

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 029/2026
Data: 18/02/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
COLISÃO ENTRE NAVIO E BALSAS NO PORTO DE SANTOS É INVESTIGADA PELA CAPITANIA NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
SETOR PORTUÁRIO PRIORIZA INTELIGÊNCIA CLIMÁTICA PARA OTIMIZAR OPERAÇÕES	5
EDIFÍCIO ANTIGO NA SEDE ADMINISTRATIVA DO PORTO DE SANTOS SERÁ REFORMADO	7
PARANÁ IMPLANTA NOVO SISTEMA PARA METEOROLOGIA; VEJA COMO FUNCIONA	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
PARTICIPAÇÃO NORDESTINA ATINGE 21% DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NACIONAL.....	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – O NECESSÁRIO DESPERTAR DAS HIDROVIAS.....	12
OPINIÃO - ARTIGOS – DIREITO - A FRAUDE PERFEITA? COMO DEEPFAKES ESTÃO EXPLORANDO O FATOR HUMANO NAS ORGANIZAÇÕES	13
<i>NACIONAL - HUB – curtas - Silvio Costa Filho cumpre agenda de Carnaval ao lado de Lula em Recife e de João Campos em Olinda.....</i>	<i>14</i>
<i>Carnaval e eleições.....</i>	<i>14</i>
<i>Aliados e aliados.....</i>	<i>14</i>
<i>Vaga no TCU.....</i>	<i>14</i>
<i>Apoio parcial.....</i>	<i>14</i>
<i>O voto de Moraes.....</i>	<i>15</i>
POLÍTICA - Ex-MINISTRO DE BOLSONARO CRITICA PL E TROCA DE SIGLA	15
TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT PUBLICA EDITAL DA ROTA DOS SERTÕES COM LEILÃO MARCADO PARA MAIO	16
TRANSPORTES – RODOVIAS - AUTUAÇÕES POR DESCUMPRIMENTO DO PISO DO FRETE CRESCEM 44% EM 2026.....	17
TRANSPORTES – RODOVIAS - DNIT FISCALIZA OBRAS NAS BR-135 E BR-222 NO MARANHÃO	18
TRANSPORTES - RODOVIAS - PAVIMENTAÇÃO DA SC-281 AVANÇA PARA ETAPA FINAL NO ALTO VALE	19
TRANSPORTES - RODOVIAS - PR-151 ALCANÇA 33% DE EXECUÇÃO EM OBRA DE R\$ 257 MILHÕES.....	20
TRANSPORTES - FERROVIAS - ANTT VISTORIA OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM TRECHOS NO CEARÁ	20
TRANSPORTES - HIDROVIAS - GOVERNO ACELERA AGENDA DAS HIDROVIAS E AMPLIA PROJETOS PELO PAÍS	21
TRANSPORTES - PORTOS - MARINHA ABRE INQUÉRITO APÓS COLISÃO ENTRE NAVIO E BALSAS EM SANTOS	22
TRANSPORTES - PORTOS – OUTROS EPISÓDIOS NO CANAL JÁ INTERROMPERAM A TRAVESSIA SANTOS-GUARUJÁ	23
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - URUGUAI RECEBE OS DOIS PRIMEIROS A-29 SUPER TUCANO FABRICADOS NO BRASIL.....	24
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AVIÃO DA FAB FAZ VOO DE QUASE 19 HORAS ENTRE ÍNDIA E BRASÍLIA	25
ENERGIA - PARCERIA BRASIL - DINAMARCA DEFINE AGENDA DE COOPERAÇÃO ENERGÉTICA PARA 2026	26
ENERGIA – MATRIZ ELÉTRICA CRESCE 543 MW EM JANEIRO, COM LIDERANÇA DA FONTE	26
PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO FECHA EM QUEDA APÓS SINAL DE AVANÇO ENTRE EUA E IRÃ.....	27
MINERAÇÃO - OURO CAI QUASE 3% COM DÓLAR FORTE E ALÍVIO GEOPOLÍTICO SOLARAQUAVIÁRIO	28
MINERAÇÃO - EMPRESA INDIANA INVESTE US\$ 40 MILHÕES NA CBL E AMPLIA REFINO DE LÍTIO EM MG	28
MINERAÇÃO – PREJUÍZO BILIONÁRIO NO FIM DO ANO REDUZ LUCRO DA VALE EM 2025.....	30
COMÉRCIO EXTERIOR - LULA BUSCA ACORDOS NA ÍNDIA E NA COREIA DO SUL	31
COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAS DOS EUA SOBRE AÇO E ALUMÍNIO VÃO CONTINUAR EM VIGOR	33
FINANÇAS - TRIBUNAL DE CONTAS MONITORA PROJETO DE MOEDA DIGITAL DO BC.....	33
FINANÇAS - PicPAY NOTIFICA CADE SOBRE COMPRA DA SEGURADORA KOVR.....	34
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NUNCA FALAMOS TANTO, NUNCA PENSAMOS TÃO POUCO	35
JUSTIÇA - RECEITA DETECTA VIOLAÇÃO DE DADOS DE PARENTES DE MINISTROS	37
JUSTIÇA - UNAFISCO CRITICA AÇÃO DO STF CONTRA SERVIDORES	38
JUSTIÇA - VEJA QUEM SÃO OS INVESTIGADOS PELO VAZAMENTO DE DADOS SIGILOSOS	40
INTERNACIONAL - IRÃ VÊ AVANÇO EM RODADA DE NEGOCIAÇÕES COM EUA	40
INTERNACIONAL - IRANIANOS AINDA RESISTEM A ‘LINHAS VERMELHAS’ TRAÇADAS POR TRUMP	41
INTERNACIONAL - CONGRESSO DO PERU DESTITUI PRESIDENTE INTERINO	42
INTERNACIONAL - CANADÁ LANÇA ESTRATÉGIA PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA MILITAR DOS EUA	42
JORNAL O GLOBO – RJ.....	43
JAPÃO VAI INVESTIR US\$ 36 BI EM PROJETOS DE MINERAIS CRÍTICOS E PETRÓLEO NOS EUA	43
VEJA O QUE LULA VETOU E O QUE MANTEVE NO PROJETO DE REAJUSTE PARA SERVIDORES DA CÂMARA, SENADO E TCU	46
VAZAMENTO NA RECEITA: APURAÇÃO É CORRETA, MAS ORIGEM DO INQUÉRITO PROVOCA CRÍTICAS AO SUPREMO	47
REVOLUÇÃO NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: EUROPA DESCOBRE SUA PRÓPRIA ‘MINA DE OURO BRANCO’.....	48
NAVIO PORTA-CONTÊINERES BATE EM DUAS BALSAS NO PORTO DE SANTOS	49



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 50

CUSTO PARA O FGC COM O CASO MASTER PODE CHEGAR A R\$ 58 BILHÕES COM A LIQUIDAÇÃO DO BANCO PLENO.....	50
AGENDA FERROVIÁRIA, DE R\$ 140 BI, PREVÊ OITO LEILÕES PARA TENTAR DESTRAVAR SETOR APÓS DÉCADAS	51
EXPORTAÇÕES DO AGRO RECUAM 2,2% EM JANEIRO, A US\$ 10,8 BILHÕES.....	53
EMBRAER ENTREGA DOIS PRIMEIROS A-29 SUPER TUCANOS PARA FORÇA AÉREA URUGUAIA.....	54
EMPRESÁRIOS TENTAM EMPLACAR 'REDATA PARALELO', COM DESONERAÇÃO NOS ESTADOS	55

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 56

GOVERNO VAI APLICAR DIREITO ANTIDUMPING À IMPORTAÇÃO DE AGULHAS HIPODÉRMICAS ORIGINÁRIAS DA CHINA.....	56
TRABALHADORES MARÍTIMOS INICIAM GREVE CONTRA REFORMA TRABALHISTA NA ARGENTINA.....	56
HAPAG-LLOYD CONFIRMA COMPRA DA RIVAL ISRAELENSE ZIM POR US\$ 4,2 BI.....	57
SETOR PORTUÁRIO ABRE 2026 COM LEILÃO DE QUATRO TERMINAIS E R\$ 229 MILHÕES EM OBRAS	58
RESTRIÇÃO DOS EUA A NAVIOS CHINESES IMPULSIONA INDÚSTRIA NAVAL DA COREIA DO SUL	59

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 61

CK HUTCHISON AMEAÇA ENTRAR NA JUSTIÇA SE MAERSK ASSUMIR ADMINISTRAÇÃO DE TERMINAIS NO PANAMÁ	61
QUEDA DE JUROS E PREVISIBILIDADE SÃO ESSENCIAIS PARA ESTIMULAR INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA, AVALIA FIRJAN.....	61

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 62

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COLISÃO ENTRE NAVIO E BALSAS NO PORTO DE SANTOS É INVESTIGADA PELA CAPITANIA NO LITORAL DE SÃO PAULO

Investigação vai analisar causas e responsabilidades do acidente no Canal do Porto; ninguém ficou ferido

Por ATribuna.com.br 18 de fevereiro de 2026



Vídeo registra o momento em que navio cargueiro atinge as balsas fFE-14 e TB-15. na noite de segunda Santos (Reprodução)

A Capitania dos Portos de São Paulo instaurou um Inquérito Administrativo sobre Acidente e Fatos para apurar as causas e responsabilidades do acidente envolvendo o navio cargueiro Seaspán Empire, de bandeira de Singapura, e duas balsas que fazem a travessia Santos-Guarujá, na noite de

segunda-feira (16).

Em entrevista à TV Tribuna, na tarde de terça-feira (17), o capitão dos Portos de São Paulo, capitão de mar e guerra Leandro Gomes Mendes, reforçou que é necessário aguardar o resultado da investigação para saber o que de fato provocou o acidente no Canal do Porto de Santos.

“Esse inquérito vai poder nos passar exatamente o que aconteceu, porque temos questões testemunhais, periciais e documentais para ver se as embarcações estavam ok ou não; além disso, verificar se todos os regulamentos foram cumpridos. Então, se nos apegarmos somente a um fator desses, podemos desprezar outros”, pontuou o capitão.

“Apesar da grande ansiedade de todos saberem o que aconteceu, é o inquérito que vai prover todas essas respostas, quem estava cometendo alguma falta ou não, se houve algum problema de máquinas. Tudo isso já está acontecendo desde o registro do acidente”, complementou Leandro Gomes Mendes.

A Marinha reforçou a importância da condução prudente das embarcações e da manutenção dos equipamentos de segurança.



Balsas FB-14 e FB-15 (à esquerda e à direita da imagem) permaneceram atracadas e fora de operação (Alexsander Ferraz/AT)

Como foi

O navio cargueiro Seaspán Empire atingiu duas balsas que atravessaram o canal de navegação, por volta das 22 horas de segunda-feira. Não houve feridos. Em um vídeo recebido por A Tribuna, é possível ver as balsas FB-14 e

FB-15, que fazem a travessia entre Santos e Guarujá, no meio da rota por onde o navio passaria.

Mesmo com o porta-contêineres avançando, elas continuam na frente. O cargueiro bate e arrasta uma das balsas por alguns metros. Pessoas que estavam nas balsas se jogaram no mar.

Praticagem

Em nota, a Praticagem informou que as balsas navegavam a contrabordo uma da outra e que foi feito contato com o ferry boat quando o navio passava pelo Armazém 35, “mas uma das balsas e a outra que estava em manutenção sendo rebocada inadvertidamente atravessaram na frente do navio”.

Segundo a Praticagem, os quatro tripulantes das balsas (o comandante mais os marinheiros) pularam na água. “Os marinheiros das lanchas da Praticagem resgataram os quatro que não se feriram. Como as balsas estavam vazias, sem veículos a bordo, não houve nenhum problema mais grave”.



Navio Seaspam Empire estava atracado em terminal na manhã de terça-feira (17) (Alexsander Ferraz/AT)

Autoridade Portuária Em vídeo, o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, comentou o caso e destacou que este episódio reforça ainda mais a importância da construção do túnel Santos-Guarujá.

“Não é razoável que uma rota de logística de escala global continue sendo compartilhada dessa maneira. A construção do túnel Santos-Guarujá é uma medida estrutural de segurança da navegação, de proteção à vida e de eficiência operacional. Separar o tráfego portuário do tráfego urbano é uma decisão técnica, moderna e absolutamente necessária”.

A APS informou que o navio Seaspam Empire seguiu para a área de fundeio e depois atracou no terminal DP World. A navegação no Porto não foi interrompida.

Estado

Também em nota, a Secretaria Estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), por meio da Coordenadoria de Travessias, confirmou que, no momento do acidente, as balsas FB-14 e FB-15 estavam fora de operação e ocupadas apenas por suas tripulações, sem veículos de passeio ou passageiros.

A Semil explicou que não houve feridos e os danos foram materiais. “Diante do ocorrido, as embarcações envolvidas estão fora de operação no lado de Santos, aguardando determinação da Capitania dos Portos. A travessia de balsas entre as cidades opera normalmente com as demais embarcações da frota”.

Ainda de acordo com a Semil, a Coordenadoria de Travessias acompanha a apuração dos fatos junto às autoridades marítimas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/02/2026

SETOR PORTUÁRIO PRIORIZA INTELIGÊNCIA CLIMÁTICA PARA OTIMIZAR OPERAÇÕES

Uso estratégico de dados e análises ajuda a prevenir desastres, orientar decisões e até planejar infraestrutura

Por Anderson Firmino 18 de fevereiro de 2026



Previsão do tempo e das condições do mar é fundamental para auxiliar na atracação de navios no Porto (Fabrício Costa/Arquivo AT)

Capacidade de coletar, analisar e usar dados sobre clima e mudanças climáticas para orientar decisões práticas. Esse é o objetivo da inteligência climática, uma ferramenta que ganha adeptos em um contexto onde a operação portuária exige cada vez mais agilidade e precisão.



A preocupação afeta empresas portuárias assim como gestoras de complexos portuários. E esse uso estratégico de dados e análises sobre o clima ajuda a prevenir desde desastres até planejar infraestrutura, agricultura e energia.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) prevê a implantação de uma plataforma de previsão local das condições de mar e tempo para otimização do planejamento e operação das atividades portuárias.

“Entre os objetivos, estão aprimorar o modelo de previsão, com um foco maior na previsão de ventos, onda, maré e corrente; visibilidade; transparência na comparação entre os dados medidos pelas estações e os modelos previstos, permitindo ajustes contínuos para garantir a precisão junto aos pontos críticos de segurança na navegação; aumento da segurança e eficiência das operações portuárias e melhoria na tomada de decisão relativa a questões meteorológicas”, lista a APS.

Em 2024, a gestora do cais santista firmou um acordo de cooperação visando ao desenvolvimento e implementação do i4cast, desenvolvido pela i4Sea. De acordo com o CEO da empresa, Mateus Lima, a inteligência climática parte da combinação dos dados e gráficos com o histórico da região. A empresa, com sede na Bahia, vem ganhando tração ao oferecer soluções por meio de uma plataforma com as condições de mar e tempo para otimização do planejamento das operações.

“O Porto de Santos é um dos que tem mais tempo de espera, extremamente congestionado. A inteligência climática reduziu o tempo de espera de um de nossos clientes de sete para três dias. Então, ela é capaz de otimizar (a solução para) um gargalo que é o tempo de espera dos navios”.

As decisões vão desde o melhor momento para o fechamento do canal de navegação, por conta de condições climáticas adversas, à contratação ou não de um turno de trabalhadores para um período de trabalho. Ele cita um exemplo onde a decisão com base na inteligência climática é fundamental.

“Se um gerente de operações de um terminal de contêineres sabe que há 75% de chance de o Porto fechar à meia-noite — horário previsto para a chegada de um navio vindo de Paranaguá — ele precisa decidir como agir. Se o navio chegar nesse horário, pode ficar parado na barra, gerando custos e atrasos. Uma alternativa é antecipar a viagem”, pontua.

Tecnologia otimiza a movimentação de navios

A inteligência climática tem entrado na rotina dos terminais por exigências crescentes da operação logística no Porto de Santos. Um deles é a Santos Brasil, cuja preocupação com a otimização do tempo e ocupação dos berços tem sido benéfica para a movimentação.

“A gente seguia muito informações climáticas que existiam na internet. Só que a assertividade não era tão precisa. Foi quando nos apareceu uma plataforma que poderia dar essa previsibilidade. Então, começamos a personalizar a operação do terminal com esses cenários de mudanças climáticas”, afirma a diretora de Planejamento Operacional da Santos Brasil, Evelyn Lima.

Segundo ela, essa preocupação começou em 2021, por conta das restrições que existiam às manobras de navios maiores que começavam a operar em Santos. “Fomos identificando que o navio chegava na barra, a operação programada, equipamentos e pessoas requisitadas, o berço livre e o navio não conseguia entrar, aguardando uma próxima maré ou esperar o mau tempo passar. A ferramenta veio para equalizar isso”, relata.

Evelyn cita um exemplo onde a inteligência climática foi importante para a otimização do tempo de um cliente. “O navio iria chegar no início do mau tempo. Ficar esperando na barra gera emissão de carbono e é um custo muito alto. O que ele resolveu? Ir primeiro para Paranaguá, onde havia berço livre, e em 48 horas seguir para Santos. É a confiança que o terminal dá para o armador de tomar decisões”.

Evelyn conta que possui um time que fica 24 horas por dia na coordenação, junto com os agentes dos navios. Cinco dias antes da chegada da embarcação é possível ter parâmetros sobre prováveis

atrasos. “Então, entramos em contato com os armadores e questionamos se valeria fazer um transbordo aqui, ao invés de ficar preso no Sul”, aponta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/02/2026

EDIFÍCIO ANTIGO NA SEDE ADMINISTRATIVA DO PORTO DE SANTOS SERÁ REFORMADO

Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou edital para contratar empresa que será responsável pela obra

Por A Tribuna.com.br 18 de fevereiro de 2026



Gestora do Porto reformará um dos galpões existentes em sua sede para receber departamentos (Alexsander Ferraz/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou o edital 11/2026, para contratar a empresa que fará o projeto básico das obras de reforma e restauro do antigo edifício onde funcionava uma oficina mecânica, dentro da sede administrativa do Porto de Santos. O local será reformado para receber a Diretoria de Operações (Diope) e suas superintendências.

O contrato terá vigência de 16 meses e o prazo para envio das propostas vai até as 10 horas da próxima segunda-feira. Ganha quem oferecer o menor preço no serviço. A abertura e classificação das propostas recebidas ocorrerão no dia 10 de março, às 10 horas.

O espaço

A intenção da APS é reaproveitar um galpão de 5 mil metros quadrados (m²) para acomodar a Diope e as superintendências de Operações Portuárias (Supop), da Guarda Portuária (SupGP) e de Meio Ambiente (Sumas). O espaço, situado dentro do complexo da presidência, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, no Macuco, em Santos, passará por adaptações para abrigar os escritórios e outras instalações.

Atualmente, a SupGP e a Sumas funcionam em um imóvel externo, com entrada pelas ruas Rodrigo Silva e José do Patrocínio e Avenida Doutor Esmeraldo Soares Tarquínio de Campos Filho — área que deverá ser desocupada futuramente devido às obras do túnel imerso Santos-Guarujá.

O projeto funcional da nova edificação já foi concluído. Os valores para a realização de toda a reforma ainda não foram fechados. A previsão é contratar a obra até o fim deste ano. A execução deve durar um ano. A ideia da APS é que os trabalhos sejam concluídos até o fim de 2027 para que a mudança ocorra.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/02/2026

PARANÁ IMPLANTA NOVO SISTEMA PARA METEOROLOGIA; VEJA COMO FUNCIONA

O Sistema de Monitoramento de Tráfego Aquaviário e Dados Meteoceanográficos (Simport) funciona 24 horas e apresenta condições meteorológicas, climáticas e parâmetros oceanográficos

Por A Tribuna.com.br 17 de fevereiro de 2026

Já está disponível no site da Portos do Paraná, que administra Paranaguá e Antonina, a previsão fornecida pelo sistema de monitoramento meteorológico em tempo real contratado pela Autoridade Portuária. O Sistema de Monitoramento de Tráfego Aquaviário e Dados Meteoceanográficos (Simport) funciona 24 horas e apresenta condições meteorológicas, climáticas e parâmetros oceanográficos, como correntes e marés — informações de extrema importância no contexto portuário.



Dados são coletados 24 horas por meio de equipamentos instalados nos portos de Paranaguá e Antonina (Claudio Neves/Portos do Paraná/Divulgação)

Inovação

O Simport é resultado de um projeto formulado pelo Comitê de Inovação da Portos do Paraná. Atualmente, apenas as informações gerais estão disponibilizadas para qualquer pessoa interessada em acompanhar as condições do tempo nas regiões de Paranaguá e Antonina. Já a Autoridade Portuária tem um

acesso mais completo, utilizado principalmente para planejamento, fiscalização e definição de operações, auxiliando na tomada de decisão.

Os dados são coletados 24 horas por dia por meio de equipamentos instalados nos portos de Paranaguá e Antonina. Além disso, o Simport fornece previsões de diversos parâmetros, como chuvas, ventos, ondas e marés. A ferramenta conta com informações detalhadas, que auxiliam na navegabilidade das embarcações e nas demais atividades portuárias de forma mais assertiva.

Novidade

Está sendo desenvolvida outra plataforma, que norteará as operações portuárias, com dados mais técnicos, integrando a Autoridade Portuária e os operadores. Ela tem previsão de lançamento no mês que vem.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/02/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PARTICIPAÇÃO NORDESTINA ATINGE 21% DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NACIONAL

Sete estados operam 16 terminais públicos e privados com 296 milhões de toneladas de movimentação portuária em 2025. Maranhão lidera com 224 milhões em três terminais especializados

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



Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), operado pela Vale, lidera isoladamente a movimentação portuária nordestina com 172,4 milhões de toneladas em 2025. Foto: Vale S.A./Divulgação

A movimentação portuária do Nordeste atingiu 296 milhões de toneladas em 2025, representando 21,1% do total nacional de 1,4 bilhão de toneladas movimentadas pelo setor aquaviário brasileiro, segundo dados do Painel Estatístico Aquaviário da Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) consolidados em fevereiro de 2026.

A performance regional concentra-se no Maranhão, que sozinho detém 223,7 milhões de toneladas (75,6% da movimentação nordestina) por meio de três terminais especializados em commodities minerais e agrícolas, enquanto os demais seis estados produtores — Pernambuco, Ceará, Bahia, Rio Grande do Norte, Sergipe e Paraíba — somam 72,3 milhões de toneladas (24,4%).

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), operado pela Vale, lidera isoladamente a movimentação nordestina com 172,4 milhões de toneladas em 2025, volume que equivale a 58,2% de toda a carga movimentada na região e 12,3% da movimentação nacional. O terminal especializa-se exclusivamente em minério de ferro destinado ao longo curso, com 100% da carga classificada como



granel sólido e 169,2 milhões de toneladas embarcadas para navegação de longo curso. O terminal mantém-se como o maior do Nordeste e um dos principais ativos portuários brasileiros.

A movimentação portuária brasileira atingiu 1,4 bilhão de toneladas em 2025, alta de 6,1% em relação aos 1,32 bilhões de toneladas registrados em 2024, segundo a Antaq. O minério de ferro manteve liderança nas exportações, com 425,8 milhões de toneladas movimentadas, seguido por soja (139,7 milhões de toneladas, crescimento de 14%) e adubos fertilizantes (49,3 milhões de toneladas, crescimento de 10%). A movimentação de contêineres alcançou recorde de 164,6 milhões de toneladas (crescimento de 7,2%) ou 15,3 milhões de TEUs (crescimento de 10,2%).

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NORDESTE 2025			
Porto/Terminal	Estado	Movimentação (milhões t)	Participação Regional (%)
Ponta da Madeira	Maranhão	172.4	58.2
Itaqui	Maranhão	36.8	12.4
Suaape	Pernambuco	24.3	8.2
Pecém	Ceará	20.5	6.9
Alumar	Maranhão	14.5	4.9
Salvador	Bahia	6.0	2.0
Aratu	Bahia	5.8	2.0
Fortaleza	Ceará	4.8	1.6
Areia Branca	Rio Grande do Norte	3.4	1.1
Maceió	Alagoas	2.5	0.8
Recife	Pernambuco	1.6	0.5
Cabedelo	Paraíba	1.2	0.4
TMIB/Inácio Barbosa	Sergipe	0.886	0.3
Aracaju	Sergipe	0.607	0.2
Natal	Rio Grande do Norte	0.495	0.2
Ilhéus	Bahia	0.216	0.1

Creado con Datawrapper

Maranhão concentra três terminais especializados

O Maranhão consolida sua posição como estado-líder da movimentação portuária nordestina ao operar simultaneamente três terminais com vocações complementares. Além de Ponta da Madeira, o estado abriga o Porto de Itaqui, que movimentou 36,8 milhões de toneladas em 2025, e o Terminal Portuário Privativo da Alumar, com 14,5 milhões de toneladas. A soma dos três terminais maranhenses perfaz 223,7 milhões de toneladas, volume superior à movimentação conjunta de todos os demais estados nordestinos.

Itaqui especializou-se em graneis sólidos agrícolas e fertilizantes, com soja liderando as movimentações (18,1 milhões de toneladas), seguida por petróleo e derivados semi-elaborados (6,7 milhões de toneladas), adubos fertilizantes (5,3 milhões de toneladas) e milho (4,5 milhões de toneladas). O porto operou com 25,9 milhões de toneladas de granel sólido e 9,1 milhões de toneladas

de granel líquido, destinando 32,3 milhões de toneladas para longo curso e 2,5 milhões de toneladas para cabotagem.

O Terminal da Alumar, por sua vez, movimentou predominantemente bauxita (9,7 milhões de toneladas), produtos químicos orgânicos (3,4 milhões de toneladas) e soda cáustica (0,754 milhões de toneladas). A estrutura operacional do terminal priorizou a cabotagem, com 10,1 milhões de toneladas, seguida por vias interiores (9,8 milhões de toneladas) e longo curso (4,4 milhões de toneladas), indicando forte integração com o abastecimento regional e a logística fluvial amazônica.



Porto de Suape

Com dragagem concluída, Porto de Suape pode agora receber embarcações de maior calado. Foto: Porto de Suape/Divulgação

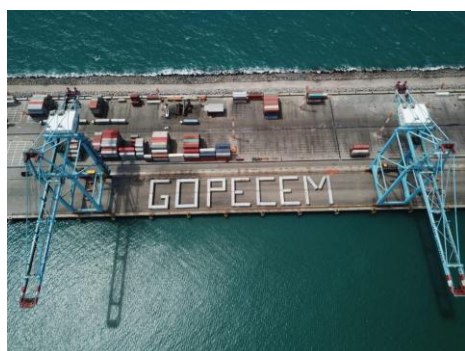
Pernambuco lidera em petróleo e derivados

Pernambuco posicionou-se como segundo maior estado na movimentação portuária nordestina, com 25,9 milhões de toneladas distribuídas entre Suape (24,3 milhões de toneladas, queda de 2,37%) e Recife (1,6 milhões de toneladas, queda de 7,98%). O Porto de Suape consolidou liderança regional em petróleo e derivados, com petróleo

semi-elaborado (7,6 milhões de toneladas), petróleo bruto (7,4 milhões de toneladas) e óleos de petróleo (6,2 milhões de toneladas) representando 87% da movimentação total do porto.

A estrutura de cargas de Suape distribuiu-se em granel líquido (14,7 milhões de toneladas, queda de 7,70%), contêinerizada (7,6 milhões de toneladas, alta de 7,54%) e granel sólido (1,3 milhões de toneladas, alta de 8,31%). O modal de transporte priorizou longo curso (7,8 milhões de toneladas, alta de 5,63%) e cabotagem (9,9 milhões de toneladas, queda de 6,54%), enquanto o comércio exterior registrou importação em alta de 2,62% e exportação em alta de 21,79%.

O Terminal de Uso Privado do Recife operou com movimentação concentrada em granel sólido (1,1 milhões de toneladas, queda de 13,09%), destacando produtos químicos orgânicos (0,881 milhões de toneladas) e adubos fertilizantes (0,239 milhões de toneladas). A navegação de longo curso respondeu por 1,5 milhões de toneladas (queda de 9,01%), enquanto a cabotagem registrou 0,046 milhões de toneladas (queda de 67,68%).



Porto do Pecém, no Ceará, destaca-se pela diversificação de cargas, entre contêineres e granéis sólidos. Foto: Ascom Complexo do Pecém

Ceará equilibra contêineres e granéis

O Ceará movimentou 25,3 milhões de toneladas divididas entre o Terminal Portuário do Pecém (20,5 milhões de toneladas) e o Porto de Fortaleza (4,8 milhões de toneladas). Pecém destacou-se pela diversificação de cargas, operando com contêineres (8,1 milhões de toneladas), granel sólido (8,6 milhões de toneladas) e carga geral (3,7 milhões de toneladas). As principais mercadorias

incluíram contêineres (8,1 milhões de toneladas), minério de ferro (3,7 milhões de toneladas), carvão mineral (3,1 milhões de toneladas) e farelo e pó (2,9 milhões de toneladas).

O modal de transporte dividiu-se equilibradamente entre longo curso (8,3 milhões de toneladas) e cabotagem (7,8 milhões de toneladas), com vias interiores respondendo por 0,733 milhões de toneladas. Fortaleza, por sua vez, concentrou operações em granel líquido (2,5 milhões de toneladas) e granel sólido (1,8 milhões de toneladas), destacando petróleo e derivados semi-elaborados (1,7 milhões de toneladas) e trigo (1,1 milhões de toneladas). O transporte dividiu-se igualmente entre longo curso (2,2 milhões de toneladas) e cabotagem (2,2 milhões de toneladas).

Bahia opera com três portos especializados

A Bahia movimentou 12,0 milhões de toneladas distribuídas entre Salvador (6,0 milhões de toneladas), Aratu (5,8 milhões de toneladas) e Ilhéus (0,216 milhões de toneladas). O Porto de Salvador consolidou especialização em contêineres, com 4,9 milhões de toneladas movimentadas e granel sólido (1,1 milhões de toneladas). O transporte priorizou longo curso (3,7 milhões de toneladas) e cabotagem (1,8 milhões de toneladas), com vias interiores respondendo por 0,338 milhões de toneladas.

O Porto de Aratu operou com granel líquido (4,1 milhões de toneladas) e granel sólido (1,7 milhões de toneladas), destacando petróleo e derivados semi-elaborados (2,3 milhões de toneladas), adubos fertilizantes (1,5 milhões de toneladas) e produtos químicos orgânicos (1,0 milhões de toneladas). O transporte concentrou-se em longo curso (5,1 milhões de toneladas), com cabotagem residual (0,304 milhões de toneladas).

Ilhéus registrou movimentação concentrada em minério de cobre (0,169 milhões de toneladas) e cobre (0,024 milhões de toneladas), operando exclusivamente em longo curso (0,216 milhões de toneladas) com predominância de granel sólido (0,170 milhões de toneladas).



Cabedelo, na Paraíba, movimentou 1,2 milhão de toneladas no ano passado, entre transporte de longo curso e cabotagem. Foto: Divulgação

Rio Grande do Norte, Sergipe e Paraíba complementam
O Rio Grande do Norte movimentou 3,9 milhões de toneladas divididas entre Areia Branca (3,4 milhões de toneladas, alta de 0,36%) e Natal (0,495 milhões de toneladas, alta de 21,10%). Areia Branca especializou-se em sal (3,5 milhões de toneladas), operando com granel sólido (3,4 milhões de toneladas) e distribuindo entre cabotagem (1,4 milhões de toneladas, alta de 349,87%) e longo curso (0,975 milhões de toneladas, alta de 10,66%).

Natal destacou crescimento expressivo em containerizada (0,072 milhões de toneladas, alta de 239,78%), carga geral (0,175 milhões de toneladas, alta de 46,82%) e longo curso (0,487 milhões de toneladas, alta de 38,20%). As principais mercadorias incluíram trigo (0,243 milhões de toneladas), madeira e manufaturas (0,137 milhões de toneladas) e contêineres (0,075 milhões de toneladas).

Sergipe operou com 1,5 milhões de toneladas distribuídas entre o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (0,886 milhões de toneladas) e o Terminal Aquaviário de Aracaju (0,607 milhões de toneladas). O TMIB destacou cimento (0,273 milhões de toneladas), óleos de petróleo (0,146 milhões de toneladas) e adubos fertilizantes (0,134 milhões de toneladas), enquanto Aracaju concentrou-se em petróleo bruto (0,607 milhões de toneladas).

A Paraíba movimentou 1,2 milhão de toneladas pelo Porto de Cabedelo, operando com granel líquido (0,595 milhões de toneladas) e granel sólido (0,589 milhões de toneladas). As principais cargas incluíram petróleo e derivados semi-elaborados (0,579 milhões de toneladas), óleos de petróleo (0,273 milhões de toneladas) e trigo (0,145 milhões de toneladas), dividindo transporte entre longo curso (0,651 milhões de toneladas) e cabotagem (0,531 milhões de toneladas).

Contexto nacional da movimentação portuária

Os portos públicos nacionais movimentaram 497 milhões de toneladas (crescimento de 4,5%), enquanto os terminais privados alcançaram 906,1 milhões de toneladas (crescimento de 7%). O Porto de Santos manteve-se como maior instalação pública do país, com 142,8 milhões de toneladas (crescimento de 3%). A navegação de longo curso registrou 1,01 bilhão de toneladas (crescimento de 6%), cabotagem alcançou 303,7 milhões de toneladas (crescimento de 3,4%) e navegação interior atingiu 91,3 milhões de toneladas (crescimento de 19,7%).



A Antaq projeta que a movimentação nacional alcançará 1,44 bilhões de toneladas em 2026 (crescimento de 2,7%) e 1,59 bilhões de toneladas em 2030, sustentada pela expansão contínua da produção agrícola, consolidação das exportações minerais e crescimento do comércio internacional.

A participação nordestina de 21,1% do total nacional posiciona a região como eixo estratégico do escoamento de commodities minerais (Maranhão) e petroquímicas (Pernambuco e Bahia), enquanto Ceará e demais estados consolidam vocação em contêineres, grãos agrícolas e abastecimento regional.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 18/02/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O NECESSÁRIO DESPERTAR DAS HIDROVIAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil, dono de uma das redes hidrográficas mais extensas e privilegiadas do planeta, cometeu o erro histórico de dar as costas a seus rios. Com apenas 5% das cargas nacionais deslizando por águas fluviais, o País carrega o peso de uma matriz logística desequilibrada e custosa. O anúncio do Ministério de Portos e Aeroportos de acelerar o programa de concessões hidroviárias não é apenas uma escolha técnica; é um imperativo econômico e ambiental para uma nação que precisa de eficiência para competir globalmente.

A importância de expandir os projetos hidroviários reside em uma matemática simples e avassaladora: o custo de implantação. Enquanto ferrovias estruturantes demandam dezenas de bilhões de reais, as concessões hidroviárias desenhadas para 20 anos exigem aportes significativamente menores para entregar resultados imediatos. Ao focar em dragagem, sinalização e manutenção — serviços que seriam delegados à iniciativa privada —, o Governo destrava caminhos naturais que já estão prontos, aguardando apenas a gestão eficiente que o setor público, castigado por restrições fiscais, muitas vezes não consegue prover.

Avançar com os planos de concessão no Rio Madeira, no Paraguai ou na estratégica “Hidrovia Verde” no Amazonas é a via mais curta para reduzir o “Custo Brasil”. O modelo de parceria com o setor privado, longe de ser uma “privatização dos rios”, é a garantia de agilidade e incentivo à produtividade. O rio permanece público, mas o serviço de mantê-lo navegável ganha o rigor e a tecnologia de quem vive da eficiência logística. É o pragmatismo necessário para um país que não pode mais desperdiçar o potencial de seus cursos d’água, enquanto estradas esburacadas encarecem o alimento e a commodity.

No entanto, a contundência desse projeto depende da solidez de sua governança social. O alerta do Tribunal de Contas da União (TCU) e as demandas de comunidades tradicionais não devem ser vistos como âncoras, mas como bússolas. O diálogo transparente com povos indígenas e populações ribeirinhas é a única forma de garantir que o progresso econômico não atropela a sustentabilidade social. O “mindset” que precisa ser mudado, como defende o Governo, é o de que desenvolvimento e preservação são excludentes.

O Brasil precisa, enfim, de coragem para bater o martelo na B3 e realizar a primeira concessão hidroviária ainda este ano. Integrar rios, trilhos e portos é a fórmula definitiva para tirar o País da paralisia logística. O futuro do transporte nacional não está apenas no asfalto; ele corre, caudaloso e promissor, por bacias hidrográficas. É hora de o Estado brasileiro parar de remar contra a maré e colocar a economia para navegar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

OPINIÃO - ARTIGOS – DIREITO - A FRAUDE PERFEITA? COMO DEEPFAKES ESTÃO EXPLORANDO O FATOR HUMANO NAS ORGANIZAÇÕES



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

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

A inteligência artificial tem sido incorporada de forma acelerada ao cotidiano das organizações. Ferramentas baseadas em IA vêm otimizando tarefas operacionais, reduzindo o tempo de execução de processos, aumentando a eficiência de análises e contribuindo para decisões mais precisas em áreas estratégicas. Em setores intensivos em dados, logística complexa e operações sensíveis ao tempo, como exportação e atividades portuárias, os ganhos de produtividade são evidentes. O entusiasmo, contudo, não pode obscurecer uma realidade incontornável: toda nova tecnologia carrega consigo não apenas benefícios, mas também novos riscos, vulnerabilidades e desafios jurídicos, operacionais e humanos.

Entre esses riscos, um dos que mais têm crescido em sofisticação e impacto prático é o uso de *deepfakes* por criminosos. *Deepfakes* são conteúdos audiovisuais — especialmente vídeos e áudios — gerados ou manipulados por inteligência artificial para simular, com alto grau de realismo, a imagem, a voz e os gestos de pessoas reais. Em termos simples, trata-se de uma tecnologia capaz de “colocar palavras na boca” de alguém que jamais as disse ou de criar a ilusão de que determinada pessoa realizou uma comunicação que nunca ocorreu. Embora a tecnologia tenha aplicações legítimas no entretenimento, na educação e em processos criativos, ela vem sendo amplamente instrumentalizada em fraudes, golpes financeiros, engenharia social e esquemas de extorsão. Infelizmente, o número de vítimas tem crescido, e o perfil das vítimas já não se limita a indivíduos isolados: empresas e organizações vêm ocupando posição de destaque nesse novo cenário de risco.

No ambiente corporativo, a utilização criminosa de *deepfakes* tem demonstrado um potencial particularmente perigoso. Em 2019, uma empresa do setor de energia no Reino Unido foi vítima de um golpe no qual um funcionário transferiu cerca de 220 mil euros após receber uma ligação com a voz idêntica à de seu diretor executivo, solicitando urgência na operação. Em 2024, um grupo empresarial em Hong Kong sofreu um prejuízo ainda mais expressivo quando um colaborador participou de uma suposta videoconferência com “executivos” da companhia e, acreditando estar diante de superiores hierárquicos reais, autorizou transferências que totalizaram milhões de dólares. Em ambos os casos, não houve invasão de sistemas, exploração de falhas técnicas ou quebra de criptografia: o ponto de entrada do ataque foi o fator humano, explorado por meio de uma tecnologia capaz de reproduzir com impressionante fidelidade a identidade de pessoas de confiança.

Esse tipo de fraude tende a encontrar terreno fértil em ambientes organizacionais nos quais decisões precisam ser tomadas com rapidez, fluxos financeiros são elevados e cadeias de comando envolvem múltiplos níveis de autorização. Solicitações urgentes, pagamentos extraordinários, adiantamentos contratuais ou ajustes operacionais de última hora passam a representar vetores potenciais de ataque, quando mediados por comunicações que aparentam vir de diretores, parceiros estratégicos ou autoridades internas. O risco não está apenas na perda financeira imediata, mas também em danos reputacionais, impactos regulatórios e possíveis responsabilizações decorrentes de falhas em controles internos.

Diante desse cenário, torna-se indispensável que as organizações tratem o risco de *deepfakes* não como uma curiosidade tecnológica, mas como um componente real da sua gestão de riscos corporativos. Programas de treinamento e conscientização de colaboradores passam a ser tão relevantes quanto investimentos em soluções técnicas de segurança da informação. Funcionários precisam ser preparados para reconhecer padrões de engenharia social, desconfiar de solicitações atípicas, compreender que a aparência de legitimidade de uma chamada de vídeo ou de áudio já não é, por si só, garantia de autenticidade. Além disso, fluxos internos devem ser desenhados de modo a



exigir validações adicionais para demandas fora do padrão, especialmente aquelas que envolvam transferências de valores relevantes, alteração de procedimentos críticos ou decisões que não façam parte da rotina operacional normal.

Nesse contexto, medidas simples podem representar uma camada adicional de proteção. A criação de procedimentos de dupla verificação, a exigência de confirmação por canais distintos e previamente estabelecidos, e até mesmo a adoção de códigos ou palavras-chave internas para validação de solicitações sensíveis podem reduzir significativamente o risco de sucesso de golpes baseados em *deepfakes*. O objetivo não é criar entraves burocráticos desnecessários, mas construir uma cultura organizacional na qual a cautela seja percebida como parte da boa governança corporativa, do compliance e da proteção dos próprios negócios. Em um cenário em que a tecnologia avança em ritmo acelerado, a maturidade digital das organizações passa menos pela adoção irrefletida de inovações e mais pela capacidade de compreender seus impactos, antecipar riscos e estruturar respostas jurídicas, organizacionais e humanas à altura dos desafios do presente.

NÃO HOUVE INVASÃO DE SISTEMAS, EXPLORAÇÃO DE FALHAS TÉCNICAS OU QUEBRA DE CRIPTOGRAFIA: O PONTO DE ENTRADA DO ATAQUE FOI O FATOR HUMANO, EXPLORADO POR MEIO DE UMA TECNOLOGIA CAPAZ DE REPRODUZIR COM IMPRESSIONANTE FIDELIDADE A IDENTIDADE DE PESSOAS DE CONFIANÇA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - SILVIO COSTA FILHO CUMPRE AGENDA DE CARNAVAL AO LADO DE LULA EM RECIFE E DE JOÃO CAMPOS EM OLINDA

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

CARNAVAL E ELEIÇÕES

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), provável candidato ao Senado por Pernambuco nas eleições do final do ano, tem mantido uma agenda intensa neste Carnaval. No sábado, esteve ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva em Recife (PE), no desfile do bloco Galo da Madrugada. E na última segunda-feira, acompanhou os festejos de Momo em Olinda, ao lado do prefeito de Recife, João Campos (PSB), que prepara sua candidatura ao governo do estado.

ALIADOS E ALIADOS

João Campos, aliás, estava acompanhado por vários aliados políticos em Olinda. Além de Costa Filho, quem estava presente era a ex-deputada Marília Arraes (Solidariedade), que também pretende se candidatar ao Senado.

VAGA NO TCU

O deputado federal cearense Danilo Forte (União Brasil) anunciou que terá o nome oficializado como candidato do partido a uma vaga no Tribunal de Contas da União (TCU). O parlamentar informou que a legenda realizará uma reunião no próximo dia 24, para homologar oficialmente a candidatura. Segundo ele, a bancada do União Brasil deverá sair unida após um acordo firmado com o deputado Elmar Nascimento (União-BR), que também disputava a indicação, mas decidiu retirar o nome da corrida.

APOIO PARCIAL

A senadora Tereza Cristina (MS), líder do Progressistas na casa legislativa, informou, por meio de suas redes sociais, que a posição expressa em nota divulgada pela Federação União Progressista não foi previamente debatida, nem contou com a anuência da bancada. A manifestação envolve o apoio do partido ao ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal. De acordo com a senadora, a nota não pode ser interpretada como representativa dos senadores do PP – Dr. Hiran (RR), Esperidião Amin (SC), Luis Carlos Heinze (RS) e Margareth Buzetti (MT).

O VOTO DE MORAES

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal, votou pela rejeição de recursos apresentados por sete condenados do Núcleo 3 da trama golpista. Moraes é o relator da ação, e os recursos estão sendo apreciados pela Primeira Turma do STF. Os outros três ministros do colegiado – Carmem Lúcia, Cristiano Zanin e Flávio Dino – tem até o próximo dia 24 para manifestarem seus votos. Os sete condenados foram julgados por planejar ações táticas para efetivar o plano golpista, e tentar sequestrar e matar o ministro Alexandre de Moraes, o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). As penas variam de 16 a 24 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

POLÍTICA - EX-MINISTRO DE BOLSONARO CRITICA PL E TROCA DE SIGLA

Insatisfeito no Partido Liberal, Gilson Machado Neto oficializou sua filiação ao Podemos: “A direita não tem dono”

Do Estadão Conteúdo



O ex-ministro do Turismo afirmou que não havia mais clima para sua permanência no partido de Bolsonaro

Ex-ministro do Turismo do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, Gilson Machado Neto oficializou sua filiação ao Podemos e fez críticas à antiga sigla, o Partido Liberal (PL). Durante discurso no evento de filiação, afirmou que “a direita não tem dono”, em referência ao PL.

“O eleitor de direita é diferente do eleitor de esquerda. Ele é dono da própria consciência. A direita não tem dono. Cada eleitor de direita tem sua rede social e tira suas próprias definições de quem merece o seu voto ou não”, declarou.

O ex-ministro afirmou que não havia mais clima para sua permanência no partido de Bolsonaro. “Infelizmente, quando eu vejo que não me cabe mais em um local, eu prefiro sair para não arrumar confusão. Então, saí tranquilo e pela porta da frente”, disse.

Gilson também criticou a falta de engajamento na pré-campanha do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) ao Planalto. “Nas redes sociais não tem uma menção a Flávio Bolsonaro em três meses de pré-campanha. Por curiosidade, abram o PL Mulher e o PL Pernambuco. Não tem uma menção. Eu fui voto vencido, não fui nem ouvido, por isso decidi sair e procurar quem me deu um ambiente bom o que eu estou sentindo no Podemos”, afirmou.

Fiel a Bolsonaro, Machado anunciou que será candidato à Câmara dos Deputados por Pernambuco para fortalecer o grupo político do ex-presidente. “Eu não vou mais para uma campanha em que eu não possa ajudar Bolsonaro e Flávio lá em Brasília. O que adianta eu me candidatar a senador, quase ser eleito, mas não chegar lá, como em 2022? Então, eu sou muito mais útil à causa tendo mandato de deputado federal”, declarou.

Segundo ele, recebeu “carta branca” do Podemos para atuar como quiser na campanha de Flávio Bolsonaro. O ex-ministro também criticou o diretório estadual do PL, que teria se posicionado contra uma eventual candidatura dele ao Senado, mesmo com apoio de Bolsonaro. Machado ainda apontou a falta de capilaridade da legenda em Pernambuco. “Mesmo sendo o partido de Bolsonaro, não tem uma prefeitura em Pernambuco, infelizmente”, disse.

Disputa interna no PL

Quando anunciou sua desfiliação do PL, em janeiro, Machado havia afirmado que seguiria na disputa por uma vaga no Senado por Pernambuco. Como mostrou o Estadão, o PL vivia uma disputa interna entre o presidente estadual da legenda, Anderson Ferreira, e Gilson Machado para definir quem seria o candidato ao Senado. Com a saída de Machado, o dirigente partidário deve ser o escolhido.

Machado afirmou na ocasião que não conseguiu comunicar pessoalmente sua decisão a Bolsonaro por estar com restrições de deslocamento e impedido de deixar Recife (PE). Segundo ele, no entanto, o movimento foi compartilhado com Flávio Bolsonaro e Renato Bolsonaro, filho e irmão do ex-presidente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT PUBLICA EDITAL DA ROTA DOS SERTÕES COM LEILÃO MARCADO PARA MAIO

Concessão de 502 km da BR-116 e da BR-324, entre Bahia e Pernambuco, prevê R\$ 4,3 bilhões em investimentos e contrato de 30 anos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo os estudos que embasaram a modelagem, as obras têm o objetivo de enfrentar gargalos operacionais, trechos com histórico de acidentes e limitações de capacidade

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou, na última semana, o edital de concessão do sistema

rodoviário Rota dos Sertões, que abrange 502 quilômetros das rodovias federais BR-116, na Bahia e em Pernambuco, e BR-324, na Bahia. O leilão está marcado para 28 de maio, na B3, com entrega das propostas econômicas prevista para 26 de maio.

O projeto foi estruturado com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e representa o quinto lote a ser levado a leilão no âmbito do contrato de estruturação de rodovias federais firmado entre o banco e o Ministério dos Transportes.

O sistema rodoviário conecta o município de Salgueiro (PE), ponto de ligação com a BR-232, ao Contorno de Feira de Santana (BA), considerado um dos principais entroncamentos rodoviários das regiões Norte e Nordeste. O eixo é utilizado tanto para o transporte de cargas quanto para o deslocamento de passageiros e integra áreas produtivas, centros urbanos e polos logísticos do interior nordestino.

Dos 502 quilômetros incluídos na concessão, aproximadamente 429 quilômetros correspondem à BR-116 na Bahia, 66 quilômetros à BR-116 em Pernambuco e 7,2 quilômetros à BR-324 na Bahia, trecho que integra o anel viário de Feira de Santana.

O contrato terá prazo de 30 anos e prevê investimentos de R\$ 4,3 bilhões ao longo do período. A futura concessionária ficará responsável pela exploração da infraestrutura e pela prestação de serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação e monitoramento, além da execução de obras de ampliação de capacidade e melhorias estruturais.

Entre as intervenções previstas estão a duplicação de 108 quilômetros de rodovias, a implantação de 5,2 quilômetros de faixas adicionais, a construção de vias marginais, acostamentos, passarelas para pedestres, dispositivos de retorno, adequações de traçado e acessos, além da implantação de pontos de parada e descanso. O projeto também contempla a construção de um contorno viário no trecho da travessia urbana de Serrinha (BA).

Segundo os estudos que embasaram a modelagem, as obras buscam enfrentar gargalos operacionais, trechos com histórico de acidentes e limitações de capacidade, com o objetivo de melhorar as condições de tráfego e segurança ao longo do corredor.



Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários | Ministério dos Transportes

BR-116/324/BA/PE Rota dos Sertões

O trecho liga o anel rodoviário de Feira de Santana, na Bahia, a Salgueiro, em Pernambuco. Este segmento, que atravessa 18 municípios, é fundamental para a integração regional e o fortalecimento da logística na região Nordeste.



STATUS: Edital em vias de publicação

Itinerário Feira de Santana/BA - Salgueiro/PE	Distância 502,0 km	Duração 108,21 km	Outros pontos 18 desvios e interseções (curvas e mudanças de direção), 18 pontos de controle e 1 ponto de parada e descanso.
Valor R\$ 4,14 bi	Valor R\$ 4,41 bi	Valor R\$ 4,41 bi	Valor R\$ 4,41 bi
Valor 12,49% a.a.	Valor 12,49% a.a.	Valor 12,49% a.a.	Valor 12,49% a.a.
Valor 0,0960	Valor 0,0960	Valor 0,0960	Valor 0,0960
Valor Janeiro/2026	Valor Janeiro/2026	Valor Janeiro/2026	Valor Janeiro/2026
Valor Abril/2026	Valor Abril/2026	Valor Abril/2026	Valor Abril/2026

com regras destinadas a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e a execução das melhorias previstas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - AUTUAÇÕES POR DESCUMPRIMENTO DO PISO DO FRETE CRESCEM 44% EM 2026

Já são 41,7 mil multas aplicadas até o início de fevereiro; desde outubro de 2025, com fiscalização eletrônica, total supera 70 mil registros

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com os dados divulgados pelo SETCESP, só nas primeiras semanas deste ano, o total acumulado já ultrapassa o número contabilizado ao longo de todo o ano passado

O número de autuações por descumprimento do Piso Mínimo de Frete chegou a 41.739 somente em 2026, até o início de fevereiro, segundo dados divulgados pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo (SETCESP). O volume representa aumento de 44% em relação a todo o ano de 2025, quando foram

registradas 28.932 autuações.

Considerando o período entre outubro de 2025 e o começo de fevereiro deste ano, o total de autuações ultrapassa 70 mil. O avanço coincide com a implementação de um novo modelo de fiscalização eletrônica e com a revisão recente da norma que regulamenta o piso.

Em 20 de janeiro, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) promoveu alterações na regulamentação do Piso Mínimo de Frete. A atualização incluiu mudanças na redação do texto, na metodologia de cálculo e nos coeficientes utilizados para a definição do valor mínimo a ser pago pelo transporte rodoviário de cargas.



Paralelamente à revisão normativa, desde outubro do ano passado a fiscalização eletrônica passou a ser aplicada de forma efetiva. A partir dessa mudança, tornou-se obrigatória a inserção das informações do frete no Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), conforme previsto na Nota Técnica nº 2025.01.

Com a exigência, o cruzamento de dados passou a ser feito automaticamente pelos sistemas da ANTT, o que ampliou a capacidade de identificação de irregularidades. Segundo a coordenadora do Departamento Jurídico do SETCESP, Caroline Duarte, a adoção do modelo eletrônico resultou em aumento expressivo no número de infrações registradas.

Os dados mostram que, em pouco mais de quatro meses — entre outubro de 2025 e o início de fevereiro de 2026 — o volume de autuações já superou 70 mil registros. Apenas nas primeiras semanas deste ano, o total acumulado já ultrapassa o número contabilizado ao longo de todo o ano passado.

Diante do cenário, o SETCESP orienta as empresas de transporte a acompanharem de forma contínua as autuações registradas. O monitoramento permite identificar infrações, evitar o desconhecimento de penalidades e reduzir o risco de perda de prazos para apresentação de defesa ou interposição de recursos, quando cabíveis.

Consulta

As autuações podem ser consultadas nos sistemas oficiais da ANTT, por meio da Área do Autuado no Sifama. Após cadastro e validação de senha, o usuário pode verificar débitos vinculados ao CPF ou CNPJ na aba “Boletos”, selecionar o tipo de multa correspondente e emitir segunda via para pagamento. O sistema também informa autos a vencer ou vencidos.

Nos casos em que o auto de infração já esteja inscrito em Dívida Ativa ou em fase de execução fiscal, o atendimento é realizado pelas procuradorias da agência, por meio de canal específico. A ANTT disponibiliza ainda um painel de Business Intelligence no Sifama, que permite consultas com filtros por nome do autuado, data e tipo de infração, além de manual com orientações detalhadas sobre o uso da plataforma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - DNIT FISCALIZA OBRAS NAS BR-135 E BR-222 NO MARANHÃO

Intervenções somam mais de 230 quilômetros restaurados, com investimento superior a R\$ 1 bilhão e foco em segurança e durabilidade

Do Estádio Conteúdo

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) realizou, nos dias 11 e 12 de fevereiro, visita técnica às obras de restauração do pavimento com aplicação de whitetopping nas rodovias BR135 e BR-222, no estado do Maranhão. A agenda foi conduzida pelo diretor de Planejamento e Pesquisa da Autarquia, Luiz Guilherme Rodrigues de Mello.

A programação contemplou trechos que compreendem os municípios de Miranda do Norte, Caxuxa e Santa Inês, com o objetivo de acompanhar a execução dos serviços, verificar o andamento dos contratos e promover o alinhamento técnico entre as equipes envolvidas.

Participaram da visita o chefe do Setor de Projetos da Superintendência Regional do Dnit no Maranhão, Alan Boss, o chefe do Serviço de Manutenção Terrestre, Sylvio Cardoso; além de representantes das empresas executoras e das construtoras responsáveis pelos segmentos em intervenção.

Na BR-222, estão em execução 157,2 quilômetros de restauração entre Miranda do Norte e Santa Luzia do Tide, dos quais cerca de 7 quilômetros já foram concluídos. O investimento federal estimado

é de R\$ 622,8 milhões. As intervenções incluem aplicação de whitetopping, alargamento e restauração de acostamentos, além de alteamentos de greide em áreas críticas, com foco na ampliação da segurança viária, da durabilidade do pavimento e da confiabilidade operacional da rodovia.

Já na BR-135, as obras abrangem 74 quilômetros entre Miranda do Norte e Alto Alegre do Maranhão, com investimento aproximado de R\$ 382 milhões no âmbito do Novo PAC e previsão de conclusão para o final deste ano.

A rodovia possui relevância estratégica para o escoamento da produção agrícola da região do Matopiba, além de contribuir para a integração logística entre as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PAVIMENTAÇÃO DA SC-281 AVANÇA PARA ETAPA FINAL NO ALTO VALE

Trecho de 19 quilômetros recebe ajustes estruturais após deslizamento e deve ser concluído nos próximos meses

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Com investimento de mais de R\$ 100 milhões do Governo do Estado, a pavimentação da SC-281 representa a concretização de uma demanda histórica do Alto Vale do Itajaí

A implantação asfáltica da SC-281, no trecho de 19 quilômetros entre Atalanta e Ituporanga, está na fase final de execução. Segundo o Governo de Santa Catarina, a obra, com mais de 95% dos serviços concluídos, avança para os últimos ajustes técnicos e estruturais antes da entrega definitiva, prevista ainda para o primeiro semestre deste ano.

Restam aproximadamente 800 metros de pavimentação, em um ponto sensível da rodovia, onde as fortes chuvas recentes provocaram um grande deslizamento de terra. Por conta das condições geológicas e da necessidade de garantir estabilidade e segurança, os trabalhos nesse segmento exigem soluções de engenharia mais complexas, como contenções de encostas e a elevação do greide da pista.

Neste momento, as equipes estão concentradas nessas intervenções estruturais, fundamentais para assegurar a durabilidade da rodovia, a trafegabilidade mesmo em períodos de chuva intensa e a segurança dos usuários.

Com investimento de mais de R\$ 100 milhões do Governo do Estado, a pavimentação da SC-281 representa a concretização de uma demanda histórica do Alto Vale do Itajaí. A ligação asfáltica entre Atalanta e Ituporanga é aguardada há cerca de 30 anos e, com a conclusão da obra, a região passa a contar com um corredor viário mais seguro, ágil e integrado à malha estadual. O novo traçado facilita o escoamento da produção agrícola e industrial, reduz o tempo de deslocamento e amplia o acesso a serviços de saúde, educação e comércio.

A obra integra o Programa Estrada Boa, o maior pacote de investimentos rodoviários da história recente de Santa Catarina, que prioriza a recuperação, revitalização e implantação de rodovias estratégicas em todas as regiões do Estado. O programa tem como foco melhorar a infraestrutura logística, aumentar a segurança viária e impulsionar o desenvolvimento regional.



Para o secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, Jerry Comper, a SC-281 simboliza o compromisso do governo com obras estruturantes no interior do estado.

“Estamos transformando uma espera de décadas em realidade. A SC-281 vai garantir mais segurança, desenvolvimento e qualidade de vida para toda a região, e isso mostra a força do Programa Estrada Boa em atender demandas históricas dos catarinenses”, destacou o secretário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - PR-151 ALCANÇA 33% DE EXECUÇÃO EM OBRA DE R\$ 257 MILHÕES

Restauração em concreto entre Ponta Grossa e Palmeira inclui terceiras faixas, novo viaduto e deve ser concluída em 2027

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), autarquia da Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL), atingiu a marca de 33,5% de execução da restauração em concreto da PR-151 entre Ponta Grossa e Palmeira, nos Campos Gerais. O investimento é de R\$ 257,2 milhões para atender um trecho de 32,7 quilômetros.

Um dos principais avanços em janeiro foi na implantação de uma camada de pavimento rígido de concreto sobre a pista existente, técnica conhecida como whitetopping. Após a passagem da máquina pavimentadora, que executa as placas de concreto, é preciso aguardar um período para a cura do material, sendo necessário operar o trecho em pare-e-siga 24 horas.

Também se destacam os serviços de pavimentação, que nesta obra contemplam melhorias no pavimento asfáltico existente, que serve como base para o pavimento de concreto, e também para implantar a base e sub-base das terceiras faixas, alargamento das faixas existentes, e novos acostamentos, que vão ficar todos em pavimento rígido.

Também continuam avançando os serviços de terraplenagem da plataforma da pista, implantação do sistema de drenagem de águas e galeria celular, e serviços complementares.

Obra

O trecho contemplado começa no entroncamento com a PR-438, em Ponta Grossa, e segue até o entroncamento com a BR-277 em Palmeira. Além da restauração em concreto de toda a pista, serão implantados 15,2 quilômetros de terceiras faixas, novas vias marginais, correções de geometria de curvas, além de nova sinalização horizontal e sinalização vertical, e instalação de dispositivos de segurança viária.

Também será construído um novo viaduto no perímetro urbano de Palmeira, no entroncamento da PR-151 com a rua XV de Novembro, Rua Manoel Ribas, Rua Daniel Mansani e a Avenida Nacim Bacila. A previsão é concluir a obra em 2027.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - ANTT VISTORIA OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM TRECHOS NO CEARÁ

Inspeção da Sufer abrangeu lotes entre Senador Pompeu e Quixeramobim e acesso ao Porto do Pecém, com foco em prazos e integração operacional

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A VISTORIA OCORREU NOS LOTES 5 E 6, SITUADOS ENTRE OS MUNICÍPIOS DE SENADOR POMPEU E QUIXERAMOBIM

A Agência Nacional de Transportes Terrestres realizou na semana passada, entre os dias 9 e 11, vistoria técnica nas obras da Ferrovia Transnordestina, no Ceará. A inspeção foi conduzida por equipes da Superintendência de Infraestrutura Ferroviária (Sufer), que acompanharam o andamento dos trabalhos em trechos considerados estratégicos para a implantação da ferrovia no estado.

A vistoria ocorreu nos lotes 5 e 6, situados entre os municípios de Senador Pompeu e Quixeramobim. Nesses segmentos, estão em execução serviços de infraestrutura — como terraplenagem e obras de arte — e de superestrutura ferroviária, que incluem a implantação de trilhos e dormentes. A previsão é de que esses trechos sejam concluídos no primeiro semestre. Segundo a ANTT, a finalização dessas etapas é necessária para assegurar a continuidade operacional da ferrovia e ampliar a capacidade de transporte de cargas na região.

As equipes também inspecionaram o lote 11, no trecho de chegada ao Porto do Pecém, no litoral cearense. O segmento concentra frentes de trabalho voltadas à conexão da linha férrea com a infraestrutura portuária. De acordo com a agência, a integração com os terminais e demais instalações logísticas da área envolve desafios técnicos relacionados ao traçado, à compatibilização de sistemas e à adequação operacional.

A fiscalização da ANTT avalia as condições de execução, o cumprimento de prazos e os requisitos de segurança operacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - GOVERNO ACELERA AGENDA DAS HIDROVIAS E AMPLIA PROJETOS PELO PAÍS

Com projetos no Madeira, Paraguai, Tapajós e retomada do São Francisco, Ministério aposta em parcerias privadas, mas reforça que rios não serão privatizados

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



No Rio Madeira, o governo já realizou tomada de subsídios e agora internaliza contribuições recebidas para avançar rumo à consulta pública, análise do TCU e ao eventual leilão

O governo federal quer transformar as hidrovias em um dos principais eixos da política logística nacional. Com apenas 5% das cargas brasileiras transportadas por rios,

o Ministério de Portos e Aeroportos trabalha para acelerar estudos, consultas públicas e concessões em diferentes regiões do país, enquanto busca ampliar o diálogo com comunidades impactadas.

Entre as frentes em andamento estão a reativação da hidrovia do Rio São Francisco, já autorizada para estudos técnicos, o avanço da concessão da hidrovia do Rio Paraguai (trecho sul), a estruturação do projeto do Rio Madeira e a finalização de estudos no Tapajós, Tocantins e na chamada “Hidrovia Verde”, entre Manaus e a foz do Amazonas.

No Madeira, que transportou 12,1 milhões de toneladas em 2025, o governo já realizou tomada de subsídios e agora internaliza contribuições recebidas para avançar rumo à consulta pública, análise do TCU e eventual leilão. Já o trecho sul do Paraguai está mais adiantado e envolve uma governança tripartite entre Brasil, Bolívia e Paraguai.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, afirma que a estratégia passa por diálogo direto com quem depende do modal.

“Nossa estratégia aqui é se aproximar cada vez mais das comunidades, dos atores na ponta que ou dependem ou nos demandam sobre uma perspectiva de crescimento das hidrovias brasileiras.”

Ele reconhece que há necessidade de mudança de visão sobre o modal no país.

“A gente precisa mudar o nosso mindset, nossa forma de enxergar. A gente tem que comunicar sobre as vantagens econômicas, ambientais e sociais das hidrovias brasileiras.”

Segundo o secretário, o custo de implantação é significativamente inferior ao de outros modais.

“Uma ferrovia como a Ferrogrão está estimada em mais de 25 bilhões de reais. As primeiras concessões hidroviárias que a gente está desenhando, durante 20 anos, não chegam a 500 milhões de reais.”

Otto também defende o modelo de parceria com o setor privado, destacando o contexto de restrição fiscal. “O Estado brasileiro vive um momento de dificuldades orçamentárias. Parcerias privadas, quando são possíveis, são muito meritórias. Não só pelo recurso em si, mas pela agilidade e pelos incentivos naturais de eficiência.”

Ao mesmo tempo, reforça que o modelo não representa privatização dos rios.

“Não se trata de privatização do rio. O que está sendo concedido é a gestão, a manutenção, a sinalização, a dragagem. O rio continua sendo público.”



Questionamentos

Os projetos, no entanto, enfrentam questionamentos. O Tribunal de Contas da União apontou falhas em consultas a comunidades no caso do Tapajós, e organizações indígenas têm cobrado maior transparência e participação nos processos.

“A gente tem que comunicar sobre as vantagens econômicas, ambientais e sociais das hidrovias brasileiras”, diz o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier

O secretário afirma que o avanço depende justamente desse diálogo.

“A gente quer avançar com calma, com muito diálogo com todos os atores interessados, com comunidades tradicionais, povos indígenas, entre outros.”

A meta do governo é realizar ainda este ano a primeira concessão hidroviária do país, começando pelo trecho sul da hidrovia do Paraguai. A aposta é que, com integração entre portos, hidrovias, ferrovias e cabotagem, o Brasil consiga reduzir custos logísticos e ampliar a competitividade no comércio nacional e internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MARINHA ABRE INQUÉRITO APÓS COLISÃO ENTRE NAVIO E BALSAS EM SANTOS

Navio atingiu embarcações durante manobra noturna; episódio levou o presidente da APS a reforçar a defesa do túnel Santos-Guarujá

Por **MARIANA NEROME** Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A balsa FB-15 realizava uma manobra de apoio à FB-14, que estava em manutenção e era rebocada, quando foi atingida pelo navio Seaspan Empire, de bandeira de Singapura

A Marinha do Brasil, por meio da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), instaurou um Inquérito Administrativo para apurar as causas e os possíveis responsáveis pela colisão entre o navio mercante Seaspan Empire e as balsas FB-14 e FB-15, ocorrido na noite da última segunda-feira (16), por volta das 21h25, durante a saída da embarcação do Porto de Santos.

Segundo a nota divulgada pela CPSP, uma equipe de militares peritos esteve no local e constatou dano material, sem registro de vítimas. O inquérito ainda não tem prazo previsto para conclusão.

A Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), por meio do Departamento Hidroviário, informou que a FB-15 realizava uma manobra de apoio à FB-14, que estava em manutenção e era rebocada, quando foi atingida pelo navio de bandeira de Singapura. Conforme a nota, os danos ficaram restritos à proa da FB-15. Os tripulantes que estavam a bordo da embarcação pularam no mar e nadaram até a margem em segurança. Ninguém ficou ferido.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), após o abaloamento, o navio seguiu para a área de fundeio e retornou ao porto às 3 horas de terça-feira (17), atracando no terminal da DP World. As operações do porto e a navegação no canal não foram suspensas.

As duas balsas envolvidas no acidente estão fora de operação no lado de Santos, aguardando determinação da Capitania dos Portos.

O serviço de travessia entre Santos e Guarujá, no entanto, segue operando normalmente com as demais embarcações da frota.

O Departamento Hidroviário ainda ressaltou que desde quinta-feira (12) está em vigor o plano operacional especial para o feriado de Carnaval, com frota ampliada e monitoramento contínuo nas oito travessias litorâneas do Estado, operação que se estende até esta quarta-feira, dia 18.

Túnel Santos-Guarujá Na terça-feira, o presidente da APS, Anderson Pomini, usou as redes sociais para se manifestar sobre o acidente de segunda-feira e aproveitou para reforçar a importância da construção do túnel Santos-Guarujá.

No vídeo postado pelas contas da Autoridade Portuária, Pomini afirmou que o canal de navegação é uma infraestrutura estratégica para o país, com mais de 11 mil manobras de navios por ano e cerca de 30% da corrente comercial brasileira passando pelo porto. Ao mesmo tempo, ressaltou que aproximadamente 27 mil veículos utilizam diariamente as balsas, além de milhares de pedestres e ciclistas — um contingente estimado em 80 mil pessoas cruzando o canal.

Para o dirigente, não é razoável que uma rota logística de escala global continue sendo compartilhada com o tráfego urbano. “A construção do túnel Santos-Guarujá é uma medida estrutural de segurança da navegação, de proteção à vida e de eficiência operacional”, escreveu. Segundo ele, separar o fluxo portuário do deslocamento de moradores e trabalhadores é uma decisão técnica e necessária para reduzir riscos e dar maior previsibilidade às operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OUTROS EPISÓDIOS NO CANAL JÁ INTERROMPERAM A TRAVESSIA SANTOS-GUARUJÁ

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A colisão envolvendo o navio de contêineres Seaspán Empire e duas balsas que fazem a travessia entre Santos e Guarujá não é um caso isolado no canal de navegação do maior porto do país. Nos últimos anos, outros incidentes entre navios de grande porte e estruturas da travessia também impactaram a ligação entre os municípios.

O caso mais famoso aconteceu em junho de 2020. Na ocasião, o Cap San Antônio, também um porta-contêineres, atingiu e destruiu a plataforma de embarque de ciclistas no lado de Guarujá, interrompendo o serviço por cerca de uma hora e 20 minutos. Não houve feridos, mas a estrutura ficou danificada e a Capitania dos Portos de São Paulo abriu investigação para apurar as causas. À época, o navio havia deixado o cais e seguia viagem quando atingiu o flutuador utilizado na operação das balsas.

Mais recentemente, em setembro de 2024, o porta-contêineres Tokyo Bay colidiu com a balsa FB-30 no canal do porto. A embarcação de bandeira liberiana tinha mais de 270 metros de comprimento. A balsa estava vazia no momento do impacto, portanto, não houve registro de feridos ou poluição. O cargueiro atracou posteriormente em um terminal portuário, e a Marinha também instaurou inquérito administrativo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - URUGUAI RECEBE OS DOIS PRIMEIROS A-29 SUPER TUCANO FABRICADOS NO BRASIL

Aeronaves de ataque leve decolaram de Gavião Peixoto rumo a Durazno e marcam o início da modernização da aviação de combate Uruguai

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A aquisição integra o contrato firmado pelo Uruguai para a compra de seis unidades do A-29. Com isso, o país passa a integrar o grupo de 21 nações que operam o modelo

Os dois primeiros Embraer A-29 Super Tucano destinados à Força Aérea Uruguia deixaram a linha de produção da Embraer, em Gavião Peixoto (SP), e iniciaram o deslocamento rumo ao Uruguai para

incorporação operacional. Identificados como FAU-250 e FAU-251, os aviões marcam o início da renovação da aviação de combate do país vizinho.

O traslado está sendo realizado por tripulações mistas da fabricante brasileira e da Força Aérea Uruguia (FAU), permitindo que os pilotos uruguaios acompanhem de perto o desempenho das aeronaves já no voo de entrega. No primeiro trecho da viagem, os turboélices realizaram escala no Aeroporto Internacional de Curitiba, em São José dos Pinhais (PR), procedimento comum em voos de transferência internacional para checagens técnicas, reabastecimento e coordenação de planos de voo.

O destino final das aeronaves é a Base Aérea nº 2, em Durazno, onde passarão pelos trâmites de recebimento e adaptação à estrutura local. Antes disso, a cerimônia oficial de entrega e apresentação pública está prevista para o dia 22 de fevereiro, na Base Aérea nº 1, em Carrasco, região metropolitana de Montevideu. O evento deve formalizar a incorporação dos dois primeiros exemplares ao inventário da FAU.

A aquisição integra o contrato firmado pelo Uruguai em 2024 para a compra de seis unidades do A-29. Com isso, o país passa a integrar o grupo de 21 nações que operam o modelo — oito delas na América Latina. O Super Tucano é empregado em missões de vigilância de fronteiras, patrulha aérea,



reconhecimento armado e ataque leve ao solo, além de atuar em operações de combate ao tráfico de drogas e ao contrabando, atividades relevantes em cenários de controle de espaço aéreo e cooperação regional.

Equipado com aviônicos digitais, sistemas de navegação atualizados e capacidade para emprego de armamentos guiados e não guiados, o A-29 combina autonomia elevada com custos operacionais mais baixos em comparação a caças a jato, característica que explica sua ampla adoção em forças aéreas que priorizam missões de policiamento aéreo e apoio aproximado. A aeronave também pode desempenhar papel importante na formação avançada de pilotos militares.

Na estrutura uruguaia, os novos aviões serão incorporados ao Esquadrão nº 2 da II Brigada Aérea, sediado em Durazno. A unidade atualmente mantém em operação as duas últimas aeronaves Cessna A-37B Dragonfly, modelo a jato introduzido na década de 1960 e que deverá ser substituído gradualmente com a chegada dos Super Tucano. A transição representa uma mudança significativa na capacidade operacional da força, tanto em termos tecnológicos quanto de disponibilidade logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - AVIÃO DA FAB FAZ VOO DE QUASE 19 HORAS ENTRE ÍNDIA E BRASÍLIA

A330-200 percorreu 15,6 mil quilômetros sem escalas e entrou para o grupo dos voos mais longos já registrados para o modelo

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br

Um Airbus A330-200 da Força Aérea Brasileira decolou de Nova Déli, na Índia, no último domingo (15), e pousou em Brasília após 18 horas e 52 minutos de voo contínuo. A aeronave, de matrícula FAB 2901 e designação interna KC-30, percorreu 15.662 quilômetros em uma das rotas de maior extensão já registradas para esse modelo de avião a jato.

A missão faz parte dos preparativos para a visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à Índia, país membro do Brics, prevista para esta semana. A ida ao país asiático envolveu procedimentos de logística e organização para a recepção da comitiva brasileira.

Na volta, o trajeto cruzou o Mar Árábico, o Golfo de Áden e sobrevoou a Etiópia, Quênia, Uganda, República Democrática do Congo e Luanda antes de iniciar a travessia do Oceano Atlântico. A entrada no território brasileiro ocorreu pelo estado do Rio de Janeiro, de onde a aeronave seguiu até a capital federal.

Segundo a Força Armada, a rota de retorno exigiu planejamento detalhado da tripulação, dado o volume de horas no ar e a extensão do percurso. O voo de 8.457 milhas náuticas colocou o KC-30 entre as aeronaves civis e militares do modelo com maior distância registrada em um único trecho.

Outros registros

Entre os voos documentados com o A330-200, apenas dois se aproximam da duração registrada pelo KC30. Em 2013, uma aeronave da Delta realizou um voo de reposicionamento entre Singapura e Atlanta com duração de 18 horas e 29 minutos, em uma rota de 17.281 quilômetros.

Assim como o voo da FAB, a aeronave da companhia americana seguia sem passageiros, condição que reduz o peso total e permite maior autonomia de voo.

O recorde de tempo para o modelo pertence à Qantas, registrado em um voo de entrega de uma unidade nova do A330-200. A aeronave da companhia australiana permaneceu no ar por 20 horas e 4 minutos, cobrindo 16.910 quilômetros. A marca da FAB fica 1 hora e 12 minutos abaixo desse índice, mas supera o voo da Delta em 23 minutos, que de acordo com a corporação, posiciona o KC-30 entre as referências históricas do modelo no mundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

ENERGIA - PARCERIA BRASIL - DINAMARCA DEFINE AGENDA DE COOPERAÇÃO ENERGÉTICA PARA 2026

Plano aprovado no Ministério de Minas e Energia dá sequência ao ciclo iniciado em 2025 e consolida troca regulatória e técnica entre os países

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante a reunião realizada no Ministério de Minas e Energia, os representantes destacaram a avaliação positiva dos resultados obtidos no primeiro ano da parceria

A parceria energética Brasil-Dinamarca (BRADEP) aprovou o plano de trabalho de 2026. A reunião, realizada no Ministério de Minas e Energia (MME), contou com a participação da Agência Dinamarquesa de Energia (DEA) e da Embaixada da Dinamarca no Brasil. O encontro também foi marcado pela apresentação dos principais resultados alcançados pela cooperação ao longo de 2025.

Segundo o MME, a aprovação do plano reforça o compromisso dos dois países com o fortalecimento da cooperação bilateral no setor energético e dá continuidade às ações previstas no primeiro ciclo do quadro de colaboração BRADEP (2025–2029). O plano de trabalho estabelece as prioridades e atividades a serem desenvolvidas em 2026.

Para Lorena Perim, secretária substituta de Transição Energética e Planejamento do MME, essa cooperação com a Dinamarca evidencia a solidez da parceria bilateral e os avanços concretos alcançados. “A aprovação do Plano de Trabalho 2026 consolida a Parceria Energética Brasil-Dinamarca como um espaço estratégico de cooperação técnica e institucional. Os resultados alcançados em 2025 demonstram o alto nível de engajamento entre os dois países e reforçam nosso compromisso conjunto com o avanço da transição energética sustentável no Brasil,” afirmou.

Durante a reunião, os representantes destacaram a avaliação positiva dos resultados obtidos no primeiro ano da parceria, que se refletiu no elevado nível de engajamento institucional e na ampla agenda de atividades técnicas realizadas. Ao longo de 2025, foram promovidas 19 reuniões técnicas, envolvendo órgãos governamentais e especialistas dos dois países, consolidando a BRADEP como um espaço qualificado para o debate técnico e estratégico sobre a transição energética.

A cooperação também avançou no intercâmbio de experiências regulatórias. As atividades incluíram ainda visitas técnicas, workshops presenciais e missões institucionais. O Brasil recebeu especialistas dinamarqueses em oito encontros técnicos, enquanto a Dinamarca acolheu delegações brasileiras em duas oportunidades. Como resultado desse trabalho conjunto, foram publicados dois relatórios, em parceria com stakeholders nacionais, abordando processos de licenciamento e desafios de coexistência associados ao desenvolvimento da energia eólica offshore no Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

ENERGIA – MATRIZ ELÉTRICA CRESCE 543 MW EM JANEIRO, COM LIDERANÇA DA FONTE

Segundo a Aneel, 13 usinas entraram em operação no mês; Minas Gerais concentrou 409 MW da nova capacidade instalada no país

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Em janeiro, o incremento verificado na matriz elétrica brasileira foi de 543 MW, sendo a maioria de usinas solares. Segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), um total de 13 usinas entrou em operação comercial no mês: 11 centrais solares fotovoltaicas (509 MW), uma usina termelétrica (20 MW) e uma pequena central hidrelétrica (14 MW).

Quatro estados em quatro regiões do Brasil tiveram empreendimentos liberados para operação comercial no primeiro mês de 2026. Os destaques, em ordem decrescente, foram Minas Gerais, com 409 MW decorrentes da entrada em operação de nove usinas, seguido da Bahia (100 MW e duas usinas), Pará (20 MW e uma usina) e Paraná (14 MW e uma usina).

Em 9 de fevereiro, o Brasil somou 216.912.004,59 MW de potência fiscalizada, de acordo com dados do Sistema de Informações de Geração da Aneel, o SIGA, atualizado diariamente com dados de usinas em operação e de empreendimentos outorgados em fase de construção.

Uma abordagem mais detalhada do crescimento da oferta centralizada de energia elétrica pode ser encontrada no painel RALIE, que reúne informações sobre a expansão da matriz elétrica. Com formato intuitivo, a ferramenta amplia o acesso aos dados de fiscalização de novas usinas em implantação e facilita o acompanhamento da expansão da oferta de geração de acordo com o ano, região, tipo de fonte de energia, entre outros filtros. Os objetivos são aprimorar a interatividade e fornecer mais informações sobre obras de geração.

As informações do painel são atualizadas mensalmente baseadas nas inspeções in loco nas obras das centrais geradoras e nos dados disponibilizados no Relatório de Acompanhamento de Empreendimentos de Geração de Energia Elétrica (Rapeel), que conta com a contribuição das empresas fiscalizadas para uma análise minuciosa da equipe de monitoramento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETRÓLEO FECHA EM QUEDA APÓS SINAL DE AVANÇO ENTRE EUA E IRÃ

Comentários do chanceler iraniano reduziram o prêmio de risco geopolítico e levaram WTI e Brent a recuar no mercado internacional

Do Estadão Conteúdo



O petróleo WTI para o mês de março fechou em baixa de 0,89% (US\$ 0,56), a US\$ 62,33 o barril. Já o Brent para o mês de abril recuou 1,79% (US\$ 1,23), a US\$ 67,42 o barril

O petróleo fechou em queda na terça-feira, 17, em meio a sinais de redução nas tensões entre Estados Unidos e Irã, após comentários do ministro das Relações Exteriores iraniano, Abbas Araghchi, pela manhã.

Negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo do tipo WTI para março fechou em baixa de 0,89% (US\$ 0,56), a US\$ 62,33 o barril. Já o Brent para o mês de abril recuou 1,79% (US\$ 1,23), a US\$ 67,42 o barril, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE).

O petróleo operava em alta no começo do dia, mas logo inverteu sinal e passou a amargar perdas de pelo menos 1% após Araghchi afirmar que a segunda rodada de negociações indiretas com os Estados Unidos em Genebra, na Suíça, foi marcada por “conversas sérias e construtivas”, representando avanço em relação ao encontro anterior. Segundo o ministro, as partes conseguiram “chegar a um acordo geral sobre alguns princípios orientadores”, que servirão de base para a elaboração do texto de um possível entendimento.



Em paralelo, houve relatos de que partes do Estreito de Ormuz foram fechadas por várias horas na terça-feira devido a precauções de segurança. Para Scott Shelton, da TP ICAP, o fechamento do estreito, contudo, foi apenas um lembrete dos “riscos” caso os Estados Unidos ataquem, sendo o efeito líquido sobre o fornecimento de petróleo basicamente nulo. O ING ainda relembra que a liquidez reduzida devido aos feriados do Ano Novo Lunar na Ásia limita nesta semana movimentos de preços mais amplos das commodities.

Na Europa, acontecem também negociações trilaterais entre Ucrânia, Estados Unidos e Rússia em Genebra. O presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, disse ontem que relatórios da inteligência do país indicam que Moscou está preparando novos ataques massivos à infraestrutura energética do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

MINERAÇÃO - OURO CAI QUASE 3% COM DÓLAR FORTE E ALÍVIO GEOPOLÍTICO SOLARAQUAVIÁRIO

Fortalecimento da moeda americana e sinais de avanço entre EUA e Irã reduziram a busca por ativos de segurança

Do Estadão Conteúdo

O ouro fechou em forte queda na terça-feira, 17, refletindo perdas mais amplas de metais preciosos, em sessão marcada pelo fortalecimento do dólar em retorno de feriado nos Estados Unidos, que manteve mercados fechados na segunda, 16. Sinais de alívio nas tensões entre EUA e Irã também pesaram sobre os preços, com a liquidez reduzida pelo Ano Novo Lunar na Ásia.

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para abril encerrou em baixa de 2,78%, a US\$ 4.905,90 por onça-troy. Já a prata para março caiu 5,67%, a US\$ 73,54 por onça-troy.

O Commerzbank nota que, apesar do feriado, o noticiário político movimentou os mercados no início desta semana. No caso dos metais preciosos, as “ondas geopolíticas mais calmas” limitaram a demanda por ativos seguros diante das negociações de paz no Oriente Médio e no Leste Europeu, afirma.

Na terça, o ministro das Relações Exteriores do Irã, Seyed Abbas Araghchi, disse que houve um “acerto parcial” dos princípios de um acordo com os EUA, o que abre caminho para avanço, segundo ele, apesar de não garantir sua conclusão.

Além disso, o Commerzbank destaca que permanece a incerteza sobre os juros do Federal Reserve (Fed). O dirigente Austan Goolsbee disse que vários cortes de juros podem acontecer se a inflação permitir, mas reiterou cautela ao afirmar que os preços seguem longe da meta. “Isso sugere que o preço do ouro continuará a oscilar próximo de US\$ 5 mil”, escreve o banco alemão.

O TD Securities aponta que várias formas de “alavancagem oculta” em metais preciosos foram reveladas nas últimas semanas, resultando em “vendas forçadas substanciais”.

O banco canadense lembra ainda que reguladores em Shenzhen, na China, estão reprimindo esquemas de pré-pagamento de lingotes, algo que parece ter contribuído para a demanda do ouro nos últimos meses.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

MINERAÇÃO - EMPRESA INDIANA INVESTE US\$ 40 MILHÕES NA CBL E AMPLIA REFINO DE LÍTIO EM MG

Aporte da Altmin garante 33% da refinaria em Divisa Alegre e triplica capacidade de produção de insumo para baterias

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Governo de Minas Gerais acompanhou o anúncio do investimento de US\$ 40 milhões (cerca de R\$ 220 milhões) da Altmin na CBL, realizado em encontro no último dia 12

O Governo de Minas Gerais acompanhou o anúncio do investimento de US\$ 40 milhões (cerca de R\$ 220 milhões) da empresa indiana Altmin na Companhia Brasileira de Lítio (CBL), realizado em encontro no último dia 12. Este

aporte representa a compra de 33% da CBL no que diz respeito à sua planta de refinaria, localizada em Divisa Alegre, no Norte de Minas, e será inteiramente revertido em sua ampliação para produzir hidróxido de carbonato de lítio.

Segundo o Executivo mineiro, o aporte marca um avanço estratégico na agregação de valor à cadeia produtiva do lítio em Minas Gerais, ao fortalecer a etapa de refino químico, segmento fundamental do processo downstream voltado à produção de insumos para baterias.

Este investimento viabilizará a expansão da capacidade produtiva da refinaria de 2 mil toneladas anuais para 6 mil t/a do principal componente químico utilizado em baterias de veículos elétricos e de grandes acumuladores de energia. Este trabalho vai reforçar a posição do estado como protagonista global na cadeia de minerais estratégicos e vai impulsionar o desenvolvimento no escopo do projeto Vale do Lítio.

A negociação concretizada reforça a efetividade da política de atração de investimentos conduzida pelo Governo de Minas, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (Sede-MG) e da Invest Minas, responsáveis por promover o estado internacionalmente e conectar investidores a oportunidades estratégicas como esta.

“Esse investimento da Altmin na CBL mostra, na prática, a força do Vale do Lítio e o quanto Minas está conectada ao futuro da transição energética. Estamos falando de mais valor agregado, mais empregos e mais protagonismo internacional para o estado. É desenvolvimento que chega ao território, gera oportunidades reais e posiciona Minas no centro da nova economia global”, destaca a secretária de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mila Corrêa da Costa.

A parceria entre CBL e Altmin teve como um de seus marcos iniciais o relacionamento estabelecido durante o Brazil Lithium Summit de 2024, evento apoiado pela Invest Minas para estimular networking e cooperação internacional no setor.

“O investimento internacional na CBL demonstra como o trabalho estruturado do Governo de Minas tem transformado o Vale do Jequitinhonha em uma vitrine global de oportunidades. A conexão iniciada em eventos estratégicos como o Brazil Lithium Summit mostra que, quando o estado promove o ambiente certo e aproxima parceiros internacionais, os negócios acontecem”, celebra o diretor de Atração de Investimentos da Invest Minas, Ronaldo Barquette.

Realidade

Lançado em 2023, o projeto Vale do Lítio é uma iniciativa coordenada pela Sede-MG com municípios e setor produtivo para desenvolver a cadeia do mineral no Norte e Nordeste do estado, com foco na atração de empresas, qualificação profissional e infraestrutura.

Desde então, o programa já impulsionou bilhões em investimentos e milhares de empregos, fato que consolidou o Vale do Jequitinhonha como polo estratégico da transição energética.

Minas Gerais concentra municípios que abrigam a maior reserva nacional de lítio e responde por mais de 90% das exportações brasileiras da cadeia produtiva do mineral, matéria-prima essencial para baterias, veículos elétricos e tecnologias de energia limpa.

O investimento da Altmin também fortalece a verticalização da produção no estado ao agregar valor ao recurso mineral extraído localmente e garantir competitividade internacional à indústria instalada em Minas. Com os 33% adquiridos da planta de refinaria da CBL, a empresa produzirá parte da produção de carbonato de lítio grau bateria, insumo de alta pureza utilizado em cátodos para baterias.

“Temos orgulho de ser a primeira empresa fora da China com capacidade industrial para a produção de compostos de carbonato de lítio grau bateria. Somos os únicos, aliás, já plenamente qualificados. Esse know-how foi desenvolvido com pesquisa e com o talento de nossa equipe. Isso chamou a atenção de empresas internacionais dispostas a participar desta cadeia de suprimentos conosco. Seguiremos firmes no desenvolvimento da empresa e em outras expansões”, celebrou o CEO da CBL, Vinícius Alvarenga.

Sobre as empresas

Fundada em 1985, a CBL é uma mineradora brasileira com operações integradas que vão da extração ao refino químico de lítio. Fora da China, é a única companhia qualificada industrialmente para produzir carbonato de lítio grau bateria com pureza superior a 99,8%.

Já a Altmin é uma empresa tecnológica indiana voltada ao desenvolvimento de materiais para baterias e à consolidação de cadeias produtivas ligadas à mobilidade elétrica e armazenamento de energia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

MINERAÇÃO – PREJUÍZO BILIONÁRIO NO FIM DO ANO REDUZ LUCRO DA VALE EM 2025

Perdas no 4º trimestre somam US\$ 3,8 bilhões com impairment no Canadá; empresa amplia produção e mantém geração de caixa

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com a Vale, a dívida líquida encerrou dezembro em US\$ 11,236 bilhões, alta de 7% em relação ao quarto trimestre de 2024 e queda de 10% frente ao terceiro trimestre

A Vale encerrou 2025 com avanço operacional e crescimento de indicadores ajustados, mas reportou prejuízo bilionário no quarto trimestre, impactado por baixas contábeis e revisões de premissas de mercado. A mineradora informou que registrou prejuízo líquido atribuível aos acionistas de US\$ 3,844 bilhões (R\$ 21,0 bilhões) entre outubro e dezembro, ampliando as perdas de US\$ 694 milhões (R\$ 4,7 bilhões) apuradas no mesmo período de 2024. No acumulado do ano, o lucro líquido atribuível somou US\$ 2,352 bilhões (R\$ 13,8 bilhões), queda de 62% frente a 2024, quando havia alcançado US\$ 6,2 bilhões (R\$ 31,6 bilhões).

Considerando o lucro líquido total, que inclui participações não controladoras, o resultado foi negativo em US\$ 4,243 bilhões no quarto trimestre, ante perdas de US\$ 872 milhões um ano antes. Em 2025, o lucro líquido totalizou US\$ 1,983 bilhão, recuo de 67% na comparação anual.

Segundo a companhia, o desempenho no trimestre foi influenciado por impairment de US\$ 3,5 bilhões nos ativos de níquel da Vale Base Metals no Canadá, após revisão para baixo das projeções de preços de longo prazo do metal, além de uma redução de US\$ 2,8 bilhões relacionada à baixa de



imposto diferido em subsidiárias. Também houve aumento de US\$ 449 milhões na provisão da Samarco, refletindo atualizações ligadas a ação no Reino Unido.

Em contrapartida, o desempenho operacional manteve trajetória de crescimento. A produção de minério de ferro avançou 6% no quarto trimestre e, no acumulado do ano, atingiu 336 milhões de toneladas, patamar que recolocou a empresa como maior produtora global da commodity. A produção de cobre e níquel também cresceu, com destaque para expansão de dois dígitos no níquel ao longo do ano.

A receita líquida de vendas alcançou US\$ 11,060 bilhões no quarto trimestre, alta de 9% na comparação anual e de 6% frente ao terceiro trimestre. Em 2025, a receita somou US\$ 38,403 bilhões, crescimento de 1% em relação ao ano anterior.

O Ebitda ajustado totalizou US\$ 4,588 bilhões entre outubro e dezembro, avanço de 21% na base anual. No acumulado de 2025, o indicador atingiu US\$ 15,458 bilhões, alta de 4%. Já o Ebitda proforma, que exclui itens não recorrentes, somou US\$ 4,834 bilhões no trimestre e US\$ 15,9 bilhões no ano, crescimento de 17% e 3%, respectivamente.

O fluxo de caixa livre foi de US\$ 1,688 bilhão no quarto trimestre, revertendo resultado negativo de US\$100 milhões no 4T24.

No campo dos preços, o valor de referência do minério de ferro ficou em US\$ 106,0 por tonelada no quarto trimestre, 3% acima do registrado um ano antes e 4% superior ao trimestre anterior. Na média de 2025, o preço de referência foi de US\$ 102,4 por tonelada, queda de 6% ante 2024. O preço médio realizado dos finos de minério atingiu US\$ 95,4 por tonelada no quarto trimestre, alta de 3% na comparação anual, enquanto a média anual foi de US\$91,6, recuo de 4%.

Nos custos, o all-in do minério de ferro ficou em US\$ 54,3 por tonelada no quarto trimestre, aumento de 10% em relação ao mesmo período de 2024. Em 2025, o custo médio foi de US\$ 54,2 por tonelada, redução de 3%. O custo caixa C1, da mina ao porto e excluindo compras de terceiros, atingiu US\$ 21,3 por tonelada no trimestre, alta de 18,8% na base anual. No acumulado do ano, o C1 também foi de US\$ 21,3 por tonelada, 2% inferior ao de 2024.

Na divisão de metais básicos, o custo all-in do cobre foi negativo em aproximadamente US\$ 900 por tonelada no quarto trimestre, com queda relevante em relação ao mesmo período do ano anterior, enquanto o níquel registrou custo de cerca de US\$ 9.000 por tonelada, redução anual de 35%. No acumulado de 2025, os custos ficaram abaixo das projeções divulgadas pela companhia. Dívida líquida A dívida líquida encerrou dezembro em US\$ 11,236 bilhões, alta de 7% em relação ao quarto trimestre de 2024 e queda de 10% frente ao terceiro trimestre. A dívida líquida expandida, que inclui provisões relacionadas a Brumadinho e Samarco, atingiu US\$ 15,579 bilhões, 5% abaixo do mesmo período do ano anterior e 6% inferior ao trimestre imediatamente anterior.

Os investimentos somaram US\$ 2,030 bilhões no quarto trimestre, avanço de 15% na comparação anual e de 62% frente ao trimestre anterior. Em 2025, os aportes totalizaram US\$5,507 bilhões, 8% abaixo de 2024. Desse total, US\$ 287 milhões foram destinados a projetos de crescimento entre outubro e dezembro, e US\$ 1,136 bilhão no acumulado do ano, redução de 22% na base anual.

Mesmo com o prejuízo no trimestre, a companhia manteve a política de remuneração aos acionistas. Em janeiro, pagou US\$ 1 bilhão a título de remuneração extraordinária e anunciou a distribuição adicional de US\$ 1,8 bilhão em dividendos e juros sobre capital próprio a serem pagos em março.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA BUSCA ACORDOS NA ÍNDIA E NA COREIA DO SUL

Em visita à Ásia, presidente tenta avançar em tratados para setores estratégicos, como minerais críticos e aviação

Do Estadão Conteúdo



Um dos focos de Lula na viagem é a exploração de minerais críticos. Geraldo Alckmin assume o comando do Palácio do Planalto

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, embarcou nesta terça-feira, 17, para a Ásia, onde visitará a Índia e a Coreia do Sul. No radar, além de discussões políticas, estão a busca por novos mercados e acordos em setores estratégicos, como minerais críticos e aviação, entre outros.

Também estarão na agenda as parcerias digitais e no setor de governança da inteligência artificial (IA). O presidente do Brasil retorna ao País no dia 24.

A visita mais robusta será a de Nova Délhi. Lula discursará ao lado de outros 20 líderes globais e deve se reunir com alguns deles à margem de uma cúpula sobre IA, promovida pelo governo do premiê Narendra Modi.

Um dos focos de atenção da viagem é o acordo para exploração de minerais críticos. As chancelarias negociaram um memorando sobre o tema que deve ser assinado pelos Ministérios de Minas e Energia dos dois países.

Segundo dois embaixadores que tiveram acesso ao conteúdo, o memorando é um documento que não estabelece planos ou prazos, mas formaliza o interesse dos dois países e estimula trocas de experiências, conhecimento e investimentos no futuro, envolvendo empresas públicas ou privadas.

O Brasil tem a segunda maior reserva de terras raras conhecida e busca atrair parceiros globais para pesquisa, extração, processamento e refino dentro do País, sem se amarrar a acordos de exclusividade.

O governo vem sendo cortejado pelos EUA, que lançaram uma ofensiva diplomática no campo dos minerais críticos, conduzida por Donald Trump, voltada para reduzir a dependência e desafiar o domínio da China no setor.

A Índia, por sua vez, quer fornecedores. Em 2023, o país estabeleceu uma lista de 30 minerais críticos essenciais, segundo a demanda do país em setores como defesa, agricultura, energia, farmacêutico, telecomunicações, entre outros. Em 2025, o governo lançou um plano nacional com US\$ 2 bilhões financiados pelo Estado para assegurar fontes de fornecimento de minerais críticos domésticas e internacionais.

O objetivo seria estabelecer sete centros de excelência em mineração e registrar mil patentes até 2030. O programa é voltado para lítio, cobalto, níquel e terras raras, entre outros, e espera mais de US\$ 2 bilhões em investimentos de empresas públicas e outros interessados.

Ao menos 8 acordos podem ser assinados, ainda que quase 20 tenham sido discutidos nos bastidores.

Índia e Brasil vão celebrar também a entrada em vigor da extensão da validade de vistos de negócios e turismo de 5 para 10 anos e reforçar o desejo de ampliar o acordo de comércio preferencial entre Mercosul e Índia.

Defesa

No campo privado, o interesse imediato é da indústria aeronáutica brasileira. A força aérea da Índia vai promover uma concorrência bilionária para compra de até 80 aeronaves médias de transporte, para renovar sua frota, e um dos modelos considerados competitivos é o KC-390.



Ainda não há uma data para que o processo formal seja lançado, mas a licitação é uma das maiores oportunidades no setor de aviação de defesa em todo o mundo.

A Embraer se associou à empresa local Mahindra para a disputa, que tem ainda a Airbus e a Kawasaki como potenciais concorrentes.

Lula destacou a disposição da empresa brasileira de criar uma linha de produção em solo indiano, como deseja Modi, para atender à demanda do país.

Seul

Na Coreia do Sul, Lula se reunirá com o presidente Lee Jae-myung com quem tem afinidades políticas e pessoais (compartilham um passado sindical). Os governos vão lançar um plano de ação 2026-2029 e estabelecer uma parceria estratégica.

Embora pretendam dar impulso às negociações, membros do governo não vislumbram ainda uma decisão sobre a abertura do mercado doméstico para a carne brasileira. O mesmo ocorreu com o Japão, no ano passado, que destravou inspeções, mas não liberou as importações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - TARIFAS DOS EUA SOBRE AÇO E ALUMÍNIO VÃO CONTINUAR EM VIGOR

Representante comercial americano diz que empresas do país têm se beneficiado de maior exportação para o exterior

Do Estadão Conteúdo

O Representante Comercial dos EUA (USTR, em inglês), Jamieson Greer, afirmou que as tarifas sobre aço e alumínio permanecerão em vigor, durante entrevista à CNBC na manhã desta terça-feira, 17.

“Talvez podemos ajustar alíquotas para ter maior compliance pelas empresas”, disse, ao mesmo tempo em que defendeu como empresas americanas têm se beneficiado de maior exportação para o exterior.

Greer evitou responder diretamente a questões sobre quem estaria lidando com o maior peso das alíquotas sobre bens e descartou preocupações de que as tarifas poderiam estar afetando negativamente a economia.

“Não sei de onde democratas tiram esses dados. Eles eram a favor de tarifas, antes de Donald Trump defendê-las”, disse, lembrando que um dos principais pontos em aplicar tarifas é conseguir os fundos necessários para financiar e reduzir o déficit dos EUA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

FINANÇAS - TRIBUNAL DE CONTAS MONITORA PROJETO DE MOEDA DIGITAL DO BC

Relatório aponta boa governança, recomenda ajustes e pede envio periódico de informações sobre a implementação

Do Estadão Conteúdo

União (TCU) informou que realizou um acompanhamento para entender os possíveis problemas e benefícios que podem surgir com a criação do Drex, versão digital do Real, pelo Banco Central do Brasil (BCB).

A ideia do Drex faz parte de um movimento global em que vários países estão desenvolvendo suas próprias moedas digitais, chamadas de Moedas Digitais de Banco Central (ou CBDC, na sigla em

inglês). O objetivo do TCU foi verificar se existem riscos que podem atrapalhar a criação dessa moeda digital e entender quais vantagens ela pode trazer.



A ideia do Drex faz parte de um movimento em que vários países estão desenvolvendo suas próprias moedas, as Moedas Digitais de Banco Central (CBDC, na sigla em inglês)

A iniciativa deve ajudar a criar formas de fazer negócios, como o uso de contratos inteligentes (que são contratos que funcionam automaticamente, sem precisar de intermediários) e o dinheiro programável (que pode ser usado de forma mais controlada e específica). Entre os benefícios esperados, estão: tornar o sistema de pagamentos mais eficiente, facilitar transações internacionais (como enviar dinheiro para outros países de forma mais rápida) e garantir que o sistema financeiro

continue estável, mesmo com o aumento do uso de tecnologias digitais.

O TCU realizou a fiscalização enquanto o projeto ainda está sendo desenvolvido. O foco do estudo foi analisar como o Banco Central está gerenciando o projeto, os riscos envolvidos e se está seguindo boas práticas internacionais para criar uma moeda digital.

A auditoria mostrou que o Banco Central está fazendo bom trabalho, seguindo práticas de gestão e governança que são reconhecidas internacionalmente. Porém, o Drex ainda está em fase inicial, em que está sendo testado se a tecnologia a ser usada (chamada DLT ou blockchain) realmente consegue atender às exigências do Banco.

Isso significa que ainda existem desafios importantes a serem resolvidos, principalmente em relação à privacidade dos dados dos usuários. Além disso, questões de segurança cibernética só serão mais detalhadas em etapas futuras, depois que a tecnologia principal for definida.

Com base na análise, o TCU criou duas listas de verificação, que servem como guia para ajudar o Banco Central a planejar e implementar o Drex de forma mais eficiente e para ajudar os auditores do Tribunal a acompanhar o projeto nas próximas etapas. As listas incluem boas práticas para desenvolver uma moeda digital e para usar tecnologias como blockchain.

Embora o Banco Central já tenha boa estrutura de governança e gestão de riscos, o TCU identificou algumas áreas que podem ser melhoradas. Por isso, recomendou que o BC use as listas de verificação. E determinou que envie relatórios periodicamente sobre o andamento da iniciativa.

O relator do processo é o ministro Jhonatan de Jesus.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

FINANÇAS - PICPAY NOTIFICA CADE SOBRE COMPRA DA SEGURADORA KOVR

Operação inclui a corretora Estrutural e amplia atuação do banco digital no mercado de seguros

Do Estadão Conteúdo

O banco digital PicPay protocolou no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) o pedido de compra da seguradora Kovr, empresa antes pertencente a Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, que foi vendida para sócios minoritários.

O PicPay diz no pedido que a aquisição da seguradora representa “um passo na consolidação de um ecossistema financeiro mais amplo e integrado”.

A compra também envolveria a aquisição da Estrutural, corretora de seguros, o que, segundo o pedido do PicPay, permitiria que o grupo entre no segmento de corretagem de seguros e “passe a incorporar essa oferta em suas atividades, servindo como um complemento de receita, além das atividades bancárias típicas”.

A compra da seguradora pelo banco é discutida desde o ano passado. Apuração do Valor Econômico na época indicou que a oferta feita pela J&F, dona do PicPay, para a transação foi de R\$ 450 milhões, enquanto Vorcaro pediu R\$600 milhões pela venda.

Além do Cade, a operação está sujeita à aprovação da Superintendência de Seguros Privados (Susep), ligada ao Ministério da Fazenda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NUNCA FALAMOS TANTO, NUNCA PENSAMOS TÃO POUCO



THIAGO BENITO ROBLES

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

opinioao@portalbenews.com.br

Nos últimos meses, tenho me percebido mais silencioso diante do barulho do mundo. Não por falta de opinião, mas por excesso de inquietação. Há algo na forma como passamos a viver, falar e influenciar uns aos outros que me causa um desconforto difícil de explicar. Talvez seja a sensação de que nunca estivemos tão conectados e, ao mesmo tempo, tão distantes daquilo que realmente sustenta uma convivência humana saudável. Olho ao redor e vejo uma pressa quase ansiosa para opinar, ensinar, conduzir. E confesso que, quanto mais observo, mais me pergunto se ainda sabemos o que significa, de fato, pensar antes de falar.

A promessa da modernidade conectada era sedutora. Informação ilimitada, vozes diversas, conhecimento ao alcance das mãos. Mas, em algum ponto desse caminho, começamos a falar mais do que refletir e a opinar antes mesmo de compreender. O que mais me provoca reflexão talvez não seja a tecnologia em si, mas a forma como passamos a nos relacionar com ela. A internet encurtou distâncias que antes exigiam maturação. Hoje, trajetórias inteiras são comprimidas em poucos segundos e a visibilidade parece anteceder a formação. Vejo pessoas que ainda buscam organizar a própria vida assumindo o papel de orientar multidões. Não digo isso com arrogância, nem com desprezo. Apenas com uma certa perplexidade diante do que nos tornamos.

Sei que existem exceções e faço questão de reconhecer isso, até por respeito à complexidade do mundo. Mas é difícil ignorar que a influência, muitas vezes, deixou de nascer da experiência para surgir da exposição. A métrica substituiu o mérito. A frase rápida venceu a reflexão longa. E, aos poucos, fomos nos afastando daquilo que a própria história humana sempre ensinou sobre convivência e responsabilidade.

Somos herdeiros de uma tradição que atravessou séculos. Pensadores que dedicaram a vida inteira a compreender o comportamento humano, hoje disputam espaço com certezas instantâneas que cabem em poucos caracteres. Às vezes, tenho a sensação de que trocamos a densidade pela velocidade sem perceber o preço que isso cobra da nossa capacidade de pensar juntos. Sem memória histórica, a sociedade se move como se estivesse sempre começando do zero, repetindo erros que já foram amplamente discutidos por quem veio antes de nós.

As redes sociais, que poderiam ampliar horizontes, transformaram-se também em arenas onde o volume da voz parece importar mais do que a consistência do argumento. Não raro vejo a dúvida ser tratada como fraqueza e a arrogância, confundida com convicção. O problema não é discordar. O



problema é abandonar o esforço honesto de compreender. O conhecimento deixou de ser um caminho e passou a ser um adereço.

A polarização tornou-se também um mecanismo eficiente de distração coletiva. Tudo precisa assumir lados, rótulos e posições extremas, ainda que sustentadas por opiniões frágeis e muitas vezes desprovidas de qualquer responsabilidade intelectual. Cria-se a sensação de que algo grandioso está acontecendo quando, na verdade, assistimos apenas à multiplicação de ruídos. O excesso de vozes desqualificadas não produz pluralidade verdadeira, mas uma névoa que impede o pensamento profundo e desloca a atenção daquilo que realmente importa.

SEI QUE EXISTEM EXCEÇÕES E FAÇO QUESTÃO DE RECONHECER ISSO, ATÉ POR RESPEITO À COMPLEXIDADE DO MUNDO. MAS É DIFÍCIL IGNORAR QUE A INFLUÊNCIA, MUITAS VEZES, DEIXOU DE NASCER DA EXPERIÊNCIA PARA SURTIR DA EXPOSIÇÃO. A MÉTRICA SUBSTITUIU O MÉRITO. A FRASE RÁPIDA VENCEU A REFLEXÃO LONGA. E, AOS POUCOS, FOMOS NOS AFASTANDO DAQUILO QUE A PRÓPRIA HISTÓRIA HUMANA SEMPRE ENSINOU SOBRE CONVIVÊNCIA E RESPONSABILIDADE

Talvez estejamos vivendo menos uma crise de identidades sociais e mais uma crise de formação humana. A liberdade que tanto buscamos veio acompanhada de uma responsabilidade que nem sempre estamos dispostos a assumir. Influenciar alguém deveria exigir, antes de tudo, governo de si. Exigir a coragem de olhar para dentro antes de apontar para fora. Sem essa base, qualquer influência se torna frágil, porque não nasce de uma vida examinada, mas de uma exposição constante.

PENSADORES QUE DEDICARAM A VIDA INTEIRA A COMPREENDER O COMPORTAMENTO HUMANO, HOJE DISPUTAM ESPAÇO COM CERTEZAS INSTANTÂNEAS QUE CABEM EM POUCOS CARACTERES. ÀS VEZES, TENHO A SENSÇÃO DE QUE TROCAMOS A DENSIDADE PELA VELOCIDADE SEM PERCEBER O PREÇO QUE ISSO COBRA DA NOSSA CAPACIDADE DE PENSAR JUNTOS. SEM MEMÓRIA HISTÓRICA, A SOCIEDADE SE MOVE COMO SE ESTIVESSE SEMPRE COMEÇANDO DO ZERO, REPETINDO ERROS QUE JÁ FORAM AMPLAMENTE DISCUTIDOS POR QUEM VEIO ANTES DE NÓS

Tenho a impressão de que as barbáries do nosso tempo não são apenas resultado exclusivo de forças externas que não compreendemos. Elas carregam algo profundamente humano. São reflexo das escolhas que fazemos quando preferimos a aprovação rápida ao esforço da reflexão. A sociedade conectada apenas ampliou aquilo que já existia dentro de nós. E talvez seja justamente por isso que a solução não esteja fora, mas no retorno àquilo que sempre sustentou a civilização. História, leitura, dúvida, disciplina interior.

Não é raro vermos organizações relevantes elevarem, à posição de influência, figuras cuja autoridade nasce da visibilidade e não da formação. De repente, anos de estudo, pesquisa e aprofundamento parecem irrelevantes diante de métricas de alcance e performance digital. O problema não está apenas na escolha individual, mas no sinal que a sociedade emite quando passa a valorizar a aparência de influência acima da construção paciente de conhecimento. Quando o conteúdo deixa de ser critério, a própria ideia de referência se esvazia.

Talvez o maior desafio do nosso tempo não seja aprender algo novo, mas reaprender a escutar aquilo que a humanidade sempre soube e que nós insistimos em esquecer. Em meio ao ruído constante, percebo que pensar tornou-se quase um ato de resistência. Não para fugir do presente, mas para habitá-lo com maior consciência. Se a influência hoje se mede em números, talvez o verdadeiro gesto de coragem seja voltar a medir a vida pela profundidade das perguntas que fazemos a nós mesmos. No fim das contas, antes de influenciar o mundo, talvez precisemos apenas reaprender a governar o próprio pensamento e, com isso, reencontrar um pouco da serenidade que parece ter se perdido no caminho.

Por certo, estamos diante de escolhas que ainda não conseguimos dimensionar plenamente. Séculos ou caracteres, milênios ou algoritmos. A densidade da experiência humana ou a velocidade das tendências digitais. Caminhamos para mundos conciliáveis ou para um processo de autodestruição

cultural. Como sempre, não são as respostas fáceis que nos movem, mas a coragem de continuar fazendo perguntas, mesmo quando elas nos obrigam a desacelerar.

O mais desconcertante é perceber que essas escolhas não acontecem em grandes eventos históricos, mas nos pequenos gestos cotidianos com que decidimos o que ouvir, o que ler e quem permitir que nos influencie.

Talvez seja esse o ponto que mais me inquieta. Não a tecnologia, não as plataformas, nem mesmo as redes sociais ou as novas formas de influência, mas a velocidade com que estamos abrindo mão da profundidade que sempre sustentou a experiência humana. Entre algoritmos e milênios, entre métricas e memória, seguimos fazendo escolhas todos os dias. O verdadeiro risco pode não estar no que os outros dizem, mas naquilo que deixamos de questionar dentro de nós mesmos. Se ainda houver espaço para a esperança, ela estará menos no barulho das certezas e mais na coragem de continuar pensando, mesmo quando o mundo parece ter desistido da reflexão.

Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

JUSTIÇA - RECEITA DETECTA VIOLAÇÃO DE DADOS DE PARENTES DE MINISTROS

Vazamento de informações atingiram a esposa de Alexandre de Moraes e o filho de um outro ministro da Corte

Do Estadão Conteúdo



A Receita Federal informou que os sistemas do órgão “são totalmente rastreáveis” e qualquer desvio é detectável e punível

Acionada pelo ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes no âmbito de uma investigação sobre suposto vazamento de dados fiscais de magistrados da Corte e familiares, a Receita Federal informou nesta terça, 17, que já detectou violação de informações de autoridades protegidas

por sigilo no curso da investigação.

A Receita não especificou oficialmente se os dados vazados pertencem a ministros do Supremo e seus parentes. Contudo, o Estadão apurou que houve quebra de sigilo fiscal da esposa do ministro Alexandre de Moraes, Viviane Barci de Moraes, além do filho de um outro ministro da Corte. A informação havia sido divulgada primeiramente pelo portal Metrôpoles.

O Supremo informou que “foram constatados diversos e múltiplos acessos ilícitos ao sistema da Secretaria da Receita Federal do Brasil, seguindo-se de posterior vazamento das informações sigilosas”.

“Esses diversos e múltiplos acessos ilegais, conforme destacado pela Procuradoria-Geral da República ‘apresentam aderência típica inicial ao delito previsto no art. 325 do Código Penal (violação de sigilo funcional)’, porém ‘o caso não se exaure apenas na violação individual do sigilo fiscal, uma vez que a exploração fragmentada e seletiva de informações sigilosas de autoridades públicas, divulgadas sem contexto e sem controle jurisdicional, tem sido instrumentalizada para produzir suspeitas artificiais, de difícil dissipação’”, explica a nota do STF.

A Corte divulgou os nomes de quatro servidores públicos, da “própria Receita ou cedidos por outros órgãos”, suspeitos de acessarem ilegalmente as informações: Luiz Antônio Martins Nunes, Luciano Pery Santos Nascimento, Ruth Machado dos Santos e Ricardo Mansano de Moraes.



Os quatro investigados foram afastados de suas funções e tiveram o sigilo quebrado (bancário, fiscal e telemático). Eles estão proibidos de saírem das cidades onde residem e obrigados ao recolhimento domiciliar no período noturno e aos finais de semana. Os suspeitos tiveram os passaportes retidos e estão proibidos de deixar o País e de ingressar nas dependências do Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados) e da Receita.

Em nota, o Fisco informou que a auditoria sobre acesso ilegal a dados fiscais “envolve dezenas de sistemas e contribuintes”.

Mandados

Nesta terça-feira de Carnaval, 17, agentes da Polícia Federal cumpriram quatro mandados de busca e apreensão em São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, no âmbito da investigação que mira servidores em esquema de vazamento.

As diligências desta manhã são fruto de um inquérito - aberto de ofício por Alexandre de Moraes em janeiro - para investigar se a Receita e o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) quebraram de forma irregular o sigilo fiscal de autoridades.

Em dezembro, quando foram publicados detalhes do contrato da mulher de Moraes, Viviane Barci, para a defesa dos interesses do Banco Master no valor de R\$ 129 milhões, o ministro revelou irritação com possíveis vazamentos e mandou a PF abrir inquérito.

O Estadão apurou que a Receita questiona o inquérito, uma vez que, de acordo com interlocutores, o órgão não tem dados de contratos particulares e, além disso, o acesso a informações sigilosas sem procedimento fiscal aberto é uma prática sujeita a pena de demissão.

Sistemas rastreáveis

Em nota, a Receita informou que os sistemas do órgão “são totalmente rastreáveis, de modo que qualquer desvio é detectável auditável e punível, inclusive na esfera criminal”. Desde 2023, diz o Fisco, ‘foram ampliados os controles de acessos a dados, com forte restrição aos perfis de acesso e ampliação de alertas’.

Além das buscas em endereços de servidores públicos, Moraes determinou medidas cautelares aos investigados, entre elas o monitoramento por tornozeleira eletrônica, o afastamento do exercício de função pública, o cancelamento de passaportes e a proibição de saída do País.

“Em 12 de janeiro, o STF solicitou à Receita Federal auditoria em seus sistemas para identificar desvios no acesso a dados de ministros da Corte, parentes e outros nos últimos três anos. O trabalho foi incluído em procedimento que já havia sido aberto no dia anterior pela Corregedoria da Receita Federal com base em notícias veiculadas pela imprensa”, destacou a Receita.

Paulo Gonet ileso

A Receita Federal informou em nota que não foi detectado “nenhum acesso” a dados fiscais sigilosos do procurador-geral da República, Paulo Gonet, ou informações sobre os familiares do chefe do Ministério Público Federal (MPF).

No comunicado desta terça-feira à tarde, a Receita Federal apontou ser importante esclarecer que não houve acesso aos dados fiscais de todas as autoridades, embora a auditoria em andamento contemple eventuais ilegalidades contra os ministros, PGR e familiares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

JUSTIÇA - UNAFISCO CRITICA AÇÃO DO STF CONTRA SERVIDORES

Associação diz que auditores são usados como ‘bodes expiatórios’ e pede respeito ao processo legal e à presunção de inocência

Do Estadão Conteúdo



Em 2019, segundo a Unafisco, Alexandre de Moraes afastou dois auditores-fiscais e nada foi provado contra eles depois

A Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Unafisco) divulgou nota em que afirma ver com “preocupação” as medidas adotadas pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes contra servidores suspeitos de vazamento de dados fiscais de

parentes de integrantes da Corte.

Segundo a Unafisco, as investigações ainda são “preliminares” pela própria Receita Federal e, por isso, é preciso respeitar o devido processo legal e da presunção da inocência.

“A Unafisco Nacional manifesta preocupação com a adoção de medidas cautelares gravosas contra Auditor-Fiscal em contexto ainda classificado como análise preliminar pela própria Receita Federal”, diz a nota.

“A entidade defende que eventuais irregularidades sejam rigorosamente apuradas, mas sempre com observância do devido processo legal, da presunção de inocência e da proporcionalidade das medidas adotadas. A aplicação de sanções cautelares extremas exige fundamentação robusta e lastro probatório consistente”, afirmou.

O órgão lembra que já houve caso anterior em que houve punições a servidores que depois se mostraram inocentes das acusações.

“Em 2019, também utilizando o Inquérito das Fake News, o Ministro Alexandre de Moraes afastou dois Auditores-Fiscais acusados de vazamento de informações fiscais de parentes de ministros do STF. Posteriormente a acusação mostrou-se sem nenhum lastro probatório, tendo sido os dois Auditores-Fiscais reintegrados”.

Nesta terça, a Receita Federal informou que detectou violação de informações de autoridades protegidas por sigilo no curso da investigação. O STF informou que “foram constatados diversos e múltiplos acessos ilícitos ao sistema da Secretaria da Receita Federal do Brasil, seguindo-se de posterior vazamento das informações sigilosas”.

A Corte divulgou os nomes de quatro servidores públicos, da “própria Receita ou cedidos por outros órgãos”, suspeitos de acessarem ilegalmente as informações: Luiz Antônio Martins Nunes Luciano Pery Santos Nascimento, Ruth Machado dos Santos e Ricardo Mansano de Moraes.

Os quatro investigados foram afastados de suas funções e tiveram o sigilo quebrado (bancário, fiscal e telemático). Eles estão proibidos de saírem das cidades onde residem e obrigados ao recolhimento domiciliar no período noturno e aos finais de semana. Os suspeitos tiveram os passaportes retidos e estão proibidos de deixar o País e de ingressar nas dependências do Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados) e da Receita.

Para a Unafisco, os servidores não podem ser transformados em “bodes expiatórios” para conflitos institucionais. “Os Auditores-Fiscais da Receita Federal não podem, mais uma vez, ser transformados em bodes expiatórios em meio a crises institucionais ou disputas que não lhes dizem respeito”, diz o texto. “A Receita Federal é órgão de Estado e seus servidores não podem ser submetidos a exposição pública ou constrangimentos institucionais antes da conclusão das apurações”, completa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/02/2026

JUSTIÇA - VEJA QUEM SÃO OS INVESTIGADOS PELO VAZAMENTO DE DADOS SIGILOSOS

Os nomes dos servidores da Receita Federal que são suspeitos de terem violado o sigilo fiscal de parentes de ministros do STF foram divulgados pela Corte. São eles: Luiz Antônio Martins Nunes, Luciano Pery Santos Nascimento, Ruth Machado dos Santos e Ricardo Mansano de Moraes.

Veja o que se sabe de cada um dos servidores acusados de violação de dados sigilosos de ministros e parentes do STF:

Ricardo Mansano de Moraes

É auditor da Receita desde maio de 2007. Ele recebeu em dezembro R\$ 51 mil em salários, segundo o Portal da Transparência. Mansano compõe a Equipe de Gestão do Crédito Tributário e do Direito Creditório (Eqrat) - braço técnico da Receita que faz análise, auditoria e gestão dos créditos que os contribuintes possuem a receber da União, e também o controle de créditos tributários devidos ao Fisco.

Mansano trabalha na Delegacia da Receita em Presidente Prudente, no interior de São Paulo. Ele mora em São José do Rio Preto, a 433 km da capital paulista.

Ruth Machado dos Santos

No funcionalismo desde 1994, é técnica do Seguro Social em São Paulo. Ela exerce o cargo de agente administrativo em um posto da Receita no Guarujá, litoral de São Paulo. Em dezembro, seu contracheque foi de R\$ 11.664,79.

Luciano Pery Santos Nascimento

Também é técnico do Seguro Social e recebeu R\$ 18.777,19. Lotado na Bahia, ele está no serviço público desde 1983.

Luiz Antônio Martins Nunes

É funcionário do Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados) no Rio de Janeiro. Ele está no órgão desde 2000.

Os quatro investigados foram afastados de suas funções e tiveram o sigilo quebrado (bancário, fiscal e telemático) por ordem do ministro Alexandre de Moraes. Eles estão proibidos de saírem das cidades onde residem e obrigados ao recolhimento domiciliar no período noturno e aos finais de semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

INTERNACIONAL - IRÃ VÊ AVANÇO EM RODADA DE NEGOCIAÇÕES COM EUA

Encontro ocorreu na embaixada de Omã em Genebra, na Suíça, e contou com o diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica

Do Estadão Conteúdo



O ministro das Relações Exteriores do Irã, Seyed Abbas Araghchi, disse que o avanço ainda não garante um desfecho positivo

O ministro das Relações Exteriores do Irã, Seyed Abbas Araghchi, afirmou que a segunda rodada de negociações indiretas com os Estados Unidos, realizada em Genebra, foi marcada por “conversas sérias e construtivas” e representou avanço em relação ao encontro anterior.

De acordo com o chanceler, as partes conseguiram “chegar a um acordo geral sobre alguns princípios orientadores”, que servirão de base para a elaboração do texto de um possível entendimento.

O ministro, no entanto, ponderou que o avanço não garante um desfecho positivo. “Isso não significa que certamente alcançaremos um acordo, mas ao menos o caminho foi iniciado”, afirmou.

Ele acrescentou que, com a entrada na fase de redação, o processo tende a se tornar mais detalhado e complexo. Ainda não há data definida para a próxima rodada. Segundo Araghi, ficou acertado que os dois lados trabalharão sobre os pontos de um possível acordo e trocarão textos antes de marcar novo encontro.

O diálogo ocorreu na embaixada de Omã na cidade suíça e contou com discussões paralelas com o diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), Rafael Grossi. “Tivemos boas discussões técnicas com ele”, disse, acrescentando que o chefe da agência também manteve contatos com a delegação norte-americana.

As conversas ocorrem em meio a exercícios militares iranianos no Estreito de Ormuz, que teve partes fechadas por algumas horas nesta terça-feira por “precauções de segurança” para a navegação, segundo a agência semioficial iraniana Fars News.

O estreito conecta grandes produtores do Golfo, como Arábia Saudita, Irã, Iraque e Emirados Árabes Unidos, ao Golfo de Omã e ao Mar Árábico, e concentra cerca de 20% do fluxo global da commodity.

No contexto das manobras, o comandante da Marinha da Guarda Revolucionária (IRGC), Alireza Tangsiri, afirmou que a força pode fechar o Estreito de Ormuz “no menor tempo possível”, caso haja decisão nesse sentido, segundo a mídia estatal iraniana. “Se houver uma decisão para fechar o Estreito de Ormuz, esta força realizará a operação no menor tempo possível”, disse.

A declaração foi acompanhada pela realização de um exercício de “controle inteligente” do estreito, com participação de unidades de combate e resposta rápida. Durante a operação, embarcações ultrarrápidas lançadoras de mísseis realizaram manobras com disparos reais.

De acordo com a agência Tasnim, projéteis disparados do interior do país, do litoral e de ilhas iranianas no Golfo Pérsico atingiram seus alvos na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

INTERNACIONAL - IRANIANOS AINDA RESISTEM A ‘LINHAS VERMELHAS’ TRAÇADAS POR TRUMP

Do Estadão Conteúdo



O presidente Donald Trump já avisou que não permitirá que o Irã obtenha uma arma nuclear

O vice-presidente dos EUA, JD Vance, disse nesta terça-feira, 17, que, embora algum progresso tenha sido feito nas conversas com o Irã sobre seu programa nuclear, o país persa não está disposto a aceitar algumas das “linhas vermelhas” de Donald Trump.

“Uma coisa sobre as negociações desta manhã é que - de certa forma, foi bem. Eles concordaram em se encontrar depois, mas, por outro lado, ficou muito claro que o presidente estabeleceu algumas linhas vermelhas que os iranianos ainda não estão dispostos a realmente reconhecer e trabalhar”, afirmou Vance em entrevista à Fox News.

Segundo Vance, os EUA não permitirão que o Irã obtenha uma arma nuclear e Trump “tem muitas opiniões” sobre Teerã.

“Vamos continuar trabalhando nisso, mas é claro que o presidente reserva a capacidade de dizer quando ele acha que a diplomacia atingiu seu fim. Esperamos não chegar a esse ponto, mas se chegarmos, essa será a decisão do presidente”, acrescentou.

O presidente dos EUA, Donald Trump, tem reiterado que prefere uma solução negociada, mas já ameaçou recorrer à força caso Teerã não aceite limitar seu programa nuclear. O governo iraniano afirma que responderá a qualquer ataque e sustenta que seu programa de enriquecimento de urânio tem fins pacíficos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

INTERNACIONAL - CONGRESSO DO PERU DESTITUI PRESIDENTE INTERINO

José Jerí enfrenta acusações de corrupção e país volta a viver instabilidade política a poucas semanas da eleição presidencial

Do Estadão Conteúdo



Com 75 votos a favor, 24 contra e 3 abstenções, o legislativo do Peru votou para tirar Jerí do cargo que assumiu em outubro

O Congresso do Peru votou nesta terça-feira 17, para remover o presidente interino José Jerí do cargo, enquanto ele enfrenta acusações de corrupção, desencadeando uma nova onda de instabilidade política a poucas semanas da eleição presidencial de abril no país.

Jerí está sob investigação preliminar por corrupção e tráfico de influência, decorrente de uma série de reuniões não divulgadas com dois executivos chineses.

Com 75 votos a favor, 24 contra e 3 abstenções, o legislativo do Peru votou para remover Jerí da posição que ele havia assumido em 10 de outubro. Sua predecessora, Dina Boluarte, foi destituída enquanto uma onda de crimes assolava o país.

A remoção de Jerí do cargo é o capítulo mais recente de uma prolongada crise política em um país que viu sete presidentes desde 2016 e está prestes a realizar uma eleição geral em meio a um clamor público generalizado sobre o aumento da criminalidade violenta.

Os legisladores escolherão um novo presidente entre seus membros para governar até 28 de julho, quando o líder interino entregará o cargo ao vencedor da eleição presidencial de 12 de abril.

As acusações contra Jerí surgiram de um relatório vazado sobre uma reunião clandestina em dezembro com dois executivos chineses. Um dos participantes possui contratos governamentais ativos, enquanto o outro está atualmente sob investigação por suposto envolvimento em uma operação ilegal de extração de madeira.

Ele negou qualquer irregularidade e disse que se encontrou com os executivos para organizar uma festividade peruano-chinesa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026

INTERNACIONAL - CANADÁ LANÇA ESTRATÉGIA PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA MILITAR DOS EUA

A ideia é ampliar a produção doméstica de defesa em meio a um cenário de maior instabilidade global

Do Estadão Conteúdo

O governo do Canadá anunciou nesta terça-feira uma estratégia para reduzir a dependência de fornecedores estrangeiros, sobretudo dos Estados Unidos, e ampliar a produção doméstica de defesa, em meio a um cenário de maior instabilidade global.

O primeiro-ministro do país, Mark Carney, lançou a primeira 'Estratégia Industrial de Defesa' do país, com a promessa de mais de meio trilhão de dólares canadenses em investimentos ao longo da próxima década.

Segundo Ottawa, o plano prioriza fornecedores e materiais canadenses, acelera compras militares e busca fortalecer a autonomia estratégica do país. "O trabalho de defender o Canadá é o trabalho de construir o Canadá", afirmou Carney. "Nossa nova Estratégia Industrial de Defesa garante que o Canadá continue sendo uma nação soberana, no controle do seu próprio destino."

A iniciativa prevê aproveitar cerca de US\$ 180 bilhões em oportunidades de compras militares e US\$ 290 bilhões em investimentos de capital em Defesa nos próximos dez anos, com impacto econômico estimado em US\$ 125 bilhões até 2035. O governo projeta criar até 125 mil empregos, elevar em 50% as exportações do setor e destinar 70% das aquisições de defesa a empresas canadenses.

Como eixo central, será estruturada a Agência de Investimento em Defesa (DIA), responsável por simplificar processos e reduzir a burocracia nas aquisições.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

JAPÃO VAI INVESTIR US\$ 36 BI EM PROJETOS DE MINERAIS CRÍTICOS E PETRÓLEO NOS EUA

Investimento faz parte do aporte de US\$ 550 bilhões prometido em acordo fechado após tarifaço de Trump

Por Bloomberg — Washington e Tóquio



O presidente dos EUA, Donald Trump, e a primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi — Foto: Kiyoshi Ota / POOL / AFP

O Japão planeja investir até US\$ 36 bilhões em projetos de petróleo, gás e minerais críticos nos Estados Unidos, a primeira parcela de seu compromisso de US\$ 550 bilhões no âmbito do acordo comercial firmado com o presidente Donald Trump.

"Nosso ENORME Acordo Comercial com o Japão acaba de ser lançado!", publicou Trump na terça-feira nas redes sociais. "A escala desses projetos é tão grande que não poderia ser realizada sem uma palavra muito especial: TARIFAS."

A primeira-ministra japonesa Sanae Takaichi afirmou que os projetos foram concebidos para construir cadeias de suprimentos resilientes por meio da cooperação em áreas cruciais para a segurança econômica, incluindo minerais críticos, energia e inteligência artificial.

"Acreditamos que essa iniciativa está totalmente alinhada com seus objetivos centrais: promover benefícios mútuos entre o Japão e os Estados Unidos, garantir a segurança econômica e fomentar o crescimento econômico", escreveu ela.

Em outubro passado, durante a visita do presidente Donald Trump a Tóquio, os EUA e o Japão assinaram um acordo para garantir o fornecimento de minerais críticos e terras-raras.

O investimento mais significativo é uma instalação de gás natural em Ohio, que deverá gerar 9,2 gigawatts de energia, segundo comunicado do secretário de Comércio dos EUA, Howard Lutnick — um projeto de grande escala que Trump descreveu como “o maior da história”.

Espera-se que o Japão invista até US\$ 33 bilhões na usina de gás, que será liderada pela SB Energy, subsidiária do SoftBank Group, de acordo com um documento informativo do Departamento de Comércio dos EUA detalhando os investimentos. O Ministério da Economia, Comércio e Indústria do Japão listou o SoftBank Group como a empresa envolvida no projeto.

Empresas japonesas como a Toshiba e a Hitachi também manifestaram interesse em participar do projeto de gás, informou o ministro do Comércio do país, Ryosei Akazawa, a repórteres nesta quarta-feira.



O ministro do Comércio do Japão, Ryosei Akazawa, informou que empresas japonesas, como a Toshiba e a Hitachi, também manifestaram interesse em participar do projeto de gás — Foto: Bloomberg

Se essa usina operar em plena capacidade, será equivalente a nove reatores nucleares ou aproximadamente à quantidade de energia consumida por cerca de 7,4 milhões de residências na maior rede elétrica dos Estados Unidos, operada pela PJM

Interconnection LLC.

O segundo projeto é uma instalação de exportação de petróleo bruto em águas profundas no Golfo do México, segundo Lutnick. O investimento de US\$ 2,1 bilhões no terminal de exportação Texas GulfLink será operado pela Sentinel Midstream e deverá gerar até US\$ 30 bilhões por ano em exportações de petróleo bruto dos EUA quando estiver operando em plena capacidade, de acordo com o documento informativo do Departamento de Comércio.

A publicação inicial de Trump nas redes sociais sobre o projeto gerou certa confusão, ao descrever o investimento como uma instalação de gás natural liquefeito.

O Japão também deve investir em uma unidade de fabricação de diamantes industriais sintéticos, que, segundo a publicação de Trump, ficará localizada no estado da Georgia. Os diamantes são um “insumo crítico para a produção industrial e tecnológica avançada”, afirmou Lutnick.

O projeto — uma instalação de grãos de diamante sintético de alta pressão e alta temperatura — receberá um investimento de US\$ 600 milhões e envolve a Element Six, subsidiária da De Beers, segundo o Departamento de Comércio. O pó de diamante é utilizado por fabricantes industriais — inclusive nos setores de semicondutores, automotivo e de energia — devido às suas propriedades de extrema dureza.

— Ambos os governos continuarão trabalhando em estreita colaboração para ajustar os detalhes e garantir o rápido início desses projetos — afirmou o secretário-chefe do Gabinete do Japão, Minoru Kihara, em entrevista coletiva na quarta-feira, na qual confirmou os projetos.

O aguardado anúncio marca um avanço no pacto comercial e econômico que Trump anunciou com o Japão no ano passado. Ele ocorre semanas antes de Sanae Takaichi se reunir com Donald Trump em Washington.

A seleção ocorre depois que um painel conjunto se reuniu pela primeira vez em dezembro para avaliar os projetos, que são, em última instância, escolhidos pelo próprio Donald Trump com base nas

recomendações de um comitê de investimentos por ele criado, além de contribuições de autoridades japonesas.

O fundo tem como objetivo impulsionar uma onda de investimentos japoneses em setores estratégicos dos Estados Unidos e foi um pilar central do acordo tarifário, pelo qual o presidente americano concordou em fixar tarifas de 15% sobre produtos japoneses e reduzir a alíquota para automóveis, um motor crucial da economia do Japão.

O total de US\$ 36 bilhões equivale a mais da metade do investimento estrangeiro direto líquido do Japão nos EUA em 2025, segundo dados do Ministério das Finanças japonês.

A implementação do acordo deve ser um dos principais temas da reunião entre Trump e Sanae Takaichi em Washington, prevista para ocorrer em 19 de março.



A primeira-ministro do Japão, Sanae Takaichi, deve se reunir com Trump, em Washington, em 19 de março — Foto: Bloomberg

Howard Lutnick e Ryosei Akazawa se reuniram em Washington na semana passada para acertar os detalhes da primeira parcela dos investimentos. Akazawa afirmou que não espera que os projetos apoiados pelo fundo de US\$ 550 bilhões sejam de alto risco e alto retorno, sinalizando que os japoneses buscam iniciativas com retornos seguros, em vez de investimentos mais incertos.

“O Japão está fornecendo o capital. A infraestrutura está sendo construída nos Estados Unidos. Os lucros são estruturados para que o Japão obtenha seu retorno, e a América ganhe ativos estratégicos, ampliação da capacidade industrial e fortalecimento da liderança energética”, afirmou Lutnick em seu comunicado de terça-feira.

O investimento inicial em uma usina de geração de energia é oportuno. A demanda crescente de novos centros de dados — especialmente para acompanhar o boom da inteligência artificial — elevou os custos para garantir o fornecimento adequado de energia.

Os dois países identificaram projetos potenciais que variam de US\$ 350 milhões a até US\$ 100 bilhões durante a visita de Donald Trump ao Japão no ano passado. Esse arcabouço incluiu investimentos em energia, inteligência artificial e minerais críticos envolvendo o SoftBank Group, a Westinghouse Electric Company, a Toshiba, entre outras empresas.

O banco estatal Japan Bank for International Cooperation e a Nippon Export and Investment Insurance devem desempenhar papéis centrais no financiamento dos projetos. Ainda não está claro quanto do montante será comprometido na forma de investimento direto. Akazawa afirmou no ano passado que apenas 1% a 2% do mecanismo de US\$ 550 bilhões consistiria em aportes em dinheiro, sendo a maior parte composta por empréstimos e garantias de crédito.

45 dias para financiar projetos

Após a seleção de um projeto, o Japão tem 45 dias úteis para financiar a iniciativa, segundo o acordo entre os países.

Caso o Japão opte por não financiar um projeto, os Estados Unidos poderão recuperar determinadas receitas ou elevar os níveis tarifários, de acordo com o acordo. Isso pode resultar em tarifas significativamente mais altas sobre importações japonesas para os EUA. Trump ameaçou elevar as tarifas para 25%, mas depois reduziu para 15% após o Japão concordar em aumentar os investimentos nos Estados Unidos por meio do fundo de US\$ 550 bilhões.

Trump também demonstrou insatisfação com o ritmo de implementação de um acordo semelhante com a Coreia do Sul — importante concorrente do Japão na fabricação de automóveis — e ameaçou

umentar novamente as tarifas. Esse episódio ressalta a ligação entre as promessas de investimento e as mudanças tarifárias que as acompanharam.

O anúncio ocorre após a histórica vitória eleitoral de Sanae Takaichi no início deste mês. Ela foi formalmente reeleita como primeira-ministra na quarta-feira. Takaichi prometeu priorizar laços fortes com os Estados Unidos. Trump elogiou Takaichi, desejando-lhe “grande sucesso” em sua “agenda conservadora de Paz por Meio da Força”.

William Chou, pesquisador sênior do Hudson Institute, afirmou que os três projetos refletem prioridades compartilhadas entre EUA e Japão nos setores de energia, inteligência artificial e semicondutores, além de estarem alinhados às competências da indústria japonesa e ao seu conhecimento do ambiente industrial americano.

— Esse anúncio garante impulso político antes da viagem da primeira-ministra Takaichi a Washington no próximo mês e demonstra que o Japão é um aliado que cumpre suas promessas — disse Chou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/02/2026

VEJA O QUE LULA VETOU E O QUE MANTEVE NO PROJETO DE REAJUSTE PARA SERVIDORES DA CÂMARA, SENADO E TCU

Presidente sancionou trecho de projeto que prevê reajuste nos salários, mas apenas para 2026

Por Bernardo Lima — Brasília



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

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetou nesta quarta-feira o dispositivo que criava a licença compensatória para servidores do Congresso Nacional e Tribunal de Contas da União (TCU). Os trechos foram incluídos em projetos que previam reajuste salarial para carreiras dos órgãos em cerca de 9% neste ano, além de criar outras benesses aos servidores do Legislativo.

O aumento para 2026 foi sancionado por Lula, mas o presidente vetou os reajustes previstos para 2027, 2028 e 2029. Segundo o Palácio do Planalto, os trechos foram derrubados pois a Lei de Responsabilidade Fiscal proíbe a criação de despesas obrigatórias no fim do atual mandato, que se encerra em dezembro.

O que está de pé

- Aumento em cerca de 9% para servidores da Câmara, Senado e TCU em 2026
- Substituição de gratificações pagas a servidores do Congresso. É um benefício limitado pelo teto constitucional, que pode ir de 40% (no mínimo) a 100% (no máximo) do vencimento básico do cargo ocupado pelo servidor
- Ampliação do número de cargos, a elevação dos níveis de funções de confiança e a exigência de nível superior para carreiras do TCU
- Reconhecimento de carreiras no Legislativo como carreiras de Estado

O que foi vetado

- Pagamentos retroativos (com verbas de exercícios anteriores) de benefícios para servidores
- Licença compensatória para funções comissionadas e de assessoramento, com possibilidade de conversão em indenização. O benefício resultaria em valores que poderiam ultrapassar o teto do serviço público
- Regras que previam forma de cálculo semestral para aposentadorias e pensões

- Reajustes de servidores do Legislativo para os exercícios de 2027, 2028 e 2029

Escalada de aumentos

O veto de Lula aconteceu após a aprovação dos projetos no Congresso reacenderam o debate sobre dispositivos criados para furar o teto. Também neste mês, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino determinou que os três Poderes revisem “penduricalhos” das folhas de salários do funcionalismo.

A situação gerou uma guerra de versões entre integrantes do governo e a cúpula do Câmara. Ministros e assessores com assento no Palácio do Planalto negaram que o Executivo tivesse participado de qualquer acordo para a aprovação do projeto que reestrutura carreiras do Legislativo federal, concede reajustes e autoriza gratificações a servidores do Congresso que podem chegar a 100% do salário-base.

O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), porém, rebateu a versão e afirmou que o líder do governo Lula na Casa, José Guimarães (PT-CE), esteve na reunião em que a proposta foi pautada e deu aval ao encaminhamento.

Desde maio do ano passado, projetos aprovado integral ou parcialmente no Congresso Nacional previram um aumento de R\$ 33 bilhões em gastos com pessoal, ao estabelecerem reajustes para servidores dos Três Poderes e a criação de cargos e gratificações, como licença compensatória e adicional por qualificação.

Segundo o Orçamento de 2026, o projeto parcialmente vetado por Lula teria um impacto de R\$ 790 milhões neste ano, valor que será diminuído com a derrubada de benefícios.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/02/2026

VAZAMENTO NA RECEITA: APURAÇÃO É CORRETA, MAS ORIGEM DO INQUÉRITO PROVOCA CRÍTICAS AO SUPREMO

Por Míriam Leitão



Ministro Alexandre de Moraes em Sessão Plenária no STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Acessar dados submetidos a sigilo fiscal com objetivos que não sejam profissionais é crime. Se forem confirmados a motivação, o dolo e o uso da função pública para fins alheios ao cargo por parte dos servidores da Receita alvo da operação da Polícia Federal, sob suspeita de vazar dados de ministros do STF e de seus parentes, os envolvidos irão responder.

O problema deste processo é a origem. Os mandados foram cumpridos a partir de representação da Procuradoria-Geral da República (PGR) e autorização do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF). Moraes abriu de ofício com base no inquérito das fake news, iniciado em 2019 para investigar ataques contra ministros. É aí que está o vício de origem.

Quando esse primeiro movimento da PGR foi feito, Moraes estava na presidência interina do Supremo, durante o recesso. Ele abriu o caso sob o guarda-chuva do inquérito das fake news.

O procedimento seria o presidente Edson Fachin sortear para qual ministro iria o inquérito. E não poderia ser o ministro Alexandre de Moraes, que é uma das possíveis vítimas, abrir de ofício e com base nesse inquérito.

Moraes tem sido muito criticado, inclusive dentro do próprio Supremo, porque o inquérito das fake news, aberto por Dias Toffoli, parece ter virado um guarda-chuva para qualquer coisa que o ministro queira fazer. Esse inquérito tem que terminar. Moraes não pode usá-lo como um instrumento sem fim.

Acho que está na hora de o Supremo estabelecer algumas regras. Uma delas é encerrar o inquérito. Outra é deixar claro que Alexandre de Moraes não pode decidir que é ele quem vai cuidar do assunto. O Brasil está passando por este trauma de ter um ministro que decidiu fazer segredo e avocar tudo para si, como age Dias Toffoli no caso Master.

O comportamento diário do Supremo tem incomodado, por ficar um pouco fora dos ritos, e isso deveria ser corrigido. É importante que o Supremo funcione dentro do que se espera que ele funcione.

A ótima coluna de Elio Gaspari nesta quarta-feira em O Globo, com o título “O STF precisa fechar a delegacia”, salienta que o Supremo fez um excelente trabalho no combate e no esclarecimento de toda a tentativa de golpe no Brasil. Mas é necessário corrigir excessos e erros, desvios que o tornam mais vulnerável à crítica.

Quando o Supremo fica vulnerável à crítica, o que fez corretamente no passado começa a ser questionado, porque a direita quer sempre discutir o que a Corte julgou em relação aos golpistas. O Supremo realmente protegeu a democracia brasileira.

Mas, para proteger a democracia brasileira também, é preciso uma conduta irrepreensível em outros processos, em outras questões. Não é porque parentes do ministro Alexandre de Moraes foram atingidos que ele vai iniciar um processo, e sempre com base nesse mesmo guarda-chuva.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/02/2026

REVOLUÇÃO NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: EUROPA DESCOBRE SUA PRÓPRIA ‘MINA DE OURO BRANCO’

Depósito de lítio na França pode reduzir dependência da China e abastecer até 700 mil carros elétricos por ano

Por O Globo — Madri



Depósito de lítio na França pode reduzir dependência da China e abastecer até 700 mil carros elétricos por ano — Foto: Wikimedia Commons

O lítio, conhecido como “ouro branco”, é um metal macio de coloração prateada que se oxida rapidamente em contato com o ar ou a água. Essencial para a fabricação de baterias, tornou-se peça-chave na transição energética — especialmente para veículos elétricos, além de dispositivos eletrônicos, drones e sistemas de armazenamento de

energia.

Atualmente, a China domina grande parte da cadeia global de valor do lítio. Mas a Europa pode ter encontrado um trunfo estratégico para reduzir essa dependência: o depósito de Beauvoir, localizado na região de Allier, na França.

O jazimento de Beauvoir já era conhecido desde a década de 1960, embora a principal extração local fosse de caulim. Desde 2005, o controle da mina está nas mãos da multinacional francesa Imerys, especializada em minerais industriais.

Agora, o foco passa a ser o lítio. A expectativa é produzir cerca de 34 mil toneladas de hidróxido de lítio por ano — volume suficiente para fabricar baterias destinadas a aproximadamente 700 mil carros elétricos anualmente.

O governo francês anunciou apoio público ao projeto, incluindo um incentivo inicial de 200 milhões de euros à Imerys para viabilizar o desenvolvimento da extração e processamento do mineral.

A iniciativa é vista como estratégica para fortalecer a autonomia europeia em matérias-primas críticas, em um momento em que a indústria automotiva do continente acelera sua eletrificação.

O avanço do projeto pode:

- Reduzir a dependência europeia de importações asiáticas
- Reforçar a cadeia produtiva local de baterias
- Impulsionar a competitividade das montadoras europeias
- Estabilizar custos no médio prazo

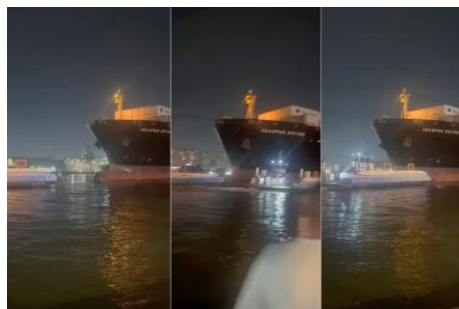
Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/02/2026

NAVIO PORTA-CONTÊINERES BATE EM DUAS BALSAS NO PORTO DE SANTOS

Embarcação com bandeira de Singapura atingiu as balsas na noite de segunda-feira ao deixar o canal do cais santista; tripulantes saltaram na água

Por O GLOBO — São Paulo



Embarcação bate em duas balsas no porto de Santos — Foto: Reprodução

Um navio porta-contêineres bateu em duas balsas que atravessavam o canal do Porto de Santos por volta das 21h30 desta segunda-feira (16), de acordo com o portal G1.

As balsas FB-14 e FB-15 estavam sem veículos ou passageiros no momento do acidente. Segundo a Praticagem, nelas havia apenas quatro tripulantes, o comandante e três marinheiros, que pularam na água e foram resgatados sem ferimentos por lanchas da entidade.

As balsas faziam a travessia entre Santos e Guarujá quando o navio Seaspan Empire, de bandeira de Singapura, as atingiu.

O acidente ocorreu no momento em que o porta-contêineres deixava o canal por falta de espaço para atracar. O Seaspan Empire havia saído do Rio de Janeiro na sexta-feira (14) e tinha atracação prevista em Santos na segunda-feira.

Em nota, a Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), por meio da Coordenadoria de Travessias, informou que acompanha a apuração dos fatos junto às autoridades marítimas.

As balsas estão atracadas no lado de Santos, fora de operação e aguardando determinação da Capitania dos Portos. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) foi avisada para tomar as providências necessárias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CUSTO PARA O FGC COM O CASO MASTER PODE CHEGAR A R\$ 58 BILHÕES COM A LIQUIDAÇÃO DO BANCO PLENO

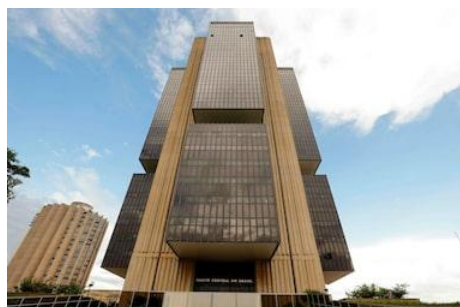
Cálculo leva em conta a linha de liquidez dada ao Master, em 2025, e a liquidação dos bancos Master, Will e Pleno

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA - O custo para o Fundo Garantidor de Crédito (FGC) com o caso Master pode ficar em torno de R\$ 58 bilhões, depois de o Banco Central decretar a liquidação do Banco Pleno, na manhã desta quarta-feira, 18. O Pleno pertencia a Augusto Lima, ex-sócio do Master, que comprou o antigo Banco Voiter, que fazia parte do conglomerado.

Em nota, o FGC informou que terá que honrar R\$ 4,9 bilhões em depósitos cobertos do Pleno. Segundo apurou o Estadão, esse número deve se somar a outros R\$ 53 bilhões cobertos pelo fundo com uma linha de liquidez dada ao Master, em 2025, mais a liquidação do próprio banco, em novembro, e também a liquidação em janeiro do Will Bank, que pertencia ao grupo.

“O Banco Pleno tem uma base estimada de 160 mil credores com depósitos elegíveis ao pagamento da garantia, que somam R\$ 4,9 bilhões”, disse o FGC.



Sede do Banco Central, em Brasília Foto: Dida Sampaio/Estadão

Como o Pleno já não fazia parte do conglomerado Master, o investidor poderá ser ressarcido em até R\$ 250 mil em cada uma das instituições.

Procurado, o FGC afirmou que o cálculo oficial sobre o impacto no fundo ainda está em análise.

Na semana passada, o conselho do FGC aprovou um plano emergencial para cobrir esse gasto e recompor o fundo, que é usado como uma espécie de seguro que protege investimentos de até R\$ 250 mil por CPF.

O objetivo é garantir que, até o final do primeiro trimestre deste ano, o FGC já tenha caixa líquido compatível com o risco do sistema, segundo uma pessoa a par das discussões.

Para isso, os bancos planejam adiantar imediatamente o equivalente a cinco anos de contribuições futuras ao fundo, divididas em três parcelas mensais. Em 2027, haveria mais uma antecipação de 12 meses de repasses e, em 2028, outros 12 meses, o que levaria a um total de sete anos de contribuições adiantadas.

Além do adiantamento, o esquema prevê um aumento extraordinário de 30% a 60% no valor pago mensalmente pelas instituições ao FGC, por pelo menos 60 meses, segundo essa pessoa, que falou sob condição de anonimato.

Em outra frente, uma ala do setor financeiro defende uma proposta para destinar recursos do compulsório de depósitos à vista para ajudar na reconstrução de liquidez do FGC. Essa hipótese, porém, depende de uma autorização do Banco Central, que ainda não se manifestou.

Em nota, o FGC afirmou não comentar sobre as alternativas avaliadas internamente e se limitou a dizer que discute a recomposição da liquidez com instituições associadas e o BC. “As discussões estão em andamento e uma deliberação deverá ocorrer no curto prazo”, declarou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/02/2026

AGENDA FERROVIÁRIA, DE R\$ 140 BI, PREVÊ OITO LEILÕES PARA TENTAR DESTRAVAR SETOR APÓS DÉCADAS

Em alguns projetos, como Ferrogrão, especialistas apontam complexidade técnica, riscos ambientais e problemas de financiamento

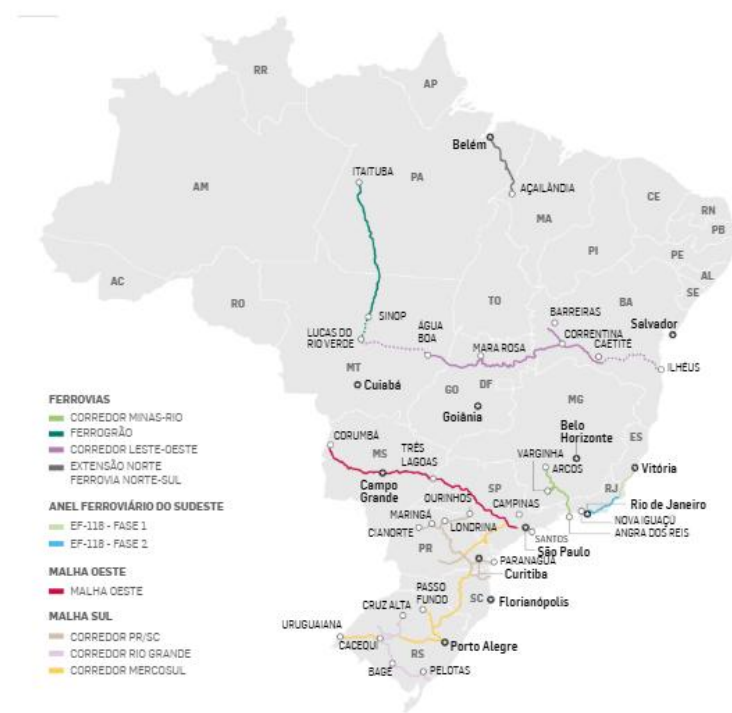
Por Luiz Araújo (Broadcast) e Elisa Calmon (Broadcast)

BRASÍLIA e SÃO PAULO — Após cerca de três anos de elaboração, o governo federal coloca em prática a partir deste ano a nova carteira de concessões ferroviárias, que prevê a realização de oito leilões até 2027, abrangendo mais de nove mil quilômetros de extensão e um volume estimado de R\$ 140 bilhões em investimentos. A agenda marca a retomada de um fluxo de projetos que ficou

Retomada de concessões

Governo planeja leiloar oito projetos ferroviários até 2027, num total de R\$ 140 bilhões de investimentos

praticamente paralisado por quase uma década.



Fonte: Ministério dos Transportes

ESTADÃO

Desde a desestatização das malhas nos anos 1990, o modelo ferroviário permitiu ganhos de eficiência, mas tentativas posteriores de ampliar a malha, como no Programa de Investimentos em Logística (PIL), no governo de Dilma Rousseff, esbarraram em incertezas regulatórias, problemas ambientais e na falta de dinheiro (afinal, são projetos caros e de longo prazo).

Nos anos seguintes, as gestões de Michel Temer e Jair Bolsonaro priorizaram a prorrogação antecipada de contratos existentes, garantindo novos aportes, mas com poucos projetos greenfield (novos). A atual proposta tenta retomar uma agenda mais ampla de expansão da malha, em um ambiente ainda marcado por desafios ambientais e de financiamento.

A expectativa do Ministério dos Transportes é iniciar os leilões ainda este ano, apoiando-se no desempenho recente das concessões rodoviárias, que conseguiram atrair investidores mesmo em um cenário de juros elevados e ajudaram a recompor a confiança do mercado. “Vamos atrair operadores de rodovias, investidores financeiros e estrangeiros. Já há muito interesse”, diz o secretário-executivo da pasta, George Santoro.

A avaliação, no entanto, não é consensual entre especialistas do setor ferroviário, que apontam diferenças estruturais relevantes nos dois modais e entre os próprios projetos incluídos no pipeline. Para o advogado Eros Frederico, da área de infraestrutura do SouzaOkawa Advogados, o sucesso recente das rodovias não se transfere automaticamente para as ferrovias. “O setor ferroviário parte de um patamar mais complexo”, afirma.

Na mesma linha, o sócio da área de infraestrutura do L.O. Baptista, Felipe Kfuri, diz que o desempenho das rodovias cria um precedente institucional positivo, mas exige cautela na comparação entre os modais. “O setor ferroviário envolve maior complexidade técnica, volumes de investimento mais elevados e riscos ambientais, fundiários e de demanda mais acentuados”, afirma.

Projetos ferroviários

Projetos ferroviários

Leilões à vista

Projetos que o governo pretende conceder à iniciativa privada até 2027

Projeto	Localização	Extensão (km)	Investimento (R\$ bilhões)
Anel Ferroviário do Sudeste	RJ/ES	245,95	6,6
Corredor Minas-Rio	MG/RJ	738	não informado
Malha Oeste	MS/SP	1.593	35,7
Corredor Leste-Oeste	BA/MT	1.647	41,85
Ferrogrão	PA/MT	933 km	33
Malha Sul	PR/SC	1.502	4,7
Extensão Norte - Ferrovia Norte-Sul	MA/PA	530	10

Source: Ministério dos Transportes • [Get the data](#)

A carteira anunciada pelo ministério é considerada diversa por todos os interlocutores. Os projetos listados incluem o Corredor Minas-Rio, o Anel Ferroviário do Sudeste, a Malha Oeste, o Corredor Leste-Oeste, a Ferrogrão, três corredores da Malha Sul e a Extensão Norte da Ferrovia Norte-Sul.

Entre os ativos considerados mais viáveis, há consenso em torno do Corredor Minas-Rio e da Extensão Norte da Norte-Sul. Os analistas observam que se tratam de empreendimentos interligados a trechos já operacionais, com demanda mais previsível. O Corredor Minas-Rio se beneficia de carga cativa ligada à mineração, o que reduz riscos

de receita e melhora a viabilidade do projeto.

Também há avaliação relativamente positiva sobre parte da Malha Sul, especialmente os corredores Paraná-Santa Catarina e Rio Grande. Nesses, a diversificação de cargas, dentre o agronegócio, indústria e proteína animal, e a proximidade de portos organizados contribuem para um perfil de risco mais equilibrado, embora o volume de investimentos ainda seja elevado.

Por outro lado, projetos como a Ferrogrão, a Malha Oeste e o Corredor Leste-Oeste concentram as maiores dúvidas do mercado. Frederico diz que esses empreendimentos enfrentam entraves regulatórios, ambientais e contratuais relevantes. “A ausência de contratos âncora e a menor clareza sobre a demanda inicial reduzem a atratividade econômica no curto prazo”, afirma.

Estratégia institucional

A Ferrogrão aparece como o caso mais sensível da carteira. O projeto permanece judicializado no Supremo Tribunal Federal (STF) e ainda não conta com licenciamento ambiental nem com aval do Tribunal de Contas da União (TCU). Para Kfuri, a presença do projeto no planejamento oficial indica prioridade estratégica, mas deve ser interpretada com cautela. “Reflete mais uma expectativa do que uma convicção de avanço no curto prazo”, diz.



Governo quer leiloar o trecho norte da Ferrovia Norte-Sul, com 530 km e cerca de R\$ 10 bilhões de investimentos Foto: Wilton Junior/Estadão

A advogada Larissa Caroline de Almeida Silva, do gabinete Ambiental e Minerário do Fonseca Brasil Serrão Advogados, avalia que a sinalização do ministério tem caráter político-institucional. “O Executivo demonstra confiança na reversão do impasse, mas o controle do cronograma depende exclusivamente do STF. O mercado percebe esse risco e o precifica”, afirma.

Em relação à Ferrogrão, o secretário George Santoro reforça que a publicação do edital só ocorrerá após autorização da Justiça e do TCU — órgão de controle ligado ao Legislativo. “Não adianta

antecipar. Com essas autorizações, o edital estará pronto”, diz, acrescentando que o projeto pode se tornar viável com financiamento de longo prazo estruturado junto ao BNDES.

Do lado do mercado, há consenso de que o governo precisará atuar de forma mais incisiva na maturação dos projetos. Frederico afirma que o principal desafio é transformar o pipeline anunciado em empreendimentos efetivamente bancáveis. “É indispensável avançar no licenciamento ambiental, na clareza fundiária e na estruturação de mecanismos de financiamento e subvenção para trechos greenfield”, diz.

Kfuri acrescenta que será necessário priorizar projetos mais desenvolvidos e reforçar a coordenação institucional. “É fundamental calibrar a alocação de riscos e manter diálogo estreito com os órgãos de controle”, afirma. Larissa destaca que a redução da judicialização, sobretudo em temas ambientais, será decisiva para o avanço da carteira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/02/2026

EXPORTAÇÕES DO AGRO RECUAM 2,2% EM JANEIRO, A US\$ 10,8 BILHÕES

Resultado foi pressionado pela queda de 8,6% nos preços médios dos produtos exportados, apesar do aumento de 7% no volume de produtos comercializados

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - As exportações brasileiras de produtos agropecuários alcançaram US\$ 10,8 bilhões em janeiro, informou o Ministério da Agricultura, em nota técnica. O valor é 2,2% inferior ao obtido no ano anterior, o equivalente a uma queda de US\$ 244 milhões ante os US\$ 11 bilhões registrados um ano antes. O setor representou 42,8% dos embarques totais do País no último ano, em comparação com 43,3% de 2024.

Apesar da queda, o número é o terceiro maior registrado para janeiro da série histórica. O resultado do setor, segundo a pasta, foi pressionado pela queda de 8,6% nos preços médios dos produtos exportados, apesar do aumento de 7% no volume de produtos comercializados ao exterior.

“A cesta de alimentos que compõem o Índice de Preços dos alimentos da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) caiu 0,4% em janeiro em relação a dezembro ou 0,6% na comparação anual. Já a cesta de alimentos que compõem o índice de preço dos alimentos do Banco Mundial teve uma redução de 3,1% na comparação anual. Com efeito, as duas instituições apontam para quedas nos preços, fator que teve influência preponderante para a diminuição do valor exportado pelo Brasil”, explicou o ministério em nota técnica da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais.



China se manteve como a principal importadora de produtos do agronegócio brasileiro no mês passado
Foto: Tiago Queiroz/Estadão

A pasta destacou ainda que as proteínas animais apresentaram recorde de exportação, com a carne bovina in natura sendo o item de maior valor exportado no mês com US\$ 1,3 bilhão comercializado ao exterior. Os seis principais setores exportadores do agronegócio brasileiro no último mês foram carnes (US\$ 2,58 bilhões); complexo soja (US\$ 1,66 bilhão); produtos florestais (US\$ 1,38 bilhão); cereais, farinhas e

preparações (US\$ 1,12 bilhão); café (US\$ 1,10 bilhão) e complexo sucroalcooleiro (US\$ 750 milhões). Juntos, estes setores responderam por 79,8% do total embarcado pelo agronegócio em janeiro, somando US\$ 8,6 bilhões.

Entre os destinos, a China se manteve como a principal importadora de produtos do agronegócio brasileiro no mês passado, com US\$ 2,16 bilhões comercializados ao país asiático, 20% das exportações do setor, 5,4% mais que em 2024. Na sequência, está a União Europeia, com US\$ 1,69 bilhão exportados, 15,7% do total, 11% menos que em 2025, e Estados Unidos, com US\$ 705,54 milhões, 6,6% do total e 31% menos que no ano anterior.

Ao longo do último mês, cresceram as exportações de produtos agropecuários brasileiros para Emirados Árabes Unidos, Turquia, Filipinas, Irã, Iêmen, Iraque, Chile, Arábia Saudita, Japão e Marrocos. “As exportações do agronegócio brasileiro para os países da Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean), que cresceram 5,7% em janeiro de 2026 na comparação com o mesmo mês do ano anterior, indicando avanço em um bloco que reúne mercados relevantes do Sudeste Asiático e formado pelos seguintes países: Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Singapura, Tailândia, Timor-Leste e Vietnã”, ressaltou o ministério.

No último mês, o País desembolsou US\$ 1,633 bilhão com a importação de produtos agropecuários, queda de 11,2% ante 2024. Os principais produtos agropecuários importados pelo Brasil em janeiro foram: papel, trigo, salmão, fibras e produtos têxteis.

“A redução nas importações de cacau inteiro ou partido foi o que mais contribuiu para esse resultado, uma vez que foram importados US\$ 81,33 milhões a menos do que o mesmo mês em 2025. Outros itens que registraram forte queda foram trigo, com US\$ 58,55 milhões a menos do que havia sido registrado previamente, e o malte, com US\$ 31,38 milhões a menos do que janeiro de 2025”, enfatizou o ministério. Além disso, foram importados inúmeros insumos necessários à produção agropecuária: fertilizantes (US\$ 940,0 milhões; +1,1%); defensivos agrícolas (US\$ 301,3 milhões; -26,4%), ressaltou a pasta.

O saldo da balança comercial do setor ficou positivo em US\$ 9,12 bilhões no último ano, abaixo dos US\$ 9,16 bilhões de 2024.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/02/2026

EMBRAER ENTREGA DOIS PRIMEIROS A-29 SUPER TUCANOS PARA FORÇA AÉREA URUGUAIA

Aeronaves fazem parte de programa de renovação da frota uruguaia e expansão de suas capacidades operacionais, como patrulha aérea e vigilância de fronteiras

Por Elisa Calmon (Broadcast)

A Embraer realizou a entrega dos dois primeiros A-29 Super Tucanos para a Força Aérea Uruguaia (FAU). As aeronaves fazem parte de um programa de renovação da frota e expansão das capacidades operacionais da FAU, como patrulha aérea e vigilância de fronteiras.

O contrato, assinado no final de 2024, também inclui equipamentos de missão, serviços logísticos integrados e um simulador de voo.



“Hoje é um dia histórico, de grande importância para o Uruguai e sua Força Aérea. Com a concretização da aquisição das aeronaves Embraer A-29 Super Tucano, a tão esperada modernização é alcançada, e essa incorporação marcará uma mudança operacional e tecnológica para nossa frota de combate”, afirma o Comandante-em-Chefe da Força Aérea Uruguaia, General do Ar Fernando Colina.

O A-29 Super Tucano é líder global em sua categoria
Foto: Sgt Müller Marin/Força Aérea Brasileira



O Super Tucano é líder global em sua categoria, tendo sido selecionado por 22 forças aéreas no mundo todo e acumulado mais 600 mil horas de voo. O modelo oferece uma ampla gama de missões, como Treinamento Avançado de Pilotos, CAS, Patrulha Aérea, Interdição Aérea, Treinamento JTAC, IVR Armado, Vigilância de Fronteiras, Reconhecimento, Escolta Aérea, e mais recentemente, combate a drones.

O modelo consegue operar em pistas não pavimentadas, em ambientes austeros e com pouca infraestrutura. Além disso, tem requisitos de manutenção reduzidos, oferece altos níveis de confiabilidade, disponibilidade e integridade estrutural, com baixos custos operacionais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/02/2026

EMPRESÁRIOS TENTAM EMPLACAR 'REDATA PARALELO', COM DESONERAÇÃO NOS ESTADOS

Associação pede corte de 90% no ICMS sobre a compra de equipamentos

Por Circe Bonatelli (Broadcast)

Data center da Ascenty construído pela EBM Engenharia em Vinhedo (SP) Foto: Divulgação

A Associação das Empresas de Tecnologia da Informação e Comunicação e de Tecnologias Digitais (Brasscom) está buscando a aprovação de uma espécie de 'Redata paralelo', com desoneração fiscal nos Estados para o setor de data centers. A proposta é de um corte de 90% na alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre a compra de equipamentos de informática destinados aos data centers.

A proposta foi levada pela Brasscom ao Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), órgão que reúne os secretários estaduais de fazenda. O ICMS é um imposto estadual, com alíquota que varia. Em São Paulo, por exemplo, está na ordem de 18% para a comercialização dos equipamentos de informática. Com essa proposta, ira para menos de 2%.

A ideia é inspirada no Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter no Brasil (Redata), que prevê o corte nos impostos federais para importação desses itens. O Redata foi lançado pelo governo federal em setembro do ano passado através de uma Medida Provisória (MP) e continua aguardando regulamentação.

Imposto estadual é maior

"Estamos nos articulando para reduzir também o ICMS. O maior imposto não é o federal, é o estadual", afirmou o diretor de Relações Governamentais da Brasscom, Sergio Sgobbi. Pelos cálculos da Brasscom, o investimento médio para instalação de um data center de grande porte (100 Megawatts) no Brasil gira em torno de US\$ 7,2 bilhões, sem incentivos fiscais. Com o Redata, deve cair 4%, para R\$ 6,9 bilhões. Já se for combinado com um potencial corte de 90% do ICMS, baixaria ainda mais, 21%, indo para US\$ 5,7 bilhões.

A previsão é de deliberação da proposta na reunião do Confaz de março. Para uma aprovação, é preciso que haja unanimidade. Sgobbi disse que houve uma boa receptividade da maioria dos Estados, especialmente do Nordeste, região que tem despontado como um polo de investimentos. Já os representantes do Rio estão mais reticentes, sob o argumento de que o Estado já tem uma boa infraestrutura, que reduz o custo de instalação das empresas.

A articulação da Brasscom também visa amenizar os impactos da resolução recente do Comitê de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex), que aumentou o imposto de importação para bens de capital e equipamentos de informática - medida que vai na contramão do que prevê o Redata. "O governo de um lado está dando, mas do outro está tirando", sintetizou Sgobbi.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

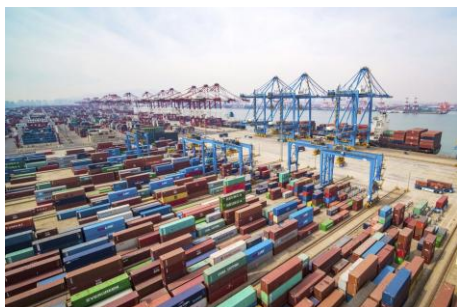
Data: 18/02/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO VAI APLICAR DIREITO ANTIDUMPING À IMPORTAÇÃO DE AGULHAS HIPODÉRMICAS ORIGINÁRIAS DA CHINA

Após investigação iniciada em 28 de agosto de 2024, governo decidiu aplicar o direito por até cinco anos

Por Valor — Brasília



Movimento no porto de Qingdao, na China — Foto: Chinatopix via Associated Press

Após conclusão de investigação, o governo decidiu aplicar, por até cinco anos, o direito antidumping definitivo às importações brasileiras de agulhas hipodérmicas originárias da China. A investigação foi iniciada em 28 de agosto de 2024.

Segundo resolução do Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex), publicada nesta quarta-feira (18) no Diário Oficial da União (DOU), foi verificada a existência de dumping nas exportações de agulhas hipodérmicas e dano à indústria doméstica brasileira decorrente de tal prática.

"Propõe-se a aplicação de medida antidumping definitiva, por um período de até cinco anos, na forma de alíquotas específica, fixadas em dólares estadunidenses por mil unidades", informou resolução.

A aplicação de medida antidumping definitiva será feita na forma de alíquotas específicas, fixadas em dólares estadunidenses por tonelada. O dumping é uma forma de concorrência desleal, em que um país exporta produtos a preços mais baixos que os do mercado local e, com isso, prejudica a produção do país importador. Quando o dumping é comprovado, o governo pode aplicar uma taxa adicional ou definir uma cota de importação.

Leia aqui a íntegra da resolução.

<https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-gecex-n-855-de-13-de-fevereiro-de-2026-687427329>

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/02/2026

TRABALHADORES MARÍTIMOS INICIAM GREVE CONTRA REFORMA TRABALHISTA NA ARGENTINA

Aprovado no Senado, o projeto apoiado por Milei agora será votado na Câmara dos deputados na próxima quinta-feira

Por Maximilian Heath e Aida Pelaez-Fernandez — Reuters



Porto de Rosário, na Argentina — Foto: Sebastian Lopez Brach / Bloomberg

Trabalhadores marítimos argentinos iniciaram uma greve de 48 horas nesta quarta-feira, afetando as operações de navios de carga, em oposição ao projeto de reforma trabalhista apoiado pelo presidente argentino, Javier Milei. O texto sobre a reforma foi aprovado no Senado e será apreciado pela Câmara de Deputados na próxima quinta-feira.

A greve deve interromper o carregamento e descarregamento de cargas e outros serviços para embarcações comerciais principalmente na área portuária de Rosário, um dos maiores polos de exportação agrícola do mundo, segundo fontes do setor.

O gerente da Câmara de Atividades Portuárias e Marítimas, Guilherme Wade, disse à Reuters que a paralisação já estava impactando as operações. “Os navios estão sendo carregados, mas, quando ficam a dois ou três pés da profundidade necessária para despacho, quase certamente irão parar [esses navios]”.

Em comunicado publicado nas redes sociais, a federação que representa os trabalhadores marítimos na Argentina, FESIMAF, declarou que “esta ação visa defender nossos direitos trabalhistas e a estabilidade de nossos empregos”.

A principal reforma trabalhista de Milei tem enfrentado forte oposição dos sindicatos argentinos, que argumentam que o pacote ameaça proteções trabalhistas consolidadas ao longo do tempo.

A central sindical argentina CGT, um dos maiores sindicatos do país, também convocou uma greve nacional para o dia da votação na Câmara.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/02/2026

HAPAG-LLOYD CONFIRMA COMPRA DA RIVAL ISRAELENSE ZIM POR US\$ 4,2 BI

A empresa de navegação alemã assinou um acordo para comprar a Zim por US\$ 35,00 por ação em dinheiro, após a aprovação de ambas as partes

Por Dow Jones Newswires — Estocolmo



Navio — Foto: MAPA/Divulgação

A Hapag-Lloyd confirmou nesta segunda-feira (16) que está comprando a concorrente israelense Zim Integrated Shipping Services por US\$ 4,2 bilhões.

A empresa de navegação alemã assinou um acordo para comprar a Zim por US\$ 35,00 por ação em dinheiro, após a aprovação de ambas as partes. O preço representa um prêmio de 65% sobre o preço de fechamento da Zim de US\$ 21,18 na sexta-feira (13).

A Hapag-Lloyd disse que o negócio será financiado com reservas de caixa e financiamento externo de até US\$ 2,5 bilhões.

A empresa havia dito mais cedo que sua diretoria estava em negociações avançadas para comprar todas as ações da Zim, mas naquele momento as aprovações necessárias ainda não haviam sido concedidas.

A expectativa é de que o negócio seja concluído até o final deste ano, disse a companhia alemã.

A Zim é considerada um ativo estratégico para Israel, por isso o Estado detém uma “golden share” (ação de classe especial) na empresa, conferindo-lhe controle sobre certas decisões estratégicas, como a propriedade.

A Hapag-Lloyd concordou, portanto, com o FIMI Opportunity Funds em formar uma empresa controlada pela gestora para assumir as obrigações decorrentes dos direitos especiais do Estado.

Pelo acordo, doze navios e os ativos necessários para a operação de três rotas comerciais serão transferidos da Hapag-Lloyd ou da Zim para a nova empresa.

Qualquer acordo exigirá o consentimento de Israel, dos acionistas da Zim e dos reguladores.

O movimento ocorre após a Zim nomear um comitê independente que passou os últimos meses conduzindo uma revisão estratégica para avaliar uma série de opções, incluindo a venda da empresa, opções de alocação de capital e outras medidas para maximizar o valor ao acionista.

A revisão foi motivada por uma proposta de aquisição revisada do diretor-presidente da empresa, Eli Glickman, e do empresário israelense Rami Ungar. A abordagem foi rejeitada, mas a Zim divulgou anteriormente que havia recebido propostas de aquisição de várias outras partes.

A Zim divulgou recentemente uma queda acentuada nos lucros do terceiro trimestre, à medida que as taxas de frete despencaram e os volumes de contêineres caíram, com a empresa alertando que as condições do quarto trimestre haviam enfraquecido.

Glickman havia alertado que a empresa estava navegando em um ambiente de taxas voláteis, com mudanças frequentes nas políticas tarifárias e tensões comerciais globais contínuas, criando um ambiente de mercado marcado por interrupções e flutuações mais frequentes e agudas do que no passado e levando-a a adaptar sua rede transpacífica.

A Zim opera uma frota de cerca de 129 navios, de acordo com uma apresentação recente para investidores. Ela possui um modelo de frota intensivo em afretamento, o que significa que arrenda ou aluga uma grande parte de seus navios, permitindo ajustar a capacidade conforme as condições de mercado evoluem.

Ao mesmo tempo, a empresa aumentou constantemente a proporção de navios próprios ou afretados a longo prazo, o que, segundo ela, melhora a qualidade da frota e reduz a exposição à volatilidade do afretamento de curto prazo.

A Zim está listada na Bolsa de Valores de Nova York, com um valor de mercado de US\$ 2,7 bilhões no fechamento de sexta-feira.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/02/2026

SETOR PORTUÁRIO ABRE 2026 COM LEILÃO DE QUATRO TERMINAIS E R\$ 229 MILHÕES EM OBRAS

Licitação no dia 26 de fevereiro deverá ofertar projetos no Amapá, Pernambuco, Rio Grande do Sul e Rio Grande do Norte

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Porto do Recife — Foto: Divulgação

O governo federal planeja realizar o leilão de quatro terminais nos portos de Recife, Santana (AP), Porto Alegre e Natal. Ao todo, os projetos deverão somar R\$ 229 milhões em investimentos. As concorrências estão marcadas para o dia 26 de fevereiro, na sede da B3, em São Paulo. Em todas, o critério de disputa é o maior valor de outorga oferecido, com mínimo simbólico, de R\$ 1.

O maior ativo da rodada é o chamado MCP01, no Amapá, terminal destinado à movimentação de grãos sólidos vegetais, em especial cavaco de madeira. A previsão de investimentos é de R\$ 150,20 milhões e um período de 25 anos de concessão.

O terminal de Natal, o chamado NAT01, deverá ser voltado a graneis sólidos minerais, principalmente minério de ferro para exportação, segundo os estudos. O investimento programado é de R\$ 55,17 milhões, ao longo de uma concessão de 15 anos.

Em Recife, o projeto licitado é um terminal de passageiros, com foco no recebimento de navios de cruzeiro em rotas pelo Nordeste do país. Trata-se de uma concessão de 25 anos, com plano de investimentos de R\$ 2,3 milhões.

Em Porto Alegre, há plano de licitar um terminal de graneis sólidos. O contrato deverá ser de dez anos, com obras previstas de R\$ 21,3 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/02/2026

RESTRIÇÃO DOS EUA A NAVIOS CHINESES IMPULSIONA INDÚSTRIA NAVAL DA COREIA DO SUL

Por Nikkei Asia — Seul e Dalian



Navio sai de estaleiro sul-coreano — Foto: Hanjin Heavy Industries

A Coreia do Sul, segundo maior construtor naval do mundo, está diminuindo a diferença para a líder China, já que as restrições americanas à construção naval chinesa reduziram as encomendas do país no ano passado. Isso permitiu que a HD

Korea Shipbuilding & Offshore Engineering e outras empresas absorvam o excedente.

As encomendas globais de construção naval em 2025 caíram 27%, para 56,42 milhões de toneladas brutas compensadas (CGT), uma medida do trabalho necessário para construir um navio, marcando a primeira queda anual em dois anos, de acordo com a Clarksons Research, do Reino Unido.

A Coreia do Sul teve um bom desempenho, com um aumento de 8% nas encomendas, para 11,59 milhões de CGT, enquanto sua participação nas encomendas subiu cerca de 7 pontos percentuais, para 20,6%. As encomendas da China, por sua vez, caíram 35%, para 35,36 milhões de CGT, e sua participação caiu cerca de 8 pontos percentuais, para 62,7%. O Japão, em terceiro lugar, também registrou uma queda acentuada de 53%, para 2,77 milhões de CGT, reduzindo sua participação em quase 3 pontos percentuais, para 4,9%.

O anúncio feito pelo governo dos Estados Unidos em abril passado sobre planos para restringir a entrada de navios fabricados na China causou repercussões na indústria naval global. A ideia era começar a impor taxas às empresas de transporte marítimo que operassem navios construídos na China quando estes entrassem em portos dos Estados Unidos a partir de outubro de 2025.

A implementação da medida foi adiada por um ano após reunião de líderes de Estados Unidos e China no fim de outubro, mas, a essa altura, empresas de transporte marítimo em todo o mundo já haviam começado a suspender novos pedidos a construtores navais chineses.

Uma subsidiária da China State Shipbuilding Corp. (CSSC), a maior construtora naval do mundo, afirmou no verão passado que estava sendo colocada em desvantagem nas negociações de encomendas. Essa situação permitiu que a Coreia do Sul assumisse a liderança da China na captura da demanda.

Em uma apresentação de resultados no início deste mês, a HD Korea Shipbuilding — a maior empresa de construção naval da Coreia do Sul — apontou o declínio da participação dos estaleiros



chineses como o motivo para ter conquistado um grande número de encomendas de navios porta-contêineres de grande porte.

As vendas no ano encerrado em dezembro aumentaram 17%, para cerca de 29 trilhões de won (US\$ 20,1 bilhões), enquanto o lucro líquido dobrou para cerca de 3 trilhões de won, ambos recordes históricos.

A indústria naval sul-coreana também recebeu um grande impulso de iniciativas de promoção público-privadas. Diante da crescente preocupação com a escassez de mão de obra, Seul estabeleceu um centro de desenvolvimento de recursos humanos na Indonésia em 2024 para treinar trabalhadores em habilidades especializadas e no idioma coreano antes de trazê-los para o país.

As empresas de construção naval também têm trabalhado para melhorar as condições de trabalho, aumentando os salários e utilizando inteligência artificial para reduzir a carga de trabalho.

O número de estrangeiros trabalhando na indústria naval sul-coreana chegou a 22.824 no final de 2024, um recorde histórico e aproximadamente quatro vezes maior do que cinco anos antes, segundo uma associação do setor sul-coreano. O governo afirmou que a proporção de estrangeiros trabalhando na indústria naval japonesa ultrapassou 20% em 2024.

O Japão, por outro lado, está perdendo espaço na demanda que migrou da China. Estatísticas da Associação Japonesa de Exportadores de Navios mostram que os contratos de exportação de navios em 2025 caíram 20%, para 8,93 milhões de toneladas brutas, marcando o quarto ano consecutivo de declínio.

A capacidade de construção dos estaleiros japoneses é limitada e as docas estão totalmente reservadas até aproximadamente 2029. A escassez de mão de obra também é significativa, elevando os custos.

É provável que os pedidos globais de construção naval se expandam em 2026, à medida que regulamentações ambientais mais rigorosas impulsionem a transição para navios que utilizam combustíveis de última geração, como hidrogênio e amônia.

O bom desempenho das empresas de construção naval sul-coreanas provavelmente continuará. A HD Korea Shipbuilding estabeleceu sua meta de encomendas para 2026 em US\$ 23,3 bilhões, um aumento de 26% em relação a 2025. A empresa afirmou estar recebendo um fluxo constante de encomendas para uma variedade de novos navios, bem como para a substituição de embarcações antigas.

A China está determinada a retomar suas atividades. O Grupo Cosco, maior transportadora marítima do país, fez em dezembro uma encomenda gigantesca, totalizando 50 bilhões de yuans (US\$ 7,23 bilhões), à CSSC. As transações entre empresas estatais apontam para uma mobilização nacional para fortalecer o setor de construção naval.

O Japão também está trabalhando para reconstruir sua indústria naval. A principal empresa do setor, a Imabari Shipbuilding, concluiu no mês passado a aquisição da Japan Marine United, segunda colocada no ranking. A transformação da empresa em subsidiária visa aprimorar a eficiência dos negócios.

O governo japonês estabeleceu a meta de que a capacidade de construção naval nacional atinja 18 milhões de toneladas brutas até 2035, o dobro dos níveis de 2024. Atualmente, o Japão está significativamente atrás da Coreia do Sul e da China, o que aumenta a urgência de se estabelecer rapidamente uma estrutura capaz de atender à demanda por construção naval.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CK HUTCHISON AMEAÇA ENTRAR NA JUSTIÇA SE MAERSK ASSUMIR ADMINISTRAÇÃO DE TERMINAIS NO PANAMÁ

Da Redação Portos e logística 18/02/2026 - 15:20



A holding chinesa CK Hutchison Holdings alertou a AP Moller-Maersk que poderá tomar medidas legais contra ela, caso sua subsidiária APM Terminals assuma as operações dos portos panamenhos de Balboa e Cristóbal sem sua autorização. A comunicação ocorreu depois que as autoridades panamenhas invalidaram o contrato que permitia à CK Hutchison operar os dois terminais localizados perto do canal e propuseram que a APM Terminals administrasse as instalações durante uma fase de transição.

Em comunicado, a empresa sediada em Hong Kong afirmou que qualquer tentativa da APM Terminals de assumir o controle das operações sem seu consentimento lhe causaria prejuízos e resultaria em medidas legais contra a subsidiária da Maersk. A CK Hutchison informou também ter notificado o governo panamenho sobre uma disputa no âmbito de um tratado de proteção de investimentos, com objetivo de iniciar consultas para sua resolução. A empresa já havia indicado anteriormente que busca indenização por meio de arbitragem pela decisão tomada pelo Panamá.

No fim de janeiro, a Suprema Corte do Panamá declarou inconstitucional o contrato concedido à empresa ligada ao empresário Li Ka-shing para operar os dois portos. A situação em torno de Balboa e Cristóbal aumentou a incerteza sobre os planos da CK Hutchison de vender 43 instalações portuárias em todo o mundo. O acordo foi prejudicado pelas tensões geopolíticas entre os Estados Unidos e a China.

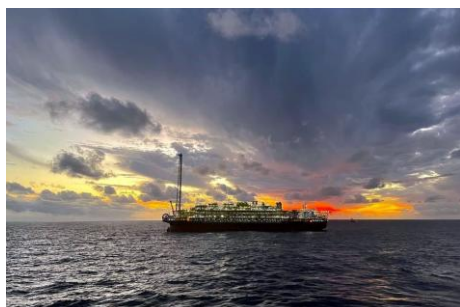
A decisão da Suprema Corte panamenha foi interpretada como endosso à posição do presidente americano, Donald Trump, que visa limitar a influência chinesa em infraestruturas estratégicas na América Latina, incluindo o Canal do Panamá. Por sua vez, as autoridades chinesas expressaram sua discordância e alertaram para as potenciais consequências políticas e econômicas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2026

QUEDA DE JUROS E PREVISIBILIDADE SÃO ESSENCIAIS PARA ESTIMULAR INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA, AVALIA FIRJAN

Da Redação Economia 18/02/2026 - 14:44



A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) avalia que as taxas de juros cobradas no Brasil e a imprevisibilidade econômico têm impedido a atração de mais investimentos e de melhores resultados da indústria de transformação. A entidade alerta que, apesar de a produção industrial do estado ter crescido em dezembro de 2025 2,3% em relação a novembro e, no acumulado do ano passado, 5,1%, esse índice foi influenciado principalmente pelo setor de exploração de petróleo e gás, com a alta da indústria atrativa chegando a 8,9%, enquanto no segmento de transformação foi de 0,9%.

Por isso, a entidade avalia que a ampliação e a sustentação do avanço industrial no estado dependem de ambiente econômico mais previsível e favorável aos investimentos e cobra reformas estruturais que



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 029/2026
Página 62 de 62
Data: 18/02/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

incentivem investimentos no setor. “Mesmo em ano eleitoral, é fundamental avançar em uma agenda fiscal crível de reformas estruturais, capaz de reduzir o risco-país e abrir espaço para uma queda sustentável da taxa de juros”, esclarece o presidente da Firjan, Luiz Césio Caetano.

O argumento é reforçado pelo economista-chefe da Firjan, Jonathas Goulart. Segundo ele, juros mais baixos e maior previsibilidade econômica são condições essenciais para estimular investimentos produtivos, fortalecer o ambiente de negócios e melhorar a confiança dos industriais fluminenses.

A Federação lembra que os resultados de 2025, de crescimento de 5,1%, que consolidou a indústria do Rio de Janeiro como a segunda com maior avanço entre os locais pesquisados e superando a média nacional em 0,6%, foram alcançados graças à indústria extrativa, já que o Rio de Janeiro respondeu por 87,8% do óleo extraído no país em ano de recordes. Mas, alerta a Firjan, o crescimento não foi homogêneo, e a evolução moderada da indústria de transformação deveu-se ao ambiente econômico marcado pelo elevadas taxas de juros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/02/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.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: 18/02/2026