em investimentos, com projeção de alcançar R\$ 300 bilhões em 2026

Da Redação

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, afirmou que o Brasil atravessa “um ciclo de expansão da infraestrutura historicamente muito importante”. A avaliação foi apresentada durante o seminário “Superciclo de Investimentos em Infraestrutura – Avanços e Desafios”, realizado na manhã desta segunda-feira (9), na sede do Banco, no Rio de Janeiro. O evento reuniu representantes do Ministério das Cidades, do Ministério dos Transportes, do Ministério de Portos e Aeroportos e do setor privado.

Dados divulgados no seminário indicam que, na atual gestão, o BNDES atingiu uma média anual de R\$ 218 bilhões em investimentos em infraestrutura, o equivalente a 1,74% do Produto Interno Bruto (PIB). Em 2025, o volume alcançou R\$ 280 bilhões, e a projeção apresentada é de R\$ 300 bilhões em 2026.

Durante sua participação, Mercadante destacou a infraestrutura como elemento central para a integração regional, o aumento da competitividade e a resposta aos desafios associados às mudanças climáticas. Segundo ele, os investimentos no setor contribuem para a redução dos custos logísticos e para a agenda de descarbonização. “A infraestrutura é um eixo decisivo para reduzir o custo do país, ampliar a competitividade e avançar na agenda de estabilidade do clima e de enfrentamento dos eventos climáticos extremos. A descarbonização se mostra uma tarefa essencial para um banco público de desenvolvimento”, afirmou.

O presidente do BNDES também mencionou decisões recentes do Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do mecanismo de negociação conhecido como Secex Consenso, como fator relevante para a retomada de projetos de infraestrutura. De acordo com Mercadante, a iniciativa tem contribuído para reduzir disputas prolongadas e ampliar a previsibilidade e a segurança jurídica em projetos estruturantes.

No mesmo evento, a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, ressaltou mudanças no modelo de atuação do Banco no financiamento de projetos. Segundo ela, o BNDES passou a ampliar o financiamento sem subsídios e a estimular o cofinanciamento com o setor privado. A diretora mediu o segundo painel do seminário, que contou com representantes de outras instituições financeiras.



Mobilidade urbana

No eixo de mobilidade urbana, Mercadante afirmou que o BNDES se tornou o maior investidor em ônibus elétricos da América Latina. Apenas na cidade de São Paulo, segundo ele, foram entregues 2.500 veículos elétricos com apoio do Banco. Ainda de acordo com os dados apresentados, os investimentos do BNDES em mobilidade cresceram 41% no período recente, alcançando R\$ 31 bilhões, além do apoio a projetos como a expansão da Linha 2 do Metrô de São Paulo.

Presente na abertura do seminário, o ministro das Cidades, Jader Filho, destacou a importância da previsibilidade dos investimentos em infraestrutura. Segundo o ministro, estão garantidos para 2026 R\$ 8 bilhões para mobilidade urbana e R\$ 8 bilhões para saneamento, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - IN BONAM PARTEM

Por Wanessa Della Paschôa - Advogada e sócia no escritório Sammarco Advogados, com atuação no contencioso cível e direito regulatório.

Considerações sobre a imprescindibilidade da aplicação do princípio da retroatividade da lei mais benéfica no processo administrativo sancionador

Idealmente, as leis devem refletir a sociedade e o ambiente econômico em que se inserem. Os princípios constitucionais, administrativos e processuais, aliados às técnicas de hermenêutica jurídica, têm justamente a finalidade de permitir a adaptação das normas ao transcurso do tempo.

Ocorre que o ordenamento jurídico brasileiro nem sempre acompanha esse modelo ideal, seja em razão da produção legislativa precoce, excessiva e acelerada, seja pela edição de normas que desconsideram a realidade social e econômica do País.

Embora existam mecanismos voltados à atualização e à interpretação evolutiva das leis, nem sempre eles são suficientes para evitar que determinados diplomas legais se tornem obsoletos, tornando necessária a edição de nova lei ou a revogação da anterior. Exemplo emblemático no contexto brasileiro é a classificação das mulheres como relativamente incapazes no Código Civil de 1916.

Desde a Roma Antiga, o Direito Penal consagra a orientação segundo a qual o condenado deve ser beneficiado pela lei penal mais benéfica (*novatio legis in melius*) ou pela revogação do tipo penal (*abolitio criminis*), com a retroatividade de sua vigência em seu favor (*retroatividade in bonam partem*).

No Direito Civil, a orientação é diametralmente oposta. Como regra, a lei não retroage, salvo previsão legal expressa ou inexistência de afronta ao direito adquirido, ao ato jurídico perfeito ou à coisa julgada. Entendimento semelhante é tradicionalmente adotado no Direito Administrativo.

A questão central deste artigo reside na possibilidade de retroatividade da lei mais benéfica no âmbito do processo administrativo sancionador, partindo-se da mesma premissa que fundamenta a retroatividade no Direito Penal: deve o infrator ser punido com base em norma já revogada ou juridicamente obsoleta?

No Direito Administrativo Sancionador, a pessoa física ou jurídica encontra-se sujeita à imposição de sanções pelo Estado. Sob a ótica do poder punitivo estatal, não há diferença substancial entre a pena criminal e a sanção administrativa, o que impõe a necessidade de contenção desse poder também no âmbito do processo administrativo sancionador. Nesse contexto, revela-se imprescindível a aplicação do princípio da retroatividade da lei mais benéfica.

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça tem se mostrado pioneira ao reconhecer a aplicabilidade do princípio da retroatividade *in bonam partem* no processo administrativo sancionador, avançando de forma consistente rumo à consolidação desse entendimento no ordenamento jurídico brasileiro.

A questão, contudo, mostra-se particularmente sensível no âmbito das agências reguladoras. São numerosos os exemplos de negativa de aplicação dos princípios da retroatividade in bonam partem, da novatio legis in mellius e da abolitio criminis, com a consequente imposição de sanções gravosas aos agentes regulados. A gravidade da situação se intensifica quando, em determinadas hipóteses, a própria instrução processual promovida pelas setoriais técnicas contém estudos demonstrando os prejuízos decorrentes de determinada norma e, mesmo assim, a sua aplicação é mantida nos julgamentos sancionadores.

Para além das consequências imediatas — como a violação aos princípios da segurança jurídica, da igualdade entre os administrados e da razoabilidade, bem como a criação de situações incoerentes e incompatíveis com a realidade social contemporânea —, a negativa de aplicação da interpretação mais benéfica produz relevantes efeitos sistêmicos, tanto no âmbito do Poder Judiciário quanto no da própria agência reguladora.

No plano administrativo, decisões baseadas em normas obsoletas ou dissociadas da realidade atual não apenas afrontam princípios basilares do Direito, como também enfraquecem a legitimidade regulatória, ao transmitir aos administrados a percepção de um exercício punitivo dissociado de critérios de justiça material e racionalidade normativa.

Na esfera judicial, tal postura contribui para o agravamento do já conhecido “custo-Brasil”, na medida em que a imposição de sanções fundamentadas em normas em descompasso com o entendimento jurisprudencial e doutrinário estimula a judicialização excessiva, transferindo ao Poder Judiciário a correção de distorções que poderiam ser solucionadas no âmbito administrativo.

Não se trata de faculdade da Administração Pública, mas de exigência inerente ao próprio Estado de Direito, que impõe a necessária contenção do poder punitivo estatal.

Revela-se, portanto, necessário ao Estado-Sancionador administrativo — aqui compreendido como a administração pública no exercício de sua função punitiva — a adoção de interpretação que prestigie a aplicação dos princípios da retroatividade in bonam partem, da novatio legis in mellius e da abolitio criminis, respeitadas, evidentemente, as particularidades próprias do Direito Administrativo, o que, em última instância, contribuirá para uma regulação mais equilibrada e maior segurança jurídica no setor econômico regulado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS GANHARÁ NOVO CORREDOR FERROVIÁRIO PARA ESCOAR CELULOSE

Obras de ramal com 47 quilômetros começaram em Mato Grosso do Sul e vão conectar a produção à Malha Norte da Rumo, com investimentos superiores a US\$ 4 bilhões

Por Júnior Batista



O Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, vai ganhar um novo corredor ferroviário de cargas. Começaram na última sexta-feira (6), em Mato Grosso do Sul, as obras de um



ramal ferroviário que vai levar a produção de celulose até o cais santista, de onde os produtos agrícolas serão exportados para o mercado internacional.

A nova linha férrea será construída pela Arauco no município de Inocência e terá 47 quilômetros de extensão. O ramal vai conectar a Malha Norte da Rumo diretamente ao Porto de Santos. A ferrovia faz parte de um investimento de US\$ 4,6 bilhões (aprox. R\$ 25 bilhões) na fábrica, que será a maior do mundo, com capacidade para 3,5 milhões de toneladas anuais.

O traçado da ferrovia seguirá paralelo às rodovias MS-377 e MS-240, atravessando exclusivamente áreas rurais do município de Inocência. A fábrica terá capacidade para produzir mais de 3,5 milhões de toneladas de fibra curta de celulose por ano e deve gerar mais de 14 mil empregos diretos e indiretos. A previsão é que a operação comece em 2027.

Para o governador de Mato Grosso do Sul, Eduardo Riedel (PSDB), o início das obras marca um momento de transformação para a região. “É emocionante ver esse projeto sair do papel e todas as consequências desse ato para Inocência e para toda a costa leste do Mato Grosso do Sul. A ferrovia é um modal absolutamente fundamental para todo esse crescimento que estamos vivendo, junto com as rodovias e os acessos”, afirma.

O secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação, Jaime Elias Verruck, destacou a importância estratégica da Malha Norte para o escoamento da produção. “Essa ferrovia vem do Centro-Oeste e chega até o Porto de Santos. Hoje, a logística da celulose do Mato Grosso do Sul está pautada exatamente nessa ferrovia, que já conta com terminais e agora vai ganhar um novo ponto de escoamento”, explica.

Já o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Cezar Ribeiro, ressaltou que o projeto se insere em um ciclo mais amplo de retomada dos investimentos no setor ferroviário brasileiro. Segundo ele, o país vive um momento de expansão, com obras em diferentes regiões, repactuação de contratos e novos instrumentos para atrair o setor privado. “Os investimentos em ferrovias são recordes. Estamos estruturando novos corredores, retomando obras estratégicas e criando condições para ampliar a participação privada, com apoio do governo onde for necessário”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

MERCOSUL - ACORDO MERCOSUL-UE DEVE IR AO PLENÁRIO APÓS O CARNAVAL, DIZ CHINAGLIA

O relator do tratado no Parlamento do Mercosul disse que o Congresso só pode aprovar ou rejeitar o texto, sem alterar conteúdo

Da Redação

O relator do Acordo do Mercosul e da União Europeia no Parlamento do Mercosul, o deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP), afirmou que a Câmara deve realizar a votação sobre o projeto na semana após o Carnaval. As declarações ocorreram nesta segunda-feira, 9, após uma reunião do colégio de líderes com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB).

De acordo com Chinaglia, em caso de acordo internacional, o Congresso Nacional só pode aprovar ou rejeitar o texto, sem alterações no conteúdo. Primeiro, a proposta será apreciada no Parlamento do Mercosul, nesta terça-feira, 10, às 10h. Segundo o deputado, algum membro da comissão pode apresentar um pedido de vista com prazo de cinco dias.

“Uma vez aprovado no Parlasul, vai a plenário na semana após o carnaval. Alguém pode pedir vista. Se isso acontecer, nós vamos dar a vista e não vai alterar a previsão da gente votar na semana que vem na comissão e votar na semana após o carnaval no plenário”, declarou.



O relator publicou parecer favorável ao texto assinado no Paraguai, em 17 de janeiro deste ano. Chinaglia divulgou o relatório na manhã desta segunda-feira. O documento de 49 páginas contém defesas a diferentes aspectos do acordo. “Em um mundo com instituições multilaterais sob constante ataque, esse acordo nos dá melhores condições de defender e desenvolver nossos setores produtivos”, escreveu.

Chinaglia entregou nesta segunda o parecer a Hugo Motta. Em nota, Chinaglia informou que está marcada para esta terça-feira, 10, às 10 horas, a votação na Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul (Parlasul). A comissão tem 37 deputados.

De acordo com assessores legislativos, os parlamentares votam para aprovar ou rejeitar o texto do acordo na íntegra, sem ter a possibilidade de discutir ou realizar alterações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

INFRAESTRUTURA - BNDES APONTA CICLO HISTÓRICO DE EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL

Em seminário, banco apresenta média anual de R\$ 218 bilhões em investimentos, com projeção de alcançar R\$ 300 bilhões em 2026

Da Redação

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, afirmou que o Brasil atravessa “um ciclo de expansão da infraestrutura historicamente muito importante”. A avaliação foi apresentada durante o seminário “Superciclo de Investimentos em Infraestrutura – Avanços e Desafios”, realizado na manhã desta segunda-feira (9), na sede do Banco, no Rio de Janeiro. O evento reuniu representantes do Ministério das Cidades, do Ministério dos Transportes, do Ministério de Portos e Aeroportos e do setor privado.

Dados divulgados no seminário indicam que, na atual gestão, o BNDES atingiu uma média anual de R\$ 218 bilhões em investimentos em infraestrutura, o equivalente a 1,74% do Produto Interno Bruto (PIB). Em 2025, o volume alcançou R\$ 280 bilhões, e a projeção apresentada é de R\$ 300 bilhões em 2026.

Durante sua participação, Mercadante destacou a infraestrutura como elemento central para a integração regional, o aumento da competitividade e a resposta aos desafios associados às mudanças climáticas. Segundo ele, os investimentos no setor contribuem para a redução dos custos logísticos e para a agenda de descarbonização. “A infraestrutura é um eixo decisivo para reduzir o custo do país, ampliar a competitividade e avançar na agenda de estabilidade do clima e de enfrentamento dos eventos climáticos extremos. A descarbonização se mostra uma tarefa essencial para um banco público de desenvolvimento”, afirmou.

O presidente do BNDES também mencionou decisões recentes do Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do mecanismo de negociação conhecido como Secex Consenso, como fator relevante para a retomada de projetos de infraestrutura. De acordo com Mercadante, a iniciativa tem contribuído para reduzir disputas prolongadas e ampliar a previsibilidade e a segurança jurídica em projetos estruturantes.

No mesmo evento, a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, ressaltou mudanças no modelo de atuação do Banco no financiamento de projetos. Segundo ela, o BNDES passou a ampliar o financiamento sem subsídios e a estimular o cofinanciamento com o setor privado. A diretora mediu o segundo painel do seminário, que contou com representantes de outras instituições financeiras.

Mobilidade urbana



No eixo de mobilidade urbana, Mercadante afirmou que o BNDES se tornou o maior investidor em ônibus elétricos da América Latina. Apenas na cidade de São Paulo, segundo ele, foram entregues 2.500 veículos elétricos com apoio do Banco. Ainda de acordo com os dados apresentados, os investimentos do BNDES em mobilidade cresceram 41% no período recente, alcançando R\$ 31 bilhões, além do apoio a projetos como a expansão da Linha 2 do Metrô de São Paulo.

Presente na abertura do seminário, o ministro das Cidades, Jader Filho, destacou a importância da previsibilidade dos investimentos em infraestrutura. Segundo o ministro, estão garantidos para 2026 R\$ 8 bilhões para mobilidade urbana e R\$ 8 bilhões para saneamento, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA BATE RECORDE EM JANEIRO

Brasil embarcou 264 mil toneladas no mês passado, registrando alta de 26,1% em relação ao mesmo período de 2025

Da Redação

As exportações brasileiras de carne bovina registraram o melhor desempenho já apurado para um mês de janeiro, tanto em volume quanto em receita, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), compilados pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec).

Em janeiro de 2026, o País embarcou 264 mil toneladas, alta de 26,1% ante igual mês de 2025, enquanto a receita somou US\$ 1,404 bilhão, avanço de 40,2% na mesma comparação.

Na comparação anual, o resultado reflete a ampliação dos embarques e a demanda consistente dos principais mercados importadores. Em janeiro do ano passado, o Brasil havia exportado 209,4 mil toneladas, com receita de US\$ 1,002 bilhão.

A carne bovina in natura manteve a liderança da pauta exportadora no período, com US\$ 1,292 bilhão em receitas, equivalentes a 91,97% do valor total exportado, e volume de 231,8 mil toneladas, ou 87,8% do total embarcado no mês. As carnes industrializadas responderam por US\$ 58,5 milhões e 7,9 mil toneladas, enquanto os miúdos somaram US\$ 37,3 milhões e 16,9 mil toneladas. Gorduras, tripas e produtos salgados também integraram a pauta exportadora.

A China permaneceu como principal destino da carne bovina brasileira em janeiro, com compras de US\$ 657,2 milhões e 123,2 mil toneladas, o equivalente a 46,8% da receita e 46,6% do volume total exportado. Em relação a janeiro de 2025, quando o país asiático importou 91,2 mil toneladas, houve crescimento aproximado de 35% nos embarques.

Os Estados Unidos ocuparam a segunda posição, com aquisições de US\$ 193,7 milhões e 29,9 mil toneladas, aumento de cerca de 63% frente às 16,5 mil toneladas importadas no mesmo mês do ano passado. Juntos, China e Estados Unidos responderam por cerca de 60% do valor total exportado no período

Outros destinos

Também figuraram entre os principais destinos os Emirados Árabes Unidos (US\$ 38,9 milhões e 7,4 mil toneladas), Egito (US\$ 35,7 milhões e 8,7 mil toneladas), Rússia (US\$ 33 milhões e 7,8 mil toneladas), Hong Kong (US\$ 32,3 milhões e 8 mil toneladas), Arábia Saudita (US\$ 30,6 milhões e 5,7 mil toneladas) e Israel (US\$ 25,1 milhões e 3,7 mil toneladas).

Outros mercados apresentaram crescimento expressivo no volume importado em janeiro, como Vietnã (+41%), Peru (+41%) e Filipinas (+159%), além de países da África e do Oriente Médio, reforçando a diversificação dos destinos da proteína brasileira.

“Mesmo com um cenário mais desafiador, marcado por questões geopolíticas e pela menor produção de carne em vários países, o Brasil mostrou em janeiro que mantém capacidade de exportar volumes relevantes. A carne bovina brasileira hoje chega a 177 países, o que ajuda a sustentar o ritmo dos embarques e a presença do produto nos principais mercados”, afirmou o presidente da Abiec, Roberto Perosa, em nota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO COMEÇA A OPERAR

Estado soma quase R\$ 1 bilhão para economia verde e está entre os líderes na estruturação de recursos financeiros para o desenvolvimento sustentável

Por Bandes



Fundo de Descarbonização do Espírito Santo fortalece a economia de baixo carbono no estado — Foto: Getty Images

O governo capixaba lançou o Fundo de Descarbonização do Espírito Santo, alinhado ao Plano de Descarbonização e Neutralização das Emissões de Gases de Efeito Estufa. Entre as principais metas estão a redução de 27% até 2030 e a de neutralidade de carbono até 2050. Ao investimento inicial de R\$ 500 milhões, realizado pelo Fundo Soberano do Espírito Santo (Funes), soma-se um aporte da BTG Pactual (Asset Management), que eleva o montante total para quase R\$ 1 bilhão destinado à transição energética.

Estruturado pela BTG Pactual e supervisionado pelo Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), o mecanismo é operacionalizado por meio de um Fundo de Investimento em Direitos Creditórios (FIDC). Aberto à adesão de novos investidores, o objetivo é financiar projetos voltados a eficiência energética, geração de energia solar, produção e uso de biometano, reflorestamento, entre outras iniciativas que contribuam para a redução da pegada de carbono no estado.

— O Fundo de Descarbonização é resultado de uma política pública desenhada em detalhe para garantir que os investimentos realizados contribuam efetivamente para o cumprimento do pacto de neutralidade de carbono assumido pelo Espírito Santo. Trata-se de transformar maturidade empresarial e compromisso climático em investimentos reais, alinhados às metas de redução de emissões e ao desenvolvimento sustentável do estado, afirma o diretor-presidente do Bandes, Marcelo Saintive.

O novo instrumento se destaca pelo conceito de blended finance, elevando o potencial de atração de investidores nacionais e internacionais.

— Aqui trabalhamos com muito foco nas futuras gerações. Menos discurso e mais ação concreta. Com o fundo, o Espírito Santo sai na frente, explica o vice-governador, Ricardo Ferraço.

Além disso, tem como diferencial o uso estratégico de recursos provenientes de combustíveis fósseis transformados em investimentos verdes.

— O fundo de descarbonização irá servir para que outros fundos e instituições possam aportar recursos e que empresas possam ajudar suas prestadoras de serviço a acelerar o processo”, afirma o governador, Renato Casagrande.

Há alguns anos, o Bandes vem se estruturando para assumir protagonismo em financiamento verde, articulando retorno econômico e impacto climático positivo. No ano passado, a instituição recebeu reconhecimento internacional por sua atuação, no relatório State of Green Banks 2025.

Nesse sentido, o banco contribui para o posicionamento do estado entre os líderes na estruturação de instrumentos financeiros voltados ao desenvolvimento sustentável.

— Nossas ações têm sido referência tanto pelos programas quanto pela gestão fiscal responsável. O Fundo Soberano e o Fundo de Descarbonização são exemplos práticos e de sucesso”, diz Casagrande.

Maria Netto, diretora do Instituto Clima e Sociedade (iCS), entidade que ajudou a desenhar o mecanismo, reforça o papel dos bancos de desenvolvimento na viabilização do financiamento da descarbonização.

— O instrumento criado pelo Bandes é pioneiro no Brasil, combinando visão de longo prazo, mercado de capitais e impacto climático. É uma oportunidade para envolver toda a cadeia, das grandes às pequenas empresas, na descarbonização da economia, resume.

Política de investimentos

Segundo Saintive, o principal desafio enfrentado pelas empresas não está na falta de engajamento, mas na ausência de instrumentos financeiros estruturados para viabilizar investimentos em descarbonização. O interesse é grande: uma pesquisa realizada pelo Bandes e pela Federação das Indústrias do Espírito Santo (Fines) mostrou que 72% consideram investir em projetos nessa agenda.

Nessa direção, juntamente com a BTG Pactual Asset Management, a instituição estruturou uma política de investimentos específica para o Fundo que assegura que os recursos alocados estejam alinhados à transição climática, à redução de emissões e à geração de impacto socioeconômico positivo.



Saintive explica que há critérios de elegibilidade, comprovação de adicionalidade climática, alinhamento com o Plano Estadual de Descarbonização e um sistema contínuo de monitoramento de resultados.

— Esse nível de governança e intencionalidade fortalece a economia de baixo carbono, posiciona o Espírito Santo na vanguarda nacional da agenda climática e reafirma o papel do Bandes como referência na integração entre finanças, inovação e responsabilidade ambiental, conclui.

Segmentos prioritários para o Fundo de Descarbonização do Espírito Santo

A iniciativa do Bandes fortalece a limpa aplicada à indústria e a eficiência energética — Foto: Getty Images

— O Fundo de Descarbonização irá servir para que outros fundos e instituições possam aportar recursos e para que empresas possam ajudar suas prestadoras de serviço a

acelerar o processo de Descarbonização. Renato Casagrande, governador do Espírito Santo

— O modelo que adotamos combina recurso público com recurso privado para potencializar a mobilização de financiamentos visando à transição energética Ricardo Ferraço, vice-governador do Espírito Santo

— Os bancos de desenvolvimento têm um papel estratégico para viabilizar o financiamento da descarbonização, especialmente ao estruturar instrumentos inovadores e mobilizar capital privado em escala” Maria Netto diretora do Instituto Clima e Sociedade

— As mudanças climáticas exigem políticas públicas consistentes e instrumentos financeiros à altura do desafio, e o Espírito Santo demonstra que é possível liderar esse processo com seriedade e visão de longo prazo ” diretor-presidente do Bandes, Marcelo Saintive

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/02/2026

CASO MASTER: COMISSÃO DO SENADO VAI OUVIR VORCARO, AUGUSTO LIMA E PRESIDENTES DO BC E DA CVM

Requerimentos também preveem pedidos de informação a PF, TCU, Fazenda e BRB

Por Bruna Lessa — Brasília



Plenário da Comissão de Assuntos Econômicos do Senado — Foto: Roque de Sá/Agência Senado

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado Federal aprovou, nesta terça-feira, requerimentos para ouvir Daniel Vorcara, Augusto Lima, ex-sócio do banqueiro Master, além dos presidentes do Banco Central, Gabriel Galípolo, e da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), João Accioly. As medidas fazem parte da apuração conduzida pelo colegiado sobre a liquidação da instituição financeira e suspeitas de fraude bilionária.

Durante a reunião, o presidente da comissão, senador Renan Calheiros (MDB-AL), afirmou que a investigação é uma obrigação institucional do Senado diante da gravidade das suspeitas envolvendo a instituição financeira.

— A fraude bilionária do Banco Master alarma o país e funcionou por anos como um globo da morte para o mercado. É um ilusionismo em que um escândalo puxa outro, cada vez mais estarrecedor. A magia da multiplicação do dinheiro virou pirataria, o encanto do ouro de tolo virou espanto, os investidores viraram palhaços e o poder público se transformou no picadeiro de acrobatas do crime — declarou.

Renan disse que o objetivo da comissão é identificar os responsáveis sem pré-julgamentos.

— Quem são e onde estavam os malabaristas dessa trapaça? É nisso que pretendemos colaborar, sem pré-julgar, sem escolher alvos. Afinal, ninguém aqui é atirador de flechas — afirmou.

O senador relatou ainda que, na semana passada, integrantes do colegiado se reuniram com o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU) e com o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, e que novos encontros estão previstos.

— Nesta quarta-feira, às 17h, estaremos na Polícia Federal para conversar com o diretor-geral Andrei Rodrigues. Em seguida, iremos ao Supremo Tribunal Federal (STF) falar com o presidente da Corte,

ministro Edson Fachin, dos quais esperamos o mesmo espírito público, colaboração e transparência — disse.

Segundo Renan, o depoimento do presidente interino da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) será priorizado, e a data para a audiência deve ser marcada na semana seguinte ao carnaval.

Entre os requerimentos aprovados estão convites para:

- Daniel Vorcaro, dono do Master;
- Augusto Lima, ex-sócio e ex-proprietário do Banco Master, que deixou a sociedade em julho de 2025;
- João Accioly, presidente interino da CVM;
- Vital do Rêgo, ex-presidente do TCU;
- Andrei Augusto Passos Rodrigues, diretor-geral da Polícia Federal (dois requerimentos);
- Ailton de Aquino Santos, diretor de fiscalização do Banco Central;
- Paulo Sérgio Neves de Souza, ex-diretor do Banco Central;
- Gabriel Galípolo, presidente do Banco Central.

Também foram aprovados requerimentos de informação:

- ao Banco Central (inclusive já entregue pessoalmente ao presidente da autarquia);
- ao Tribunal de Contas da União;
- ao Ministério da Fazenda;
- ao Banco de Brasília (BRB);
- à Polícia Federal;
- à Comissão de Valores Mobiliários.

O colegiado também decidiu convidar o ex-presidente do BRB e diretores da instituição para prestar esclarecimentos. A senadora Leila Barros (PDT-DF) mencionou ainda a possibilidade de convite ao governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha (MDB), hipótese que deverá ser formalizada por meio de novo requerimento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/02/2026

INDICADO POR ALCOLUMBRE DISSE QUE APORTE MULTIMILIONÁRIO NO MASTER ‘TIROU PESO’ DAS COSTAS

Valor injetado no banco de Daniel Vorcaro por autarquia do Amapá duplicou em três semanas; investimentos sem cobertura do FGC foram aprovados a toque de caixa

Por Johanns Eller



O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP) — Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado

“Tirou um peso das costas”. Assim o presidente da Amapá Previdência (Amprev), Jocildo Lemos, celebrou a aprovação do primeiro aporte de R\$ 200 milhões do fundo de pensão no Banco Master, em julho de 2024. Indicado para o cargo pelo presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), Lemos fez a afirmação em tom de alívio aos integrantes do comitê de investimentos da autarquia logo após a liberação da compra de letras financeiras, sugerindo ter sido pressionado a viabilizá-lo.

A declaração ocorreu ao final da reunião, ocorrida em 12 de julho daquele ano, e foi recebida com risos dos colegas. A cena foi descrita em uma auditoria do Ministério da Previdência Social sobre as



letras financeiras do Master adquiridas pela Amprev que foi enviada para a Polícia Federal (PF). As reuniões do fundo eram gravadas e os áudios foram usados na apuração do ministério.

A auditoria sigilosa faz parte do processo que levou à operação da última sexta-feira (6) sobre o fundo de pensão.

Ao relatar o alívio com a aprovação da proposta, Lemos também teria demonstrado sua satisfação com o resultado da votação, dizendo aos colegas conselheiros que “havia ônus e bônus de todas as lições e atribuições da vida”. Na condição de presidente da autarquia, ele é o coordenador do comitê.

Depois dessa, a Amprev ainda aprovou nas duas reuniões seguintes a compra de mais R\$ 200 milhões em letras financeiras do Master, como mostramos no blog.

O comitê de investimentos do fundo de pensão é composto por cinco integrantes, dos quais três foram alvos da PF na última sexta. Além do próprio Lemos, estão na mira dos investigadores José Milton Gonçalves, apontado como o “mentor intelectual e principal articulador” dos investimentos no Master, e Jackson Oliveira, crucial para a obtenção da maioria no comitê diante da resistência de outros conselheiros.

O desabafo de Lemos não foi registrado na ata pública da reunião de 12 de julho.

Para a auditoria da Previdência, a fala indica “comprometimento ou influência externa” – ou seja, que o presidente do fundo pode ter sido pressionado a viabilizar o investimento.

Já as risadas em reação ao sincericídio de Lemos deixariam “evidente que a condução do processo foi marcada por uma visão simplista, obscura e previamente decidida, fazendo transparecer que o foco era exclusivamente no ganho de curto prazo oferecido pela taxa elevada, em total descompasso com os princípios de segurança, prudência e cautela que regem a gestão de recursos previdenciários”.

Votações em sequência

A compra de R\$ 400 milhões em letras financeiras do Master pelo fundo foi acertada em um intervalo de apenas três semanas em 2024. As propostas foram capitaneadas por Gonçalves, que também foi indicado para a Amprev por Davi Alcolumbre.

Como publicamos no blog na última segunda-feira, o aporte multimilionário chegou a provocar resistência no comitê de investimentos da autarquia com a repercussão de um parecer técnico sigiloso da Caixa Econômica Federal que se opôs a um investimento de R\$ 500 milhões no mesmo título do Master por parte do banco estatal e classificou a operação como “altamente arriscada”.

Mas Lemos e Gonçalves forçaram a aprovação do negócio. O investimento de R\$ 400 milhões, que se aproximou do montante cogitado pela Caixa, foi discutido em três reuniões a toque de caixa.

A primeira injeção de dinheiro se deu no dia 12 de julho de 2024, quando o presidente da Amprev se disse aliviado pela liberação do investimento pelo comitê. A proposta foi apresentada por Gonçalves, que defendeu a compra de R\$ 200 milhões em letras financeiras do Master pela promessa de retorno muito mais alta do que outras instituições do mercado – 8,35% a.a em dez anos.

Nessa primeira ocasião, a aprovação foi unânime. Na mesma reunião, instituições mais sólidas do que o banco de Daniel Vorcaro, como o Santander e o BTG Pactual, receberam cada um R\$ 100 milhões, metade desse valor.

‘Histórias do mercado’

O clima, porém, foi bem diferente na reunião seguinte, em 19 de julho – após os desdobramentos do parecer da Caixa e da demissão dos técnicos responsáveis pelo levantamento.

Embora o comitê tivesse aprovado o investimento de R\$ 200 milhões havia apenas uma semana, Gonçalves apresentou ao colegiado a proposta de aportar mais R\$ 100 milhões no Banco Master.



Dois colegas de conselho imediatamente se disseram reticentes em função dos problemas apontados pela Caixa, já que as letras financeiras não são cobertas pelo Fundo Garantidor de Crédito (FGC).

Alexandre Monteiro, um dos divergentes, chegou a sugerir uma diligência da Amprev no Master antes de qualquer deliberação. Foi apoiado por outro conselheiro, Gláucio Bezerra, que disse ter encontrado em uma busca no Banco Central a informação de que o Master havia declarado em abril de 2024 uma captação de R\$ 680 milhões em letras financeiras.

Como a aplicação a ser aprovada naquela reunião elevaria o total de papéis comprados pela Amprev para R\$ 300 milhões, o conselheiro se disse preocupado com a concentração dos títulos no Amapá, e propôs que o comitê encaminhasse ofícios demandando explicações não apenas ao Master, mas também ao TCU e à Caixa Econômica, antes de qualquer novo aporte.

Mas Lemos, o presidente da Amprev, interrompeu a discussão atribuindo a recusa da Caixa a “histórias do mercado” e adiantou que votaria a favor do aporte dos R\$ 100 milhões independentemente de qualquer diligências eventualmente aprovada pelo comitê. Disse, ainda, que Vorcaro defendeu a segurança das letras financeiras do próprio Master em entrevistas à imprensa.

A compra das letras financeiras por R\$ 100 milhões acabou aprovada com os votos de Jocildo, Gonçalves e Jackson Oliveira. Bezerra e Monteiro votaram contra.

Na mesma oportunidade, o comitê aprovou um aporte três vezes menor – de R\$ 30 milhões – em um fundo do Banco do Brasil, que por sua natureza pública dispunha de garantias muito mais sólidas do que as do Master à época.

A reunião seguinte do comitê de investimentos ocorreu em 30 de julho, Gonçalves voltou a propor ao colegiado a aquisição de mais R\$ 100 milhões em letras financeiras do banco de Vorcaro por conta do retorno “muito atrativo”.

Segundo a ata do encontro, a Amprev tinha R\$ 308 milhões em caixa naquele momento. Na prática, o novo aporte representava um terço disso. Gonçalves frisou que a terceira leva seria voltada para o plano financeiro da Amprev, enquanto as outras duas foram enquadradas no planejamento previdenciário da autarquia.

O conselheiro Gláucio Bezerra, voltou a demonstrar reticências ao negócio em um primeiro momento. Ponderou que até então a Amprev só tinha tido acesso a informações disponibilizadas pelo próprio banco, que obviamente era uma parte interessada na concretização do aporte.

Ele voltou a insistir nas diligências junto à Caixa e ao Tribunal de Contas da União (TCU), que apurava a negociação interrompida na Caixa, e propôs que o comitê direcionasse o dinheiro para um fundo do BTG, que segundo ele oferecia garantias bem mais confortáveis para o modelo de negócios do fundo.

Jocildo Lemos, porém, deu de ombros. Alegou que o comitê já tinha aprovado uma diligência na reunião anterior, que segundo ele tinha sido cumprida sem indicar intercorrências.

Essa diligência, porém, foi feita pelo próprio José Milton Gonçalves, que apresentou todas as propostas de investimento da Amprev no banco de Vorcaro.

O presidente do fundo, então, se apressou a colocar as propostas em votação – além do aporte o Master, também foi discutido uma injeção de R\$ 50 milhões em um fundo de linhas de transmissão do BTG. Um outro aporte de R\$ 30 milhões em um fundo imobiliário, o Rio Bravo, foi descartado. Apesar da resistência de Bezerra e Monteiro, a proposta do Master acabou aprovada por unanimidade.

Elo com Alcolumbre

Responsável pelos aportes no Master, Gonçalves liderou a discussão do investimento na condição de investigado na época por irregularidades no fundo de previdência de Macapá, a capital do estado, na gestão do então prefeito Clécio Luís – atual governador, aliado e correligionário de Alcolumbre.

Em setembro de 2025, o Tribunal de Justiça do Amapá determinou o afastamento dele do comitê de investimentos da Amprev enquanto o processo não fosse concluído. O fundo de pensão, no entanto, jamais acatou a decisão judicial, sob o argumento de que Gonçalves havia sido absolvido na primeira instância. Ele só deixou o cargo na última sexta-feira após a operação da PF por determinação da Justiça.

Nas redes sociais, o conselheiro já publicou fotos ao lado de Josiel Alcolumbre, irmão do presidente do Senado que disputou a prefeitura de Macapá em 2020 e hoje preside o Sebrae no Amapá. A relação entre o clã Alcolumbre e o fundo de pensão ganhou destaque após a liquidação do Master e diante do receio de que o investimento de quase meio bilhão de reais provoque um rombo nas pensões do estado.

Desde então, os dois têm negado o apadrinhamento das indicações do conselheiro e do presidente da Amprev, Jocildo Lemos.

Em nota divulgada pela Presidência do Senado na última sexta-feira, Alcolumbre defendeu que o caso seja “devidamente apurado, investigado, esclarecido e conduzido com transparência e respeito ao devido processo legal” e que “os verdadeiros culpados sejam punidos, na forma da lei”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/02/2026

CÂMARA ACELERA PROJETO QUE REDUZ IMPOSTOS PARA INDÚSTRIA QUÍMICA E PETROQUÍMICA

Alíquotas mais baixas de de PIS/Pasep e Cofins é temporária para 2026, uma vez que novo programa de benefícios entra em vigor em 2027

Por O Globo — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados durante sessão — Foto: Kayo Magalhães / Câmara dos Deputados

A Câmara dos Deputados aprovou nesta segunda-feira o regime de urgência para um projeto de lei que concede incentivos para a indústria química e petroquímica.

Com a urgência aprovada, o texto terá tramitação acelerada. O projeto define as alíquotas de PIS/Cofins da indústria química na transição do Regime Especial da Indústria Química (Reiq) para o Programa Especial de Sustentabilidade da Indústria Química (Presiq).

O projeto diz que o impacto fiscal será compensado pela previsão de R\$ 1,1 bilhão para essa finalidade na projeção de receita da Lei Orçamentária Anual de 2026 e pela compensação, no valor de R\$ 2 bilhões, de uma lei que trata justamente da redução de benefícios tributários.

O relator, deputado Afonso Mota (PDT-RS), diz que o texto insere-se em contexto específico de transição do atual regime tributário para o novo modelo decorrente da Reforma Tributária, que implicará a extinção das contribuições atualmente incidentes sobre o setor.

"Nesse cenário, a disciplina normativa proposta busca evitar descontinuidade abrupta de política pública previamente instituída, preservando a previsibilidade regulatória e a estabilidade econômica do segmento durante o período de transição".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BANCO CENTRAL TEM MAIS APOIO NO CONGRESSO DO QUE STF NA CONDUÇÃO DO CASO MASTER, APONTA PESQUISA

Levantamento do Ranking dos Políticos mostra que deputados e senadores avaliam atuação do BC de forma mais positiva do que avaliam trabalho do Supremo; Corte não se manifestou

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O Congresso Nacional avalia o Banco Central de forma mais positiva do que o Supremo Tribunal Federal (STF) na condução das investigações do Banco Master, conforme pesquisa do Ranking dos Políticos.

O Ranking dos Políticos, organização dedicada a acompanhar o desempenho dos parlamentares no Legislativo, entrevistou deputados e senadores sobre a atuação do BC e do STF a respeito da liquidação extrajudicial do Master.



Procurados, STF e BC não se manifestaram.

O Congresso Nacional avalia o Banco Central de forma mais positiva do que avalia o Supremo Tribunal Federal (STF) na condução do Caso Master, conforme pesquisa do Ranking dos Políticos. Na foto, sessão de abertura do ano legislativo no Congresso, no dia 2 de fevereiro de 2025. Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

O BC é mais bem avaliado no Senado que na Câmara. Entre os senadores, metade (50%) classifica a atuação da autoridade monetária no caso como boa ou excelente, enquanto 13,3% acham o trabalho do Banco Central ruim ou péssimo.

Na Câmara, apesar do apoio menor, a avaliação positiva ainda supera a negativa. Os índices bom e excelente somam 46,3%, enquanto ruim e péssimo chegam a 31,5%. Deputados de esquerda apresentaram uma tendência maior de apoiar o BC na condução do caso que parlamentares do centro e da direita (veja lista abaixo).

Como o(a) senhor(a) avalia a atuação do Banco Central na condução da liquidação extrajudicial do Banco Master?

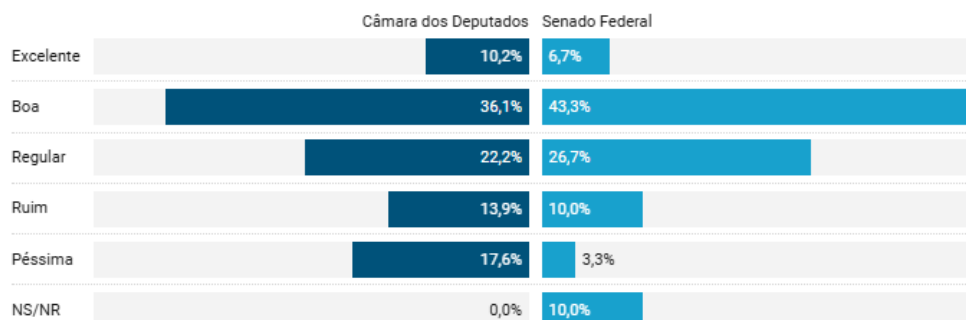


Gráfico: Estadão • Fonte: Ranking dos Políticos • Obter dados • Criado com Datawrapper

O Banco Central decretou a liquidação do Banco Master em novembro do ano passado, após uma investigação envolvendo a venda de créditos podres para o Banco de Brasília (BRB) e a tentativa de venda de parte do Master para a estatal do Distrito Federal.

Como o(a) senhor(a) avalia a atuação do Banco Central na condução da liquidação extrajudicial do Banco Master?

Câmara dos Deputados

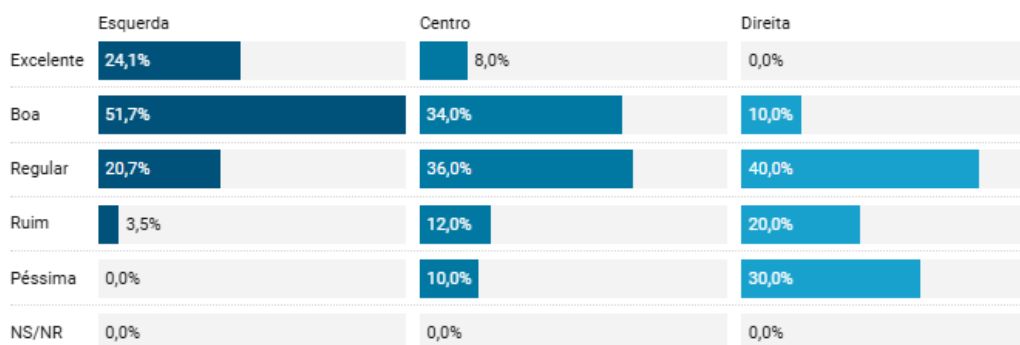


Gráfico: Estadão • Fonte: Ranking dos Políticos • [Obter dados](#) • Criado com [Datawrapper](#)

Em meio às apurações, o BC foi alvo de uma investida de líderes do Congresso. A chamada “Bancada do Master”, como o Estadão mostrou, agiu para tentar aprovar propostas que favoreciam os negócios de Daniel Vorcaro e davam para o Legislativo o poder destituir diretores do BC.

A pesquisa também mostrou que o STF enfrenta uma rejeição maior entre os parlamentares, em contraste com os resultados envolvendo o Banco Central.

Na Câmara, 52,8% reprovam a atuação do STF na condução das investigações, enquanto 23,2% aprovam. No Senado, a avaliação é ainda pior. Segundo a sondagem, 63,3% dos senadores consideram o trabalho do STF no caso como ruim ou péssimo, e 16,7% julgam que o Supremo faz um trabalho bom ou excelente.

O ministro do STF Dias Toffoli é relator de um processo sigiloso que investiga Vorcaro e o Master no Supremo. Durante uma operação da PF, ele chegou a determinar que os itens apreendidos fossem lacrados e enviados para o STF, mas depois voltou atrás.

Conforme o Estadão revelou, familiares do magistrado venderam participações em resort de luxo no interior do Paraná a fundos ligados ao Master.

Como o(a) senhor(a) avalia a atuação do STF na condução do caso do Banco Master?

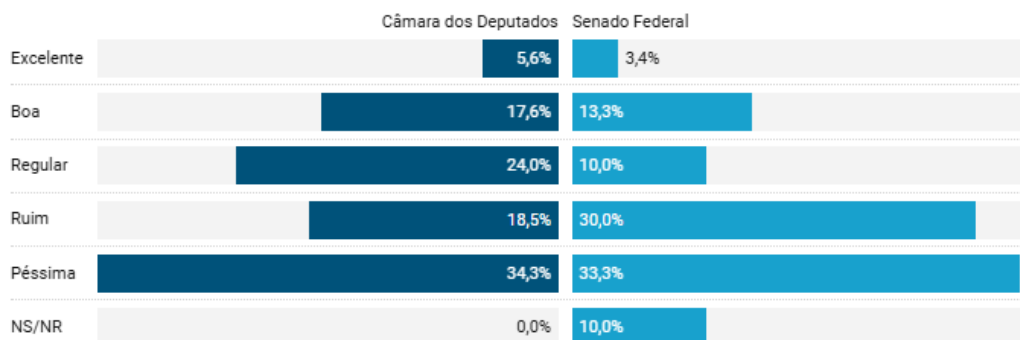


Gráfico: Estadão • Fonte: Ranking dos Políticos • [Obter dados](#) • Criado com [Datawrapper](#)

“A pesquisa mostrou que o Congresso tende a confiar mais em órgãos técnicos, como o Banco Central, do que no Judiciário, sobretudo quando decisões judiciais produzem efeitos econômicos e financeiros sensíveis”, afirma o diretor-geral do Ranking dos Políticos, Juan Carlos Arruda.

O Ranking dos Políticos ouviu 108 deputados de 18 diferentes partidos e 30 senadores de 12 diferentes partidos, respeitando o critério da proporcionalidade do Congresso. A consulta ocorreu entre os dias 28 de janeiro e 3 de fevereiro.

Na Câmara, foram considerados partidos de direita: PL e Novo; de centro: Avante, Cidadania, MDB, Podemos, PP, PRD, PSD, PSDB, Republicanos, Solidariedade e União; e de esquerda: PCdoB, PDT, PSB, PSOL, PT. No Senado, foram considerados partidos de direita: PL, Novo e Republicanos; de centro: MDB, PP, Podemos, PSD, PSDB e União; e de esquerda: PDT, PSB e PT.

“Os dados sugerem que parte relevante do Parlamento percebe o STF como fator de insegurança jurídica e interferência excessiva, sobretudo em casos com repercussão econômica e financeira sensível”, diz Arruda.

O Placar do Estadão mostrou que a maioria dos deputados e senadores apoia a criação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), mas a cúpula do Legislativo resiste à ideia de abrir uma investigação do Banco Master no Congresso. O governo do presidente Lula (PT) também não se movimenta a favor da CPI, apesar de alguns líderes governistas expressarem apoio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/02/2026

FIM DA ESCALA 6X1: ENTIDADES DA INDÚSTRIA SE DIZEM PREOCUPADAS E CITAM ‘GRAVES PREJUÍZOS À ECONOMIA’

Abimaq, que representa fabricantes de máquinas e equipamentos, fala em impacto de R\$ 178,8 bi nos custos de empregados formais com mudança

Por Eduardo Laguna (Broadcast)

Entidades da indústria manifestaram nesta terça-feira, 10, preocupação com a proposta que trata do fim da escala de trabalho 6X1. A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) divulgou nota em que expressa preocupação com a forma como o debate vem sendo conduzido.

Já a Abimaq, que representa fabricantes de máquinas e equipamentos, citou estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) que aponta impacto de R\$ 178,8 bilhões nos custos de empregados formais na indústria ao também manifestar preocupação com a proposta.

O cálculo apresentado no estudo da CNI considera uma eventual redução legal da jornada para 36 horas semanais, no modelo 4x3, sem redução proporcional dos salários. O impacto representaria um acréscimo de 25,1% em relação ao custo com pessoal, tendo como base valores de 2023.

Conforme o estudo, caso optem por contratar novos empregados para manter o nível de produção, as empresas terão mais despesas com salários, encargos legais e benefícios, como plano de saúde, previdência privada, auxílio-creche, transporte e alimentação.



CNI defende que qualquer mudança na legislação trabalhista considere a diversidade de realidades produtivas do País Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Em posicionamento sobre o tema, a CNI defende que qualquer mudança na legislação trabalhista considere a diversidade de realidades produtivas do País, os efeitos sobre os setores econômicos e empresas de diferentes portes, além das disparidades regionais e do impacto sobre a competitividade e a criação de empregos formais.

A Fiesp informa que tem dialogado com lideranças sindicais de trabalhadores e setores produtivos sobre a jornada de trabalho. Para a entidade da indústria paulista, qualquer alteração deve respeitar a soberania das negociações coletivas, conforme previsto na Constituição Federal.

“O engessamento da jornada por via constitucional, sem considerar as especificidades de cada setor, compromete a autonomia de empresas e trabalhadores”, comenta Paulo Skaf, presidente da Fiesp.

A entidade alerta para o risco de perda de competitividade e pressões inflacionárias se a transição a uma jornada com menos horas de trabalho acontecer sem o correspondente aumento de produtividade ou redução do “Custo Brasil”.

A medida, sustenta a Fiesp, impacta “severamente” a sustentabilidade de pequenas e médias empresas, devendo gerar retração econômica, fechamento de postos de trabalho formais e o avanço da informalidade, o que contraria diretamente o propósito original da emenda proposta.

A Abimaq, por sua vez, frisa que a medida representa um risco concreto de graves prejuízos à economia brasileira, à competitividade do setor produtivo e, principalmente, ao emprego formal.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/02/2026

SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS DA INTELBRAS REDEFINEM A SEGURANÇA CORPORATIVA NO VAREJO

Parceria com a Leroy Merlin Brasil exemplifica como um projeto de larga escala desenhado de forma integrada vai muito além da defesa do patrimônio para gerar valor real ao negócio

Por Intelbras e Estação Blue Studio

Perdas causadas por furtos ou falhas operacionais são um obstáculo histórico para a competitividade do varejo brasileiro. A Leroy Merlin Brasil, rede de home centers com mais de 50 lojas físicas distribuídas em diferentes regiões no País, decidiu confrontar esse problema ao substituir o modelo antigo de segurança, pulverizado e reativo, por um sistema robusto, centralizado e inteligente: idealizando o Sistema Integrado de Segurança (SIS), utilizando soluções tecnológicas da Intelbras.

Trata-se de um ecossistema tecnológico inteligente que, ao conciliar câmeras com imagens de alta qualidade, alarmes e controles de acesso em áreas sensíveis como estoques, permite ações preventivas, análise de riscos e respostas rápidas que antecipam e evitam incidentes. A nova abordagem envolveu a transição do antigo conceito de Circuito Fechado de Televisão (CFTV) para a Central de Controle e Comando (C3), um modelo avançado de gestão da segurança que une tecnologia, políticas, pessoas e governança, tudo sob a plataforma do software Defense, da Intelbras.



Soluções tecnológicas da Intelbras redefinem a segurança corporativa no varejo Foto: Divulgação/Intelbras

Antes da parceria, cada loja operava em separado – algumas mantinham vários contratos distintos de segurança, com equipamentos que não eram utilizados de forma integrada. A adoção de um modelo único e padronizado e escalável em todo o País contribui para aumentar a eficiência e reduzir os custos. Mais do que isso, consolida a segurança como pilar da estratégia do negócio da

Leroy Merlin Brasil, com ganhos significativos em governança, compliance e na proteção dos clientes, colaboradores e fornecedores.

“Ao proporcionar resultados concretos para o negócio, com base em inovação e cuidado, este projeto é um exemplo de como as tecnologias voltadas à segurança podem proteger não apenas o patrimônio, mas principalmente as pessoas”, destaca Raphael Rabello, gerente executivo de Soluções e Projetos na Intelbras. “Na governança de segurança corporativa da Leroy Merlin Brasil, conseguimos

unir tecnologia, processos e pessoas em um modelo único de gestão, enfatizando a eficiência, segurança e capacidade de expansão. Hoje, o sistema da Intelbras não é apenas parte da segurança, é parte do nosso negócio”, destaca Osmar Aguiar Júnior, Diretor de Integridade, Segurança de Pessoas e Ativos e Prevenção de Perdas da Leroy Merlin Brasil, que soma 27 anos de atuação no País.

Visão ampla

A implementação do SIS gerou uma profunda transformação cultural na Leroy Merlin Brasil em relação à segurança, passando de uma ferramenta operacional para uma gestão estratégica de negócio. Gestores de loja passaram a participar ativamente do planejamento, incluindo a opinião sobre o melhor posicionamento dos recursos.

O novo sistema começou a ser instalado em 2022, após protótipos nas unidades de Porto Alegre (RS) e Guarulhos (SP). Foi um processo amplo e minucioso em cada loja, pois envolveu a atualização da infraestrutura, incluindo troca de fiação e cabeamento, sem interrupções no monitoramento.

Hoje, o SIS proporciona aos gestores uma visão unificada e em tempo real do cenário de cada unidade, possibilitando tomadas de decisão imediatas. Essa resposta rápida é outro diferencial do sistema: uma decisão que antes poderia levar dias para ser tomada, agora acontece em minutos. A agilidade será ainda maior com a instalação da sala de gestão operacional nacional – estrutura que centralizará as informações e as decisões de ação, apoiada por Inteligência Artificial.

Tudo isso é realizado com as soluções tecnológicas desenvolvidas pela Intelbras, empresa sediada em São José (SC) que em março de 2026 completará 50 anos de história. Especializada em soluções de tecnologia em segurança, conectividade e energia, tem um portfólio completo para atender desde residências e pequenas empresas até grandes projetos, a exemplo da Leroy Merlin Brasil. Com mais de 6 mil colaboradores, a Intelbras tem três unidades na cidade-sede e outras em Tubarão (SC), Santa Rita do Sapucaí (MG), Manaus (AM) e Jaboatão dos Guararapes (PE).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/02/2026

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: 10/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

SILVIO COSTA FILHO ADMITE QUE LEILÃO DO TECON SANTOS 10 DEVE FICAR PARA MAIO

Ministro de Portos e Aeroportos disse que hoje são movimentados 6,5 milhões de contêineres no Porto de Santos e, com o certame, essa capacidade seria incrementada em 3,5 milhões de contêineres

Por Marlla Sabino e Taís Hirata, Valor — Brasília e São Paulo



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho — Foto: Wenderson Araujo/Valor

O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, admitiu nesta terça-feira (10) que o leilão do megaterminal de contêineres no Porto de Santos, o Tecon Santos 10, deve acontecer apenas em maio deste ano. A expectativa, segundo ele, é que o edital seja apresentado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva após o feriado de Carnaval e publicado no início do mês de março.

"Nossa expectativa é que, nos primeiros dez dias de março, tenha publicação de edital para que em maio possamos fazer o grande leilão. Estamos modelando ainda o edital para, ao lado da Antaq [Agência Nacional de Transportes Aquaviários], apresentar ao presidente Lula no pós-Carnaval e, a

partir daí, tomar decisão conjunta para efetivamente fazer o [leilão] do Tecon Santos 10", disse em evento promovido pelo BTG Pactual.

Segundo o ministro, hoje são movimentados 6,5 milhões de contêineres no Porto de Santos e, com o certame do terminal, essa capacidade seria incrementada em 3,5 milhões de contêineres. "Isso vai ampliar a competitividade do porto", afirmou.

O ministro afirmou que a pasta tem colocado na ordem do dia o desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Costa Filho disse que o país, que tem aberto novos mercados no setor do agronegócio, precisa ter portos estruturados. Nessa linha, afirmou que o governo tem olhado também para terminais regionais no Norte e Nordeste, para que sejam feitos leilões nessas regiões do Brasil.

Em janeiro, o Ministério de Portos e Aeroportos estabeleceu outorga mínima de R\$ 500 milhões para o leilão do megaterminal. Na ocasião, a pasta definiu a modelagem final e encaminhou os documentos para a agência reguladora, para elaboração e publicação do edital. Segundo apurou o Valor, a expectativa na Antaq é que o tema seja julgado pelo colegiado ainda neste mês.

Durante o evento, o ministro apresentou dados sobre as concessões no segmento nos últimos anos. Segundo ele, de 2013 a 2022 foram realizados 40 leilões no setor portuário brasileiro. "Em três anos de governo Lula já foram mais de 25 e vamos fechar 2026 com 40 leilões", disse na abertura do painel. Ele afirmou que os demais países têm visto o Brasil como uma janela de oportunidade para investimentos.

Transportes

Também presente no evento, o ministro dos Transportes, Renan Filho, ressaltou que os investimentos em infraestrutura, considerado recursos privados e públicos, devem somar R\$ 35 bilhões neste ano.

"No passado muito recente no Brasil era comum vir em mesas como essa e observar reclamações do setor produtivo, que o Brasil não era destino do investimento, que as agências precisavam avançar. Hoje, o Brasil tem o maior pipeline de concessões rodoviárias", afirmou.

Segundo ele, ao longo de 2026, devem ser realizados cerca de 20 certames de rodovias e ferrovias, colocada como o grande destaque para o ano. "A malha ferroviária será a vedete. Com a saída de algumas rodovias que eram ativos principais, aumenta a atratividade relativa das ferrovias e ampliar as ferrovias é destino fundamental para desenvolvimento, sobretudo no Brasil central."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/02/2026

CUBA ESTÁ SEM RECEBER PETRÓLEO ESTRANGEIRO PELA 1ª VEZ EM UMA DÉCADA

Escassez de combustíveis da ilha deve se agravar após suspensão dos embarques do México por pressão de Donald Trump

Por Bloomberg



A decisão anunciada ontem pelo México de interromper todos os embarques de petróleo para Cuba representou um golpe para o país, que registrou o primeiro mês sem importações da commodity pela primeira vez em uma década.

O México havia emergido como principal fornecedor de petróleo de Havana depois que o presidente dos EUA, Donald Trump, ordenou a captura do líder venezuelano Nicolás Maduro e interrompeu os fluxos de combustível daquele que vinha sendo o

aliado mais fiel da ilha comunista.



Os embarques mensais de petróleo bruto do México ajudavam Cuba a produzir gasolina suficiente para atender cerca de um mês de demanda, segundo cálculos da Bloomberg.

Mas a presidente do México, Claudia Sheinbaum, confirmou ontem que os embarques de petróleo seriam suspensos diante da ameaça de Trump de impor tarifas a quaisquer produtos provenientes de países que vendam ou forneçam petróleo a Cuba.

As importações de petróleo para a ilha chegaram a zero em janeiro, o que não ocorre desde 2015, de acordo com dados de navegação e da Kpler.

Os volumes estão sob ameaça desde dezembro, quando os Estados Unidos lançaram um bloqueio naval para perseguir os chamados navios da "frota fantasma" que transportam petróleo sob sanções de países como Venezuela e Rússia.

Trump vem pressionando para enfraquecer o governo comunista de Cuba após derrubar o líder socialista da Venezuela, e a pressão sobre o fornecimento de combustível está estrangulando a economia cubana.

As filas de várias horas nos postos de gasolina vêm piorando em toda Havana. O país enfrenta escassez de tudo, desde gás de cozinha até água e eletricidade.

A falta de combustível de aviação levou Havana a informar às companhias aéreas que elas não poderão reabastecer na ilha pelo próximo mês. Além disso, pelo menos dois grandes resorts de praia deveriam fechar devido à escassez de gasolina.

Cuba é alvo de sanções dos Estados Unidos desde a década de 1960, mas o petróleo do México para a ilha, rotulado como ajuda humanitária, vinha permitindo esse fluxo.

Quase 80% das necessidades de petróleo importado da ilha foram atendidas por México e Venezuela no ano passado, segundo dados da Kpler.

Sheinbaum rejeitou de forma contundente na segunda-feira a iniciativa de Trump de sufocar as importações de petróleo de Cuba. "Isso não está certo. Eles não têm combustível para hospitais ou escolas. As pessoas estão sofrendo", disse ela.

As forças dos Estados Unidos apreenderam em dezembro o navio Skipper, que transportava petróleo bruto que permitiria a Cuba produzir combustível suficiente para cerca de três meses de demanda por gasolina.

O último navio petroleiro que descarregou em Cuba chegou no fim de dezembro, poucos dias antes de as forças dos Estados Unidos desembarcarem na Venezuela, segundo dados da Kpler.

É difícil estimar por quanto tempo os estoques de combustíveis para veículos vão durar, já que Cuba não divulga essas informações.

Em um raro comentário feito em 2024, um funcionário do governo disse que a demanda por gasolina na ilha, de cerca de 10 milhões de habitantes, soma aproximadamente 8.200 barris por dia e tem sido atendida apenas de forma marginal em meio a sanções e bloqueios.

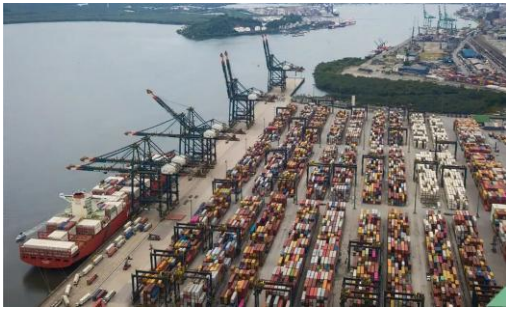
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/02/2026

GOVERNO AMPLIA LIMITES DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília

— Foto: Divulgação/Porto de Santos



O Ministério de Portos e Aeroportos autorizou a ampliação dos limites da área do Porto de Santos, em São Paulo. Os novos parâmetros da poligonal do porto organizado estão previstos em portaria assinada pelo ministro Silvio Costa Filho, publicada nesta terça-feira (10) no Diário Oficial da União.

A área do Porto Organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao Porto. As poligonais dos portos delimitam os limites físicos da

área do porto organizado, dentro dos quais a autoridade portuária exerce o poder de gestão. A área é definida pelo Poder Executivo e leva em consideração fatores como acessos marítimos e terrestres, eficiência operacional e instalações existentes.

Ao Valor, o Secretário Nacional de Portos do Ministério, Alex Avila, explicou que a área do Porto foi ampliada em 17,2 milhões de metros quadrados com os parâmetros previstos na portaria. As mudanças, segundo ele, levam a um novo cenário para o Porto de Santos do ponto de vista do planejamento, uma vez que, nos parâmetros anteriores à mudança da poligonal, não havia mais áreas disponíveis para a expansão do porto.

"Estamos vislumbrando o crescimento do porto a médio e longo prazo, permitindo que ele tenha condições de realizar novas expansões para atender os diversos segmentos de cargas com os quais trabalha", afirmou. Do total de 17,2 milhões de metros quadrados acrescidos, 4,8 milhões correspondem a áreas terrestres e 12,4 milhões a áreas aquáticas.

A definição por parte do Executivo ocorre após um processo de discussão sobre a nova poligonal do Porto de Santos. Em abril de 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos abriu consulta pública para o projeto de expansão. A proposta da Autoridade Portuária de Santos (APS) previa uma ampliação dos atuais 7,8 milhões de m² para mais de 20 milhões de m², passando a incluir áreas em Cubatão, São Vicente e Bertioga, além de Santos e Guarujá.

Neste primeiro ato, explica o secretário, o ministério contemplou as discussões já pacificadas. O debate, no entanto, deve se prolongar em relação a áreas pleiteadas pela Autoridade Portuária, consideradas estratégicas do ponto de vista da gestão portuária, que são as Vilas dos Criadores, a Vila de São Vicente e áreas em Cubatão. Esses trechos, segundo Avila, podem eventualmente ser incluídos em uma segunda alteração da poligonal.

"Continuamos essas análises para que, em uma eventual segunda revisão da poligonal, tenhamos, possivelmente, condições de contemplá-las na área portuária. Mas isso, obviamente, vai ser ainda matéria de continuidade de análise técnica, de análise jurídica, para superar todos os elementos que precisam ser esclarecidos para que não tenham fragilidades processuais. Logo que essas fragilidades processuais venham a ser tratadas e sanadas, nós possivelmente teremos um segundo momento de revisão da poligonal." A Autoridade Portuária irá, com base nas coordenadas e parâmetros técnicos previstos na portaria, calcular a nova área de abrangência do Porto organizado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/02/2026

TRUMP AMEAÇA IMPEDIR A ABERTURA DA NOVA PONTE EUA-CANADÁ

A Ponte Internacional Gordie Howe foi financiada pelo Canadá porque os EUA se recusaram a pagar por ela e deverá ser inaugurada nos próximos meses

Por David Shepardson, Em Reuters 10/02/2026

O presidente dos EUA, Donald Trump, ameaçou nesta segunda-feira impedir a inauguração da nova ponte de US\$ 4,7 bilhões que liga Detroit a Windsor, em Ontário, em mais um ataque ao Canadá por questões comerciais.



Trump citou a recusa do país em estocar algumas bebidas alcoólicas americanas em lojas canadenses, as tarifas canadenses sobre produtos lácteos e suas negociações comerciais com a China.

Vista da Ponte Internacional Gordie Howe, ainda em construção, e, ao fundo, da usina hidrelétrica Atura Power - Brighton Beach, em Windsor, Ontário, Canadá — Foto: REUTERS/Carlos Osorio/Foto de Arquivo

A Ponte Internacional Gordie Howe foi financiada pelo Canadá porque os EUA se recusaram a pagar por ela e deverá ser inaugurada nos próximos meses. Os custos serão financiados por meio de pedágios ao longo de 30 anos.

"Não permitirei que esta ponte seja inaugurada até que os Estados Unidos sejam totalmente compensados por tudo o que lhes demos e, também, o que é importante, que o Canadá trate os Estados Unidos com a justiça e o respeito que merecemos", disse Trump nas redes sociais. "Iniciaremos as negociações IMEDIATAMENTE. Com tudo o que lhes demos, deveríamos deter, talvez, pelo menos metade deste ativo."

Em 2012, o então governador de Michigan, Rick Snyder, aceitou uma oferta do governo canadense para financiar a maior parte dos custos da nova ponte Gordie Howe e tomou a medida incomum de usar a autoridade executiva para contornar o legislativo. A construção começou em 2018 e a ponte está quase concluída.

Em 30 de janeiro, o Departamento de Segurança Interna dos EUA publicou uma norma declarando a ponte como um ponto de entrada oficial e afirma que a ponte economizará US\$ 12,7 milhões anualmente para os viajantes, reduzindo o congestionamento e o tempo de viagem, além de facilitar o fluxo de tráfego.

A Embaixada do Canadá em Washington e a autoridade responsável pela ponte não se pronunciaram de imediato.

Um porta-voz da governadora de Michigan, Gretchen Whitmer, do Partido Democrata, disse: "O Canadá financiou a construção da ponte - que foi construída por trabalhadores da construção civil sindicalizados de ambos os lados da fronteira - e ela será operada sob um acordo de propriedade conjunta entre Michigan e o Canadá ... Ela será inaugurada de um jeito ou de outro."

A senadora Elissa Slotkin, democrata de Michigan, afirmou: "O cancelamento deste projeto terá sérias repercussões. Custos mais altos para as empresas de Michigan, cadeias de suprimentos menos seguras e, em última análise, menos empregos."

Ela acrescentou que Trump está "punindo os moradores de Michigan por uma guerra comercial que ele mesmo iniciou. A única razão pela qual o Canadá está prestes a fechar um acordo comercial com a China é porque o presidente Trump os prejudicou durante um ano."

A representante Debbie Dingell, democrata de Michigan, disse que Trump apoiou a construção da ponte em 2017. "Nada mudou. Não podemos esquecer que o Canadá é nosso amigo e aliado", disse Dingell. "Temos que parar com esses ataques baixos. Isso não ajuda ninguém e prejudica especialmente nossa economia."

Em 2023, Detroit era o segundo maior porto de carga dos EUA em valor e o maior na fronteira EUA-Canadá, movimentando US\$ 126 bilhões em valor comercializado por caminhões. A ponte ajudará a aliviar o tráfego de caminhões, atualmente gerenciado pela Ponte Ambassador.

A Ponte Gordie Howe reduzirá o tempo de travessia em 20 minutos, economizando US\$ 2,3 bilhões para os caminhoneiros ao longo de 30 anos, de acordo com um estudo da Universidade de Windsor.

Durante seu segundo mandato, Trump fez diversas ameaças contra o Canadá e aumentou drasticamente as tarifas sobre o país vizinho do norte dos EUA. No mês passado, ele afirmou que impor uma tarifa de 100% ao Canadá caso o país concretizasse um acordo comercial com a China.

Em janeiro, o primeiro-ministro canadense, Mark Carney, viajou à China para tentar restabelecer a relação tensa entre os dois países e firmou um acordo comercial com o segundo maior parceiro comercial do Canadá, depois dos Estados Unidos.

Em janeiro, Trump também afirmou que os EUA iriam revogar a certificação dos jatos executivos Bombardier Global Express e ameaçou impor tarifas de importação de 50% sobre todas as aeronaves fabricadas no Canadá até que Ottawa certificasse uma série de aviões produzidos pela concorrente americana Gulfstream. Até o momento, o governo Trump não tomou nenhuma medida contra as aeronaves canadenses.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONCESSÃO DA DRAGAGEM EM SANTOS PREVÊ R\$ 688 MILHÕES EM INVESTIMENTOS MÍNIMOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 09/02/2026 - 22:52



Além do aprofundamento do canal para até 17m, escopo traz necessidade de estudos adicionais de viabilidade para aprofundamento futuro do canal para 18m. Concessionária também deverá cuidar do 'desmembramento' do licenciamento ambiental

A concessão da dragagem do canal de acesso ao Porto de Santos (SP) à iniciativa privada, prevista para entrar em consulta pública, estima investimentos mínimos de R\$ 688 milhões a serem despendidos em todas as fases de implementação do

projeto, para aprofundar, de 15 metros para 16m e, posteriormente, para 17m, além da manutenção desses patamares. Os custos de implantação e operação dos serviços prestados (Opex) incluem mão de obra operacional, dragagem de manutenção, levantamento hidrográfico, análise de material dragado, manutenção de sinalização náutica, embarcações e veículos para transporte de funcionários, custos ambientais, manutenção do VTMS e seguros administrativos.

De acordo com os estudos, caberá ao concessionário a dragagem de manutenção dos berços públicos e dos berços arrendados do porto. Entretanto, a dragagem de aprofundamento dos berços ficará a cargo da autoridade portuária ou do arrendatário respectivo, excluída a dragagem de manutenção dos berços dos terminais de uso privado (TUPs) existentes no complexo.

A concessionária deverá implantar e operar o sistema integrado de monitoramento do tráfego de embarcações (VTMS), contribuindo para o acompanhamento em tempo real das embarcações e para elevação dos padrões de segurança e eficiência das manobras. O projeto prevê a modernização do sistema atual de balizamento, com a substituição das boias flutuantes existentes por boas articuladas de maior durabilidade e confiabilidade operacional.

A minuta projeta receitas dos serviços de utilização do canal de acesso aquaviário e a utilização do polígono de disposição oceânica (PDO) ao longo dos 25 anos, que é o período do contrato. O escopo ainda prevê estudos adicionais de viabilidade para aprofundamento futuro do canal para 18m e



elaboração de projetos destinados à implantação de um guia corrente no trecho 1, estrutura concebida para reduzir as taxas de assoreamento e mitigar custos de manutenção.

A diretora Flávia Takafashi, relatora do processo na Antaq, explicou que o contrato foi desenhado com uma taxa de desconto proposta inicialmente de 10,62%, ajustada para 9,92% em 2022. A estrutura tarifária composta mantém a lógica da 'Tabela 1' de preço da Autoridade Portuária de Santos (APS), com cobrança de tonelagem de porte bruto (TPB). "A tarifa teto evoluirá segundo a curva de escalonamento vinculada à entrega efetiva das etapas das obras de aprofundamento do canal, de modo a assegurar alinhamento entre remuneração e desempenho", disse Flávia.

Para assegurar a execução dos investimentos obrigatórios, o modelo estabelece a utilização de uma 'conta retenção', cuja liberação ocorrerá após entrega das obras estruturantes, estimadas para o sétimo ano contratual. A minuta menciona o pagamento pela concessionária de contribuição fixa anual no valor de R\$ 200 milhões e de contribuição variável, equivalente a 23,03% da receita operacional bruta.

Licenciamento

Os estudos atestaram que o Porto de Santos possui licença de operação (LO) vigente até 2032, emitida pelo Ibama, que contempla a dragagem de manutenção do canal. A relatora ponderou que caberá à futura concessionária o 'desmembramento' do licenciamento de operação a ser requerido a partir do contrato da eficácia.

A dragagem de aprofundamento, por constituir intervenção de maior porte, demandará licença de instalação (LI) específica onde os estudos e procedimentos serão conduzidos de acordo com as normas ambientais aplicáveis. Estão previstas duas renovações da licença ao longo da vigência contratual.

O canal de acesso ao Porto de Santos possui comprimento total de 24,6 quilômetros, distribuídos em quatro trechos, com largura mínima de 220 metros, profundidade nominal atual de 15m, com calado operacional homologado de 13,5m na baixa mar e 14,5m na preamar.

A versão mais atualizada dos estudos considera execução de obras e serviços necessários ao aprofundamento do canal para 16m em uma primeira etapa, seguida pela profundidade final de 17m, considerando tolerância de 0,7m, conforme diretrizes estabelecidas nos estudos de engenharia.

Os volumes estimados a serem realizados à dragagem do canal de acesso para alcançar 16m preveem um material dragado de aproximadamente 7,26 milhões de m³, e outro de aproximadamente 6,96 milhões de m³ para alcançar 17m.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/02/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 10/02/2026