

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 032/2026
Data: 23/02/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TCU E SETOR PORTUÁRIO DISCUTEM SEGURANÇA JURÍDICA E INVESTIMENTOS EM SUMMIT EM BRASÍLIA.....	4
PRAIA DE GUARUJÁ PROIBIDA PARA CIVIS TEM OPERAÇÃO DA MARINHA E EXÉRCITO CONTRA EMBARCAÇÕES NÃO PERMITIDAS	5
ACERVO DE MINIATURAS PRESERVA A MEMÓRIA MARÍTIMA NA PRATICAGEM DE SANTOS	6
LOGÍSTICA NÃO ACOMPANHA AVANÇO DO PORTO DE SANTOS E CORRE RISCO DE COLAPSO	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	11
OAB CITA “NATUREZA PERPÉTUA” E PEDE FIM DE INQUÉRITO DAS FAKE NEWS	11
PRODUÇÃO MINERAL METÁLICA DO NE CRESCE 15,6% E ALCANÇA R\$ 10,38 BILHÕES	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	14
ANTAQ APRESENTA CRISTINA CASTRO COMO NOVA DIRETORA SUBSTITUTA	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA APRIMORAR BENEFÍCIOS FISCAIS NOS SETORES PORTUÁRIO, AEROVIÁRIO E HIDROVIÁRIO	15
NOTA À IMPRENSA	15
CABOTAGEM CRESCE NO NORDESTE E MOVIMENTA 60,7 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – O PORTO DE SANTARÉM NÃO PODE SER REFÉM	17
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - QUASE UMA TRAGÉDIA NO CANAL DE SANTOS	18
TRANSPORTES – PORTOS - MPOR REAGE À OCUPAÇÃO INDÍGENA E SUSPENDE PROCESSO DE DRAGAGEM	19
OPINIÃO – ARTIGOS – GESTÃO - O PORTO DE SANTOS E O FUTURO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	21
PORTOS - ESTIVADORES DE SANTOS VÃO AO TST PARA DEFENDER EXCLUSIVIDADE NA CONTRATAÇÃO.....	22
ACIDENTE - LANCHAS COLIDEM COM PÍER E DEIXA 6 MORTOS NA DIVISA ENTRE MG E SP	23
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	24
<i>Agenda ministerial</i>	24
<i>Monitoramento</i>	24
<i>Concessionárias</i>	24
<i>Nova destinação</i>	24
<i>Em caso de risco</i>	25
COMÉRCIO EXTERIOR - MRE: BRASIL E ÍNDIA FIRMAM ONZE ACORDOS GOVERNAMENTAIS	25
COMÉRCIO EXTERIOR - ACORDO SOBRE MINERAIS CRÍTICOS E TERRAS RARAS, DESTAQUE NA ÍNDIA	26
COMÉRCIO EXTERIOR - EMBRAER AMPLIA ATUAÇÃO INDUSTRIAL NA ÍNDIA COM DOIS NOVOS ACORDOS	28
COMÉRCIO EXTERIOR - FÁVARO DEFENDE AMPLIAÇÃO DO COMÉRCIO AGRÍCOLA EM FÓRUM EMPRESARIAL	29
PETRÓLEO E GÁS - EXPLOÇÃO EM TANQUE DA VIBRA EM VOLTA REDONDA DEIXA TRÊS VÍTIMAS	31
AGRICULTURA - SUPERAQUECIMENTO DE ESTEIRA ATINGE SILO DE GRÃOS NO INTERIOR DE SÃO PAULO.....	31
AGRICULTURA - AGROTÓXICOS ESTÃO MAIS NOCIVOS EM TODO O MUNDO, APONTA ESTUDO.....	32
BE JOB - RELATOR DA PEC 6X1 SERÁ INDICADO NO INÍCIO DESTA SEMANA, DIZ HUGO MOTTA	33
OPINIÃO – GESTÃO - SEIS VEZES SALVO PELO ACASO. E NÓS?.....	34
JORNAL O GLOBO – RJ.....	36
BAHIA TERÁ VÁRIOS SETORES BENEFICIADOS COM O FIM DO TARIFAÇO DOS EUA, MESMO COM A IMPOSIÇÃO DE NOVAS TARIFAS DE 15%.....	36
EM VISITA À COREIA DO SUL, LULA AINDA NÃO CONSEGUE ABRIR MERCADO PARA CARNE DO BRASIL.....	36
CONTA DE LUZ VAI DISPARAR EM 2026, COM CLIMA SECO E AUMENTO DE SUBSÍDIOS; ENTENDA.....	38
MINISTRA SONIA GUAJAJARA DEFENDE REVOGAÇÃO DE DECRETO QUE AUTORIZA CRIAÇÃO DE HIDROVIAS NOS RIOS TAPAJÓS, MADEIRA E TOCANTINS	41
GOVERNO ELEVA TARIFAS DE IMPORTAÇÃO DE MAIS DE 1.200 PRODUTOS, INCLUINDO COMPUTADORES, CELULARES E COMPONENTES ELETRÔNICOS	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
DIRETOR DE EMPRESA USADA PELO MASTER PARA CAPTAR R\$ 12 BI É SUSPEITO DE LAVAR DINHEIRO NO ‘TIGRINHO’	42
TARCÍSIO DEMONSTRA PREOCUPAÇÃO COM DISPUTA AO SENADO E QUER NOMES COMPETITIVOS PARA ENFRENTAR PT	44
MEGACARRETA SE DESLOCA PELA DUTRA LEVANDO TRANSFORMADOR DE 540 TONELADAS PARA ‘CIDADE DO FUTURO’	46



PRIVATIZAÇÕES, FERROVIAS E PRESÍDIOS: O QUE FLÁVIO BOLSONARO JÁ PROPÔS EM 8 ÁREAS.....	48
PRESIDENTE DA CPI DO INSS VAI COLOCAR INFORMAÇÕES SIGILOSAS SOBRE VORCARO EM SALA-COFRE	50
VALOR ECONÔMICO (SP).....	51
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,07 BI NA 3ª SEMANA DE FEVEREIRO	51
CHINA EXPLORA TARIFAS DE TRUMP EM PLANO PARA DOMINAR O COMÉRCIO GLOBAL	52
FT: NOVA TARIFA FIXA DE TRUMP BENEFICIARÁ A CHINA E O BRASIL	55
FOLHA DE SÃO PAULO - SP.....	59
COMO STF VIROU MAIS SUPREMO QUE TRIBUNAL E FOI DO APLAUSO A ALVO DE DESCONFIANÇA	59
ANTES DE PRIVATIZAÇÃO, CELEPAR ASSINA CONTRATO DE R\$ 438,7 MILHÕES COM GOVERNO DO PR.....	63
TERMINAL DA CARGILL EM SANTARÉM SEGUE FECHADO EM MEIO A PROTESTOS	64
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	65
CHINA PROJETA PRIMEIRO PORTA-CONTÊINERES COM REATOR NUCLEAR DE TÓRIO E ZERO EMISSÕES	65
IMO IDENTIFICA 529 NAVIOS COM BANDEIRAS NACIONAIS FRAUDADAS E 356 SEM REGISTRO EM SOCIEDADE CLASSIFICADORA	66
NORDESTE MOVIMENTA 329,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS POR MARES E RIOS EM 2025	67
TIDEWATER ADQUIRE A WILSON SONS ULTRATUG OFFSHORE, TRANSAÇÃO TOTALMENTE EM DINHEIRO	67
COMISSÃO DEBATE INCLUSÃO DE HIDROVIAS DA AMAZÔNIA NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO.....	69
TAXAS DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES CONTINUAM EM DECLÍNIO E ESPECIALISTAS PREVEEM NOVAS QUEDAS	70
ARTIGO - MITOS E VERDADES SOBRE A CHAMADA “TAXA DE SECA” NA CABOTAGEM.....	71
ARTIGO - INSEGURANÇA JURÍDICA NA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO APÓS A LEI FEDERAL Nº 15.190/2025.....	73
ANP DETERMINA INTERDIÇÃO DA BASE DE DISTRIBUIÇÃO ONDE OCORREU EXPLOÇÃO	74
RISCOS DA MUDANÇA CLIMÁTICA NOS PORTOS: ESTRATÉGIAS DE ADAPTAÇÃO PARA O SETOR	75
CRISTINA CASTRO LUCAS DE SOUZA É NOMEADA DIRETORA INTERINA DA ANTAQ	76
CABOTAGEM CRESCE NO NORDESTE E MOVIMENTA 60,7 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025	76
BUREAU VERITAS CERTIFICA PROJETOS PARA CINCO EMBARCAÇÕES CONSIDERADAS INOVADORAS.....	77
GRUPO COSCO LIDEROU EM 2025 EM ENCOMENDAS DE NOVAS EMBARCAÇÕES À INDÚSTRIA NAVAL DA CHINA	77
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	79
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	79



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TCU E SETOR PORTUÁRIO DISCUTEM SEGURANÇA JURÍDICA E INVESTIMENTOS EM SUMMIT EM BRASÍLIA

Evento promovido pelo Grupo Tribuna reúne ministros, autoridades e especialistas para debater o papel do Tribunal de Contas nas demandas marítimas e portuárias

Por *ATribuna.com.br* 22 de fevereiro de 2026



O presidente da Corte de Contas, Vital do Rêgo Filho, em uma das sessões plenárias realizadas no Tribunal (TCU/Divulgação)

O papel institucional do Tribunal de Contas da União (TCU) nas demandas portuárias e marítimas no Brasil é fundamental para garantir que os projetos tenham segurança jurídica, participação justa das empresas e retorno financeiro adequado para a iniciativa privada e para a União.

O tema será discutido no primeiro painel do Summit TCU, evento de extrema relevância técnica que o Grupo Tribuna promove de forma pioneira no dia 10 de março, a partir das 14 horas, na sede da Corte de Contas, em Brasília. As inscrições são limitadas e podem ser feitas pelo link: bit.ly/46hYX6A.

As demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo serão assuntos tratados no segundo painel do Summit TCU.

O encontro reunirá ao menos três ministros do Tribunal: o presidente Vital do Rêgo Filho; Antônio Anastasia e Benjamin Zymler. Além disso, contará com a participação de outras autoridades, especialistas no setor, empresários e integrantes de associações portuárias (veja os participantes confirmados no destaque ao lado).

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, reforça a grande expectativa trazida pela iniciativa. “Posso afirmar que é um dos eventos mais esperados do setor portuário. O Summit Antaq, atualmente, é um evento que faz parte do calendário portuário e marítimo nacional e até da América Latina. Tenho certeza de que o Summit TCU também terá um protagonismo não só para o nosso país, mas também para o mundo”, projeta. “O Summit TCU vem para coroar o resultado de um debate técnico e qualificado da nossa agenda de eventos”, complementa.

Interlocução

O presidente da Corte de Contas, Vital do Rêgo Filho, acredita que a aproximação com a área portuária no evento é relevante. “É importante porque promove interlocução com setores estratégicos. No caso do setor portuário, tema frequentemente objeto de auditorias operacionais, incluindo fiscalização de grandes investimentos federais, a participação do TCU nos debates favorece a compreensão recíproca entre o órgão fiscalizador e os atores regulados, utilizadores da infraestrutura”, pontua o ministro.

Ele ressalta que, ao participar de eventos especializados como esse, o Tribunal reforça a ideia de que controle externo não é apenas sanção ou correção de irregularidades, “mas também diálogo, orientação, prevenção, educação fiscal e colaboração técnica”, lista.



Papel no Brasil

O TCU fiscaliza a aplicação dos recursos públicos federais. Suas áreas de controle externo englobam auditorias, inspeções e monitoramento das contas públicas. Essas atividades garantem a legalidade, eficiência e transparência na gestão dos recursos públicos, contribuindo para o combate à corrupção e o aprimoramento da governança.

O TCU também atua de forma preventiva, orientando gestores e emitindo recomendações para promover melhores práticas administrativas. Dos ministros, seis são indicados pelo Congresso Nacional, um pelo presidente da República e dois são escolhidos entre auditores e membros do Ministério Público que funciona junto ao TCU.

PROGRAMAÇÃO

14h00 — Boas-vindas

Gilmara Temóteo, diretora-executiva da Abeph

14h30 — Abertura oficial

Ministro Vital do Rêgo Filho, presidente do TCU

14h50 — Paineis 1 | O papel institucional do TCU nas demandas portuárias e marítimas no Brasil

Anderson Pomin, presidente da APS

Frederico Dias, diretor-geral da Antaq

Gesner Oliveira, economista e ex-presidente do Cade

Tomé França, secretário-executivo do MPor

Carlos Rafael Simões, auditor-chefe da AudPortoFerrovia do TCU

15h50 — Coffee break

16h10 — Paineis 2 | As demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo

Alber Vasconcelos, secretário de infraestrutura do TCU

Gabriela Costa, diretora-executiva da ATP

Daniel Pedreira Dorea, CFO da Santos Brasil

17h15 — Considerações finais

Antônio Anastasia, ministro do TCU

17h30 — Encerramento

Benjamin Zymler, ministro do TCU

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 22/02/2026

PRAIA DE GUARUJÁ PROIBIDA PARA CIVIS TEM OPERAÇÃO DA MARINHA E EXÉRCITO CONTRA EMBARCAÇÕES NÃO PERMITIDAS

Foram realizadas 29 abordagens e 14 notificações; entrada de civis é proibida no local

Por *ATribuna.com.br* 22 de fevereiro de 2026

A Marinha do Brasil (MB) realizou uma operação em conjunto com o Exército Brasileiro (EB) em uma praia de Guarujá, no litoral de São Paulo, onde a entrada de civis é proibida sem autorização.

A ação aconteceu na Praia do Moisés, no Carnaval, do dia 13 ao 18. Segundo a Marinha, foi realizado um total de 18 horas de fiscalização na água, resultando em 29 abordagens e 14 notificações.



Operação conjunta da Marinha e Exército aconteceu na Praia do Moisés, uma das praias mais isoladas de Guarujá (Divulgação/ Marinha do Brasil)

De acordo com a corporação, a Praia do Moisés está localizada em área de propriedade da União, cedida ao Exército, e pertence ao Quartel-General do Comando de Defesa Antiaérea do Exército (CmdoDAAEx).

Por se tratar de área militar, o acesso à praia é vedado a civis ou pessoas não autorizadas pelo CmdoDAAEx. Caso a pessoa descumpra a regra, isso pode

caracterizar crime previsto no Artigo 302 do Código Penal Militar (ingresso clandestino).

Objetivo

A operação teve o objetivo de coibir a presença de embarcações não autorizadas, com ou sem motor de propulsão (inclusive canoas, caiaques, pranchas), não permitindo o tráfego ou fundeio no interior de áreas militares.

Essas áreas se projetam a até 200 metros das instalações, conforme o prescrito nas Normas de Autoridade Marítima (Normam) 601/DHN e 211/DPC.

A ação também serviu para garantir a segurança da navegação, da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica, através de orientações e fiscalização dos condutores de embarcações que trafegavam entre Santos e Guarujá.

Praia do Moisés

A praia é considerada uma das mais isoladas de Guarujá. Ela tem 50 metros de extensão e conta com águas cristalinas e vegetação abundante.

A Praia do Moisés fica no sudeste da Ilha de Santo Amaro e se encontra em uma área militar, que fica no Parque Ecológico e Militar do Forte dos Andradas. Para chegar nela, é necessário o uso de um barco.

O local também é conhecido por ser uma área de preservação ambiental, abrigando uma grande variedade de espécies de fauna e flora.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/02/2026

ACERVO DE MINIATURAS PRESERVA A MEMÓRIA MARÍTIMA NA PRATICAGEM DE SANTOS

Idealizado por Fábio Mello Fontes, acervo reúne miniaturas de navios históricos e preserva a trajetória marítima na sede da Praticagem, em Santos

Por Breno Sant'Anna 22 de fevereiro de 2026



Idealizado pelo presidente da entidade, Fábio Fontes, acervo de miniaturas de embarcações é um santuário da memória marítima (Alexsander Ferraz/ AT)

Desde as rotas coloniais até a operação diária do maior porto do Hemisfério Sul, Santos construiu sua identidade em torno do mar. Na sede da Praticagem, na Ponta da Praia, a história naval é narrada em escala reduzida, mas com um rigor de detalhes monumental. Idealizado pelo presidente da entidade, Fábio Mello Fontes, de 86 anos, o

acervo de miniaturas de navios transcende a mera coleção para se tornar um santuário da memória marítima mundial, sob a curadoria de quem dedicou a vida inteira manobrando esses gigantes de aço.

Fontes, referência nacional em pioneirismo na praticagem e homenageado recentemente com seu nome na Ponte dos Práticos, recebeu a Reportagem de A Tribuna para mostrar o seu acervo. Logo no começo da visita, ele conta que cada peça tem uma razão de estar ali e uma placa explicativa, feita sob medida. “Aqui não tem nenhum barquinho por acaso. Não existe isso de ser só bonito”, resume.

O fio condutor do acervo é o plastimodelismo, técnica que utiliza kits plásticos em escalas matematicamente rigorosas, permitindo alto nível de detalhamento mesmo em peças relativamente compactas. São centenas de componentes minúsculos, muitas vezes combinados com partes metálicas em latão, madeira e resina, montados manualmente ao longo de meses e, às vezes, mais de um ano.

“Eu tenho esse hobby desde criança. Sempre gostei de navio e das miniaturas, das maquetes. [...] Comecei com umas maquetes na minha casa, mas chegou num ponto que a minha mulher ficou brava. Ela dizia: ‘já não tem mais onde botar maquete’. Como tem espaço aqui (na sede da Praticagem), comecei a decorar com um assunto que é muito pertinente à nossa atividade”, conta o presidente.

A coleção passeia por diferentes épocas e bandeiras. Há o encouraçado (blindado) japonês Yamato, símbolo do poderio naval nipônico e afundado após um ataque massivo de aviões americanos; o lendário Bismarck alemão; destroyers russos; corvetas canadenses; navios cargueiros do início do século 20 e até veleiros do século 18.



Obras montadas manualmente misturam partes plásticas e metálicas, madeira e resina (Alexsander Ferraz/AT)

Entre os modelos mais emblemáticos está o Titanic. “Ele tem fã clube no mundo inteiro e uma aura de misticismo”, comenta o colecionador. Ao lado da miniatura, uma réplica do sino remete aos rituais cotidianos do navio em 1912, quando um taifeiro (trabalhador da cozinha) percorria os corredores anunciando o almoço.

Poucos passos adiante, um diorama do encouraçado americano USS Missouri reproduz, com rigor quase cinematográfico, a assinatura da rendição do Japão na Segunda Guerra Mundial. São mais de 1,5 mil tripulantes em miniatura, pintados um a um com pinça e lente de aumento, todos na mesma escala do navio – tudo congelado no instante em que a guerra terminou.



“Ninguém tem isso aqui na América Latina”, enfatiza Fontes, classificando a obra como a mais importante do acervo. A exclusividade exigiu paciência: as figuras foram localizadas e importadas da China. “Tivemos que garimpar pela internet para encontrar, comprar e mandar vir para o Brasil. Tudo isso aqui tem vários anos de pesquisa e de esforço”.

Enquanto indica os modelos, Fontes aponta para alguns navios que já manobrou pessoalmente. Entre eles, destaca uma peça confeccionada em alto-mar por um marinheiro filipino, cuja habilidade o levou a trabalhar exclusivamente na criação de réplicas a bordo. Restaurada, a peça é hoje um dos destaques da coleção.

O fio condutor do acervo é o plastimodelismo, técnica que utiliza kits plásticos em escalas matematicamente rigorosas (Alexsander Ferraz/AT)

A história ganha contornos solenes diante do USS New York (LPD-21), navio cuja proa foi construída com aço reaproveitado dos escombros do 11 de Setembro. “A resistência forjada pelo sacrifício. Nunca esquecer”, cita, lembrando que cada navio de guerra carrega um lema. Para o presidente, a frase parece definir o próprio acervo: um trabalho de resistência e memória que imortaliza sua trajetória marítima.

Ao todo, Fontes estima possuir entre 60 e 70 miniaturas, distribuídas entre a sede da Praticagem, sua residência e outros imóveis. O acervo é fruto do trabalho de ao menos quatro maquetistas especializados, os quais o colecionador define como “especialistas virtuosos no assunto”.

Mais do que um acervo pessoal, a coleção é pensada como legado. Para ele, preservar a história naval em Santos é uma consequência natural de quem dedicou a vida à navegação. “Faço isso por amor ao hobby, por gostar da minha profissão. Eu amo de paixão essa casa. Aqui eu devo tudo o que tenho. Estou aqui desde os 29 anos de idade”, diz, sem esconder o orgulho. Ainda não há previsão de abrir a coleção para visitação pública.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/02/2026

LOGÍSTICA NÃO ACOMPANHA AVANÇO DO PORTO DE SANTOS E CORRE RISCO DE COLAPSO

Entidade aponta gargalos nos acessos e cobra obras estruturantes com urgência

Por Bárbara Farias 21 de fevereiro de 2026



Só em 2025 foram 186,4 milhões de toneladas, um aumento de 3,6% sobre o total operado em 2024 na movimentação de cargas no Porto de Santos (Vanessa Rodrigues/ AT)

O Porto de Santos avança na movimentação de cargas – só em 2025 foram 186,4 milhões de toneladas, um aumento de 3,6% sobre o total operado em 2024 –, mas a infraestrutura de acesso e de recepção aos caminhões, principal meio de transporte das mercadorias, não anda – nem nunca andou – na mesma velocidade. A Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp) alerta que os gargalos existentes já colapsam a logística no maior porto do Hemisfério Sul e cobra soluções com urgência.

“O Porto de Santos mais uma vez demonstra sua força e capacidade operacional, mas quem vive o dia a dia da operação sabe que cada tonelada movimentada exige um esforço logístico enorme”, afirma a vice-presidente regional da Fetcesp e presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan),

Rose Fassina, em entrevista para A Tribuna. Rose menciona que, no pico, mais de 600 caminhões por hora circulam no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), impactando diretamente a mobilidade da região. “Isso não significa que todos estejam indo para o Porto, mas a pressão sobre a infraestrutura é real e constante. Além disso, caminhões que chegam antes do horário agendado acabam gerando filas enquanto aguardam, tudo isso aumenta custos e traz reflexos para toda a cadeia”, alerta.

Atualmente, existe apenas um acesso ao Distrito Industrial da Alemoa e aos terminais localizados na Margem Direita do Porto, em Santos, que é o Viaduto Paulo Bonavides. Diariamente, o local recebe a média de 12 mil caminhões, e, devido ao grande volume de tráfego, os congestionamentos são constantes. “Quando chove, a região alaga e o problema piora”, destaca Rose.

Políticas de estado

A executiva salienta que os projetos estruturantes previstos para a região, como a remodelação do trecho da Avenida Perimetral de Santos, na Avenida Engenheiro Augusto Barata (Retão da Alemoa), a



expansão da Avenida Perimetral de Guarujá, os dois viadutos da Alemoa, a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes e o túnel Santos-Guarujá, devem ser tratados “como políticas de Estado e não de Governo, para que avancem e garantam segurança jurídica”.

Rose também lembra da importância do túnel imerso Santos-Guarujá para os veículos pesados. “E o recente acidente envolvendo um navio e duas balsas reacendeu os questionamentos sobre a urgência da construção desse túnel imerso”.

A dirigente salienta ainda que a expansão da área do Porto para 14,5 quilômetros quadrados (km²) — com um ganho terrestre de 5,2 km² — é mais um ponto de atenção, uma vez que o aumento da capacidade para novos terminais exigirá ainda mais celeridade em obras de acesso. “Os acessos pela terceira pista da Imigrantes serão fundamentais para garantir o escoamento da carga, assim como a integração das vias perimetrais. É preciso esclarecer em qual projeto as perimetrais serão contempladas, assegurando que o fluxo pela Imigrantes e dentro de Santos ocorra sem repetir o caos registrado nos últimos anos”, afirma.

Rose avalia que os acessos ao Porto já estão “colapsados” e calcula que as obras previstas estarão “obsoletas em oito ou dez anos, quando deverão ficar prontas”, mas acredita que há intenção real do poder público em concretizá-las. “Eu acredito muito que projetos como o túnel e a nova pista da Imigrantes saiam do papel”, enfatiza.

Terceira pista deve ajudar

As obras da terceira Rodovia dos Imigrantes deverão iniciar no final de 2026 após a finalização de todas as etapas de aprovação que englobam o projeto executivo, certificação técnica e emissão de licenças.

Segundo a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), o projeto executivo está sendo elaborado pela concessionária Ecovias Imigrantes, com previsão de conclusão neste primeiro semestre, seguida da certificação técnica, que deverá ser apresentada à agência juntamente com o projeto. O licenciamento ambiental está em andamento junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

A estimativa é de que todas as etapas de licenciamento ambiental em andamento junto à Cetesb, contemplando licenças Prévia e de Instalação, sejam concluídas até o final de junho.

Quanto à cobrança de tarifas de pedágio, a agência esclareceu que eventuais definições sobre modelo de cobrança de pedágio serão tratadas no âmbito dos estudos e dos procedimentos regulatórios aplicáveis, não havendo deliberação no momento.

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

Procurada, a Ecovias Imigrantes informa que pretende finalizar o projeto executivo nas próximas semanas, conforme o cronograma previsto. Após a conclusão, a concessionária “iniciará a certificação por empresa especializada e credenciada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Como ocorre em projetos dessa complexidade, essa etapa pode resultar em eventuais ajustes”.

Sobre o pedágio, a companhia reforça que “não há previsão de implantação. A nova estrutura integrará o SAI (Sistema Anchieta-Imigrantes), ampliando a capacidade e a eficiência operacional do sistema como um todo”.

A nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista será construída no trecho de Serra e terá 21,5 km de extensão, englobando túneis que somam 17 km, o equivalente a 80% de todo o trajeto, além de 4 km de viadutos.

Um dos túneis terá cerca de 6 km de extensão. A nova ligação deverá custar R\$ 8 bilhões e aumentará em mais de 140% a capacidade para veículos pesados no SAI.

Alemoa

Já em relação ao viaduto da Alemoa, que será construído na altura do km 61 da Via Anchieta, a Artesp informa que “o projeto teve o Relatório de Estudos de Tráfego aprovado, passando à etapa de elaboração do projeto executivo pela concessionária (Ecovias), com prazo estimado de quatro meses. Na sequência, está prevista a certificação técnica do projeto, com duração estimada de três meses e meio. A inclusão da obra no contrato de concessão dependerá da conclusão dessas etapas e de deliberação do Conselho Diretor”, informa a Artesp.

Segundo explicou a Ecovias para A Tribuna, o projeto prevê adequações viárias no acesso da Alemoa à rodovia, incluindo a criação de um acesso da Rua Aurélio Batista Félix para a Avenida Bandeirantes e a implantação de uma faixa adicional na Via Anchieta. Até o momento, não há autorização para o início das obras.

Quanto ao projeto funcional do viaduto de acesso ao Porto de Santos, a Artesp informa que “permanece em análise técnica. A autorização para o desenvolvimento do projeto executivo ocorrerá após a aprovação dessa fase, conforme os procedimentos contratuais”.

A concessionária informou que a próxima etapa, após a aprovação do projeto funcional, “consiste no desenvolvimento do projeto executivo”.

Custo do transporte

Vice-presidente regional da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp) e presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), Rose Fassina aponta que os gargalos que travam o trânsito e prejudicam a relação Porto-Cidade também resultam em prejuízos financeiros para os transportadores rodoviários de cargas, que arcam com altos custos que envolvem insumos, frete e até multas geradas por atrasos.

“Transportadores da Baixada Santista enfrentam prejuízos com a multa de ‘no show’, que é aplicada pelo terminal portuário quando o caminhão perde a janela de agendamento, mesmo em casos de trânsito, panes ou interdições. A penalidade só é suspensa quando a Autoridade Portuária de Santos (APS) implanta o plano de contingência — até lá, o custo recai integralmente sobre o operador rodoviário”, explica a executiva, que espera ver projetos saírem do papel para maior mobilidade regional.

Os viadutos

Dois novos acessos na Alemoa estão em análise desde 2024 na Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp): o segundo viaduto da Alemoa e do viaduto de acesso ao Porto de Santos. A Ecovias Imigrantes, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), será responsável pelas duas obras.

O projeto executivo do viaduto da Alemoa, localizado na altura do km 61 da Via Anchieta, encontra-se em análise junto à Artesp para aprovação e inclusão no contrato de concessão. Já o viaduto de acesso ao Porto de Santos aguarda aprovação do projeto funcional pela Artesp.

A próxima etapa será o desenvolvimento do projeto executivo, atualmente em tratativas. Essa intervenção tem como objetivo solucionar conflitos entre os sistemas viário e ferroviário. A localização definitiva da estrutura ainda não foi definida. Hoje, o Viaduto Paulo Bonavides é o único acesso ao Distrito Industrial da Alemoa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/02/2026

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

OAB CITA “NATUREZA PERPÉTUA” E PEDE FIM DE INQUÉRITO DAS FAKE NEWS

Documento assinado pelo presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Beto Simonetti, foi enviado ao STF. Inquérito foi aberto em 2019 por ordem do então presidente do Supremo, Dias Toffoli
Da Agência Brasil

Em ofício encaminhado nesta segunda-feira (23) ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) pediu o encerramento de investigações de “duração indefinida”, em especial o chamado “inquérito das fake news”.

O documento é assinado pelo presidente, Beto Simonetti, e demais integrantes do Conselho Federal da OAB, bem como pelos presidentes das 27 seções estaduais e distrital da entidade. O texto expressa “extrema preocupação institucional com a permanência e conformação jurídica de investigações de longa duração, em especial do Inquérito n.º 4.781 [fake news]”.



Edifício sede da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), em Brasília. Foto: Valter Campanato/Agência Brasil

O texto pede “que sejam adotadas providências voltadas à conclusão dos chamados inquéritos de natureza perpétua, em especial daqueles que, por sucessivos alargamentos de escopo e prolongamento temporal, deixam de ostentar delimitação material e temporal suficientemente precisa”.

O inquérito das fake news foi aberto em 2019 por ordem do então presidente do Supremo, Dias Toffoli, de ofício, isto é, sem provocação externa, seja do Ministério Público ou de qualquer outra instituição ou pessoa. O ministro Alexandre de Moraes foi então escolhido como relator, sem sorteio ou distribuição regular.



O presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, Beto Simonetti, e demais integrantes do Conselho Federal da OAB assinaram o ofício enviado ao STF. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Na ocasião, a medida, considerada incomum, em especial devido à maneira como foi definida a relatoria, foi justificada como sendo necessária para apurar ameaças e ataques virtuais que tinham os ministros do Supremo como alvo. Ao longo dos anos, contudo, foram abertas dezenas de linhas de investigação contra centenas de pessoas, com inúmeras

prorrogações do prazo para o encerramento do processo.

No ofício, a OAB reconhece que o inquérito “nasceu em contexto excepcional”, e que por isso seus procedimentos heterodoxos acabaram sendo validados pelas instituições em “circunstâncias extraordinárias”, mas que por esse mesmo motivo a apuração deve ser conduzida “com estrita observância da excepcionalidade que lhe deu origem”.

“O Inquérito n.º 4.781, instaurado em março de 2019, aproxima-se de sete anos de tramitação, o que, por si só, recomenda exame cuidadoso sob a ótica da duração razoável dos procedimentos e da necessária delimitação de seu objeto”, observa o texto.

OAB cita caso recente envolvendo servidores da Receita Federal

A OAB apresenta ainda como justificativa para o pedido de encerramento do processo os “relatos recentes sobre a inclusão, no âmbito do mesmo procedimento, de pessoas e fatos que, embora

possam merecer apuração rigorosa por canais próprios, não se apresentam de forma imediatamente aderente ao núcleo originário que justificou a instauração do inquérito”.

O texto faz referência indireta à operação deflagrada neste mês pela Polícia Federal (PF), por ordem de Moraes, no âmbito desse inquérito, contra quatro servidores da Receita Federal que foram apontados como suspeitos de vazarem informações fiscais sigilosas de ministros do Supremo e seus familiares. Em decisão sigilosa, foram determinadas medidas como uso de tornozeleira eletrônica e afastamento das funções.

O ofício menciona ainda o “tom intimidatório” que, ao ver da OAB, é alimentado pela persistência de um quadro de pouca clareza quanto ao objeto e à duração de inquéritos como o das fake news, algo que seria “incompatível com o espírito democrático, republicano e institucional consagrado pela Constituição de 1988”.

A ordem cita ainda ser indispensável proteger o livre exercício profissional de jornalistas e advogados, conforme proteção conferidas pela Constituição a esses profissionais.

“A advocacia não pode atuar sob ambiente de incerteza quanto aos limites da atuação investigativa estatal, sobretudo em temas que envolvam sigilo profissional, acesso a dados e preservação da confidencialidade da relação entre defensor e constituinte”, afirma o documento.

Ao final, a OAB solicita que seja marcada uma audiência com Fachin para que tais preocupações sejam expostas em pessoa pelos representantes da ordem.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 23/02/2026

PRODUÇÃO MINERAL METÁLICA DO NE CRESCE 15,6% E ALCANÇA R\$ 10,38 BILHÕES

De acordo com relatório da Agência Nacional de Mineração, o Nordeste representa 4,7% da produção mineral metálica nacional e concentra 40,3% das autorizações de pesquisa do Brasil

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



Dados do Anuário Mineral Brasileiro 2025 mostram o peso econômico das substâncias metálicas e da grafita, que responderam por 82% do valor da produção mineral metálica e reforçaram a inserção do Brasil no comércio internacional em 2025. Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

O Nordeste comercializou R\$ 10,38 bilhões em 14 substâncias metálicas e grafita em 2024, o equivalente a 4,7% da produção nacional de R\$ 220,5 bilhões, segundo o Anuário Mineral Brasileiro 2025, ano-base 2024, publicado pela Agência Nacional de Mineração (ANM) em 9 de fevereiro deste ano. Segundo o documento, o desempenho é sustentado por posições estratégicas únicas no cenário mineral do país: a Bahia concentra os únicos produtores nacionais de cromo e vanádio, e o conjunto regional lidera a emissão de autorizações de pesquisa mineral no Brasil. O resultado representa expansão de 15,6% sobre os R\$ 8,98 bilhões registrados em 2023.

A Bahia manteve a liderança regional absoluta, com R\$ 8,08 bilhões em valor comercializado, o equivalente a 77,8% da produção metálica nordestina. O desempenho baiano foi sustentado por cinco pilares: ouro, níquel, cobre, cromo e vanádio. O ouro respondeu por R\$ 4,07 bilhões pela Jacobina Mineração e Comércio Ltda., que detém 9,94% da produção aurífera nacional. O níquel contribuiu com R\$ 1,32 bilhão, operado pela Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM), responsável por 37,02% da produção nacional. O cobre gerou R\$ 1,69 bilhão pela Vale Caraíba S.A., com teor médio de 33,00% Cu no produto beneficiado e participação de 7,41% no mercado nacional. O



O estado responde ainda por participações exclusivas em duas substâncias críticas para a transição energética: o vanádio, utilizado em baterias de fluxo para armazenamento de energia em larga escala, com R\$ 313 milhões, exclusivamente pela Vanádio de Maracás S.A.; e o cromo, insumo siderúrgico de largo espectro, com R\$ 546 milhões, de responsabilidade das empresas Vale do Jacuri e Ferbasa, com 100% da produção nacional concentrada na Bahia.

Piauí desponta com extração de ferro

O maior crescimento proporcional entre os estados nordestinos coube ao Piauí, cuja produção saltou de R\$ 52,1 milhões em 2023 para R\$ 239 milhões em 2024, variação de 358,6%. A expansão foi inteiramente protagonizada pelo ferro, com extração bruta (ROM) de 1.307.651 toneladas a teor médio de 58,86% de Fe. O estado também apresenta produção de níquel registrada em volume bruto de 113.824 toneladas ROM, sem valor de comercialização declarado no período. A cadeia piauiense de ferro ainda opera em escala média, mas o volume crescente de autorizações de pesquisa na região sugere expansão de capacidade no médio prazo.

Em direção oposta, Alagoas registrou retração de 7,1%, com a produção passando de R\$ 1,23 bilhão em 2023 para R\$ 1,14 bilhão em 2024. A variação reflete oscilação operacional da Mineração Vale Verde do Brasil, responsável pela extração de cobre em Craíbas (AL), que responde por 4,50% da produção nacional da substância em 2024, com o maior teor de beneficiamento do Brasil registrado no AMB 2025: 21,23% Cu. O estado registrou ainda 290 kg de ouro comercializados a 100% de recuperação no beneficiamento, acrescentando R\$ 111,5 milhões ao total estadual.

O Maranhão registrou retração de 19,5%, encerrando 2024 em R\$ 912,6 milhões ante R\$ 1,13 bilhão no ano anterior. A produção estadual está concentrada no ouro por concessão, com R\$ 912,3 milhões e 2.268 kg comercializados a teor de recuperação de 93,46%, e em ouro garimpeiro no regime de Permissão de Lavra Garimpeira. O ferro maranhense apresenta 105.413 toneladas ROM a teor de 47% Fe, mas sem valor de comercialização declarado na base RAL do período. A participação maranhense no ouro ocorre na região do sul do estado, próxima à fronteira com o Pará, no corredor de Canaã dos Carajás, com escoamento pelo Porto de Itaqui.

Base tributária regional de royalties é concentrada na Bahia

A Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) recolhida pelos estados nordestinos totalizou R\$ 172,5 milhões em 2023, correspondentes a 2,79% do total nacional de R\$ 6,18 bilhões. A Bahia concentrou R\$ 131,7 milhões (76,4% do total regional), reflexo direto da diversidade e da escala produtiva baiana. O segundo maior recolhedor regional foi Alagoas, com R\$ 22,9 milhões, seguido pelo Maranhão, com R\$ 17 milhões. O restante dos estados nordestinos respondeu por menos de R\$ 800 mil em conjunto, evidenciando a concentração da base tributária mineral da região em apenas três estados.

O Nordeste recolheu R\$ 172,5 milhões em royalties, ante R\$ 3,06 bilhões de Minas Gerais e R\$ 2,68 bilhões do Pará, os dois estados que dominam 93,2% da arrecadação nacional de CFEM. A disparidade expressa a diferença de escala produtiva entre as economias minerais do Sudeste/Norte e do Nordeste: enquanto Minas Gerais e Pará operam grandes complexos de ferro e bauxita em regime de produção em massa, o Nordeste concentra sua cadeia em depósitos de menor porte e maior diversidade de substâncias. Em 2024, a CFEM nordestina totalizou R\$ 168,3 milhões, correspondendo a 2,4% do nacional de R\$ 7,0 bilhões, com a Bahia mantendo concentração de 77,8% da CFEM regional (R\$ 130,9 milhões).

Nordeste lidera pesquisa com 40,3% das autorizações nacionais

Em 2023, o Nordeste recebeu 2.552 autorizações de pesquisa mineral, o equivalente a 40,3% do total nacional de 6.331 concessões. O dado revela uma assimetria estrutural relevante: a região detém participação modesta na produção atual (4,4% do valor nacional em 2023), mas concentra quatro vezes mais atividade de pesquisa do que a proporção produtiva indicaria. A explicação está na combinação de dois fatores: a existência de províncias minerais ainda subexploradas no semiárido e a demanda por lítio, cobre e terras raras associada à transição energética global.

A Bahia liderou entre os estados nordestinos com 1.470 autorizações de pesquisa, 23,2% do total nacional. O Ceará foi o segundo colocado regional, com 549 autorizações, concentradas em lítio e minérios polimetálicos na região do Seridó e na Chapada do Araripe. Rio Grande do Norte (152), Piauí (126) e Paraíba (97) completam o grupo de estados com volumes significativos de títulos de pesquisa. Em termos de concessões de lavra ativas, estágio que indica operação em curso, o Nordeste registrou apenas 5 concessões em 2023, contra 38 no Sudeste, o que reforça o caráter prospectivo ainda predominante da mineração nordestina.

Produção mineral metálica supera marca de R\$ 200 bilhões

No conjunto nacional, a produção mineral metálica do Brasil totalizou R\$ 204,4 bilhões em 2023, com Minas Gerais (44,6%) e Pará (43,2%) respondendo por 87,8% do valor total. O Nordeste representou 4,4% do total nacional, com a Bahia como quarto estado produtor do país em valor, com R\$ 6,54 bilhões e participação de 3,2%, atrás apenas de Minas Gerais, Pará e Goiás.

Em 2024, o ferro dominou a estrutura produtiva nacional, respondendo por 71% do valor brasileiro, com Pará e Minas Gerais concentrando 83,4% da produção. Há 274 minas em produção no Brasil, com 83 operando acima de 1 milhão de toneladas/ano de ROM, nenhuma delas localizada nos estados nordestinos. No campo do comércio exterior, o Brasil exportou US\$ 59,9 bilhões em produtos minerais metálicos em 2024 e importou US\$ 17,9 bilhões, com saldo superavitário de US\$ 42 bilhões.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 23/02/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTA CRISTINA CASTRO COMO NOVA DIRETORA SUBSTITUTA

Anteriormente, a servidora estava como Superintendente de ESG e Inovação da Agência



Brasília, 19/02/2026 - Foi publicada a Portaria nº 2 do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Frederico Dias, cujo teor traz a servidora Cristina Castro Lucas de Souza para exercer, em caráter interino, o encargo de Diretora Substituta. Cristina assume a função após o término do mandato de Flávia Takafashi.

Professora da Universidade de Brasília (UnB), a nova diretora possui dois doutorados e três pós-doutorados. É autora de livros sobre empreendedorismo, Environmental, Social e Governance (ESG que, em português, fica Ambiental, Social e Governança) e inovação, além de ter sido agraciada com diversos prêmios acadêmicos e profissionais. Até então, ocupava o cargo de Superintendente de ESG e Inovação da ANTAQ, onde liderou iniciativas estratégicas voltadas à descarbonização e à modernização do setor aquaviário brasileiro, alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU e às melhores práticas de ESG.

Entre as iniciativas das quais esteve à frente, destacam-se o lançamento do 1º Inventário Nacional de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Setor Aquaviário; o desenvolvimento de projeto-piloto de transição energética em portos organizados e a elaboração do Energy Book; a coordenação do Prêmio ANTAQ e do projeto Rio Limpo Amazônia Viva; a participação nas discussões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC), da Organização Marítima Internacional (IMO); além da condução de ações voltadas à equidade de gênero, diversidade e prevenção ao assédio no setor aquaviário - incluindo a criação de guias orientativos e o fortalecimento de instrumentos técnicos e científicos, como a Revista Blue Research.



Como diretora substituta interina, Cristina Castro poderá ficar por até 180 dias. Após o término da interinidade, retornará ao cargo de Superintendente de ESG e Inovação da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 20/02/2026



Presidência da República



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA APRIMORAR BENEFÍCIOS FISCAIS NOS SETORES PORTUÁRIO, AEROVIÁRIO E HIDROVIÁRIO

Proposta busca modernizar acesso ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI)

O Ministério de Portos e Aeroportos detalha nesta segunda-feira (23) a consulta pública para a nova portaria do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI). O benefício é voltado a empresas que investem na compra de bens, serviços e materiais de construção em empreendimentos de infraestrutura, isentando o pagamento de PIS/Pasep e Cofins na aquisição desses insumos.

A consulta pública visa ouvir a sociedade em relação à proposta de modernização da portaria para trazer mais segurança jurídica na utilização do incentivo. Em 2025, o MPor viabilizou mais de R\$ 10,7 bilhões em investimentos ao possibilitar R\$ 605 milhões em benefícios em 11 processos aprovados.

Com a consulta, a sociedade pode contribuir para o aprimoramento da política, com olhar voltado aos setores portuário, aeroviário e hidroviário.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados na cobertura do evento deverão solicitar participação por meio do e-mail ascom@mpor.gov.br, informando nome completo, CPF e veículo de imprensa. Não está prevista transmissão.

Serviço

O quê: Lançamento de consulta pública da nova portaria do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI)

Quando: Segunda-feira, 23 de fevereiro

Horário: 16 horas

Onde: Ministério de Portos e Aeroportos, Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar, Brasília - DF

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

Data: 23/02/2026

NOTA À IMPRENSA

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informa que já adotou todas as medidas cabíveis diante das manifestações em Santarém (PA), incluindo a notificação da Companhia Docas do Pará (CDP), o acionamento da Advocacia-Geral da União (AGU) e a suspensão da licitação da dragagem.

Os próximos passos estão sendo coordenados pela Secretaria-Geral, pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública e pelo Governo do Estado do Pará.

O direito à manifestação é garantido pela Constituição, mas atos que gerem violência, invasões ou ocupações irregulares são ilegais e não serão tolerados.

O MPor reforça que o Decreto nº 12.600 não trata de privatização, mas apenas autoriza a realização de estudos técnicos.

Amanhã, segunda-feira (23), serão realizadas novas reuniões para tratar do assunto. É fundamental que o diálogo seja mantido para que se alcancem soluções. Entretanto, todas as decisões judiciais devem ser cumpridas.

O Ministério de Portos e Aeroportos atuará com firmeza na defesa da legalidade, da ordem pública e do interesse da sociedade.

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

Data: 22/02/2026

CABOTAGEM CRESCE NO NORDESTE E MOVIMENTA 60,7 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Desempenho da região está associado às medidas do Programa BR do Mar, que fortaleceu regra e ampliou a logística nacional



A movimentação de contêineres demonstra a diversidade econômica da região - Foto: Divulgação

Entre janeiro e dezembro de 2025, a cabotagem registrou a movimentação de 60,7 milhões de toneladas nos portos do Nordeste, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume supera o registrado no mesmo período de 2024, quando foram contabilizadas 60,3 milhões de toneladas.

A movimentação se concentrou principalmente em quatro estados da região: na Bahia, com 15,3 milhões de toneladas, no Maranhão com 14,6 milhões de toneladas, enquanto no Ceará foram 12,9 milhões de toneladas e em Pernambuco, 12,8 milhões de toneladas. Os complexos portuários dos estados funcionam como plataformas de integração com outras regiões do país, assegurando o fluxo regular de energia, matérias-primas e produtos industrializados.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o resultado evidencia a força do transporte marítimo entre portos brasileiros, como instrumento estratégico para o abastecimento regional e para a competitividade da indústria nordestina. “O fortalecimento da cabotagem amplia a eficiência logística, reduz custos para quem produz e garante mais estabilidade no abastecimento. Isso gera competitividade e desenvolvimento para os estados”, afirmou.

Ao concentrar grandes volumes no modal marítimo, a cabotagem reduz a pressão sobre as rodovias e amplia a previsibilidade no transporte de mercadorias. O reflexo é maior segurança no fornecimento de combustíveis, insumos industriais e bens de consumo, fortalecendo as cadeias produtivas da região.



Destinos da carga por estado

Entre os produtos mais transportados por cabotagem no Nordeste em 2025 estão o petróleo (13,3 milhões de toneladas), contêineres (12,5 milhões de toneladas), derivados de petróleo (11,7 milhões de toneladas), bauxita (9,8 milhões de toneladas) e minério de ferro (4,3 milhões de toneladas). São fundamentais para manter o fornecimento de energia e o funcionamento das indústrias que geram emprego e renda na região.

A movimentação de contêineres demonstra a diversidade econômica da região. Entre os destaques estão arroz, produtos químicos e celulose (papel e cartão), evidenciando que a cabotagem atende tanto grandes cadeias industriais quanto o abastecimento alimentar e comercial.



BR do Mar

O desempenho da região está associado às medidas do Programa BR do Mar, que modernizou regras e ampliou a segurança regulatória do setor. Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, o avanço decorre da previsibilidade trazida pelo programa.

“Ao garantir estabilidade regulatória, fortalecemos a cabotagem como alternativa estratégica na matriz de transportes e ampliamos sua contribuição para o desenvolvimento regional”,

destacou.

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

Data: 23/02/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PORTO DE SANTARÉM NÃO PODE SER REFÉM

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A ocupação do terminal da Cargill no Porto de Santarém, ocorrida no último sábado (21), ultrapassa os limites do legítimo direito à manifestação e entra no perigoso terreno da ilegalidade e da insegurança jurídica. Embora as reivindicações do Conselho Indígena Tapajós e Arapiuns (Cita) sobre os impactos socioambientais do Decreto nº 12.600 mereçam escuta e diálogo, a paralisa forçada de uma infraestrutura estratégica para o escoamento da produção nacional é um custo que o Brasil não pode suportar. É urgente que o Governo Federal e a Companhia Docas do Pará (CDP) resolvam essa crise de forma célere, garantindo o cumprimento das decisões judiciais e a retomada imediata das operações.

A crise em Santarém é um sintoma do eventual conflito entre a necessidade de expansão logística e os protocolos de consulta às comunidades tradicionais. No entanto, descarregar a insatisfação política sobre um terminal privado, com relatos de danos a equipamentos e restrição de liberdade de trabalhadores, desvirtua o debate democrático. Como bem destacou a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), direcionar ações violentas contra empresas para pressionar o Estado fragiliza o ambiente de negócios e coloca em risco a segurança de quem opera na ponta. O direito de protestar contra políticas públicas termina onde começa o direito de propriedade e a garantia da integridade física dos cidadãos.

A solução para o impasse exige uma atuação ambidestra das autoridades. Por um lado, a Advocacia-Geral da União (AGU) e as forças de segurança devem assegurar que a ordem judicial de reintegração de posse seja cumprida com firmeza e segurança, preservando o patrimônio e os empregos gerados pelo terminal. Por outro, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Secretaria-Geral da Presidência precisam acelerar a criação do grupo de trabalho interministerial para viabilizar a consulta prévia prevista na legislação. O desenvolvimento das hidrovias do Arco Norte — essencial para a competitividade brasileira — só terá sustentabilidade se for construído sobre bases de transparência e respeito jurídico.

A paralisa do terminal de Santarém, iniciada há mais de 30 dias com bloqueios de acesso, é uma ferida aberta na logística do Pará. O Governo Federal não pode permitir que a incerteza se instale em um setor que exige bilhões em investimentos de longo prazo. O cumprimento da lei não é opcional; é a base do Estado Democrático de Direito. Que o diálogo avance nas mesas de negociação, mas que as operações portuárias retornem ao seu ritmo normal sob a égide da ordem. O Brasil precisa dos seus rios e portos navegando em águas limpas e, acima de tudo, seguras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - QUASE UMA TRAGÉDIA NO CANAL DE SANTOS



VALTER BRANCO

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

opinioao@portalbenews.com.br

Colisão com balsas revela fragilidades na coordenação do tráfego, atraso no VTMIS e risco bilionário de paralisação no maior porto do País

O abalroamento registrado na noite de segunda-feira (16/2), no canal de acesso ao Porto de Santos (SP), envolvendo o porta-contêineres Seaspan Empire, de bandeira de Singapura, e duas balsas da travessia Santos–Guarujá, não pode ser tratado como mais um incidente rotineiro em uma via naturalmente congestionada. O episódio deve ser compreendido como um sinal de alerta sobre vulnerabilidades estruturais na coordenação do tráfego em um dos sistemas logísticos mais sensíveis do Brasil. Por circunstâncias favoráveis, as balsas atingidas transportavam apenas tripulantes. Caso estivessem em plena operação, o desfecho poderia ter sido significativamente mais grave.

A organização do tráfego no canal santista é, nos termos da legislação portuária, atribuição da Autoridade Portuária. Essa responsabilidade abrange a definição de janelas de manobra, o sequenciamento de entradas e saídas e a coordenação geral de um sistema que opera próximo ao seu limite físico e operacional. Ao longo dos anos, a execução cotidiana dessa coordenação passou a envolver arranjos operacionais compartilhados, nem sempre acompanhados da formalização suficientemente clara de papéis e responsabilidades. Ainda assim, a responsabilidade institucional permanece com a Autoridade Portuária — inclusive porque é ela quem administra a infraestrutura e arrecada pela utilização do canal. Como ensina um princípio clássico de governança: pode-se delegar a autoridade, mas não a responsabilidade.

Nesse cenário, o atraso na implantação do VTMIS (em tradução livre do inglês, Sistema de Gerenciamento de Informações de Tráfego de Embarcações) ganha dimensão ainda mais relevante. O sistema é discutido há mais de quinze anos e, reiteradamente, anunciado como solução estruturante para o monitoramento e a organização do tráfego aquaviário. Entretanto, ainda não se encontra plenamente operacional. Em um canal caracterizado por cruzamentos frequentes, circulação constante de balsas, rebocadores e navios de grande porte, a ausência de um sistema estatal integrado de controle em tempo real aumenta o risco de falhas de coordenação. O episódio recente reforça a percepção de que a demora deixou de ser apenas um problema de eficiência administrativa e passou a representar uma questão de segurança sistêmica.

Outro aspecto que merece atenção é a sequência de eventos que levou à manobra de saída do navio envolvido. A embarcação tinha como destino o terminal da DP World Santos e, ao que se depreende, ingressou no canal com expectativa de atracação. A posterior constatação de impossibilidade de atracação indica possível falha relevante na articulação entre as partes envolvidas a cargo da programação de manobras e gestão do tráfego. Em condições ordinárias, um navio de grande porte não deveria acessar o canal sem confirmação de vaga ou, ao menos, sem um plano de contingência claramente definido. Se a manobra de saída não estava prevista na programação operacional do dia — hipótese plausível — sua inclusão emergencial em um fluxo já complexo pode ter elevado o grau de risco. Ajustes de última hora, em ambientes de alta densidade operacional, tendem a ampliar a probabilidade de conflitos.

As consequências potenciais de um cenário mais severo ajudam a dimensionar o que esteve em jogo. Cada balsa da travessia Santos–Guarujá pode transportar entre 40 e 60 veículos, além de caminhões e algo entre 120 e 180 passageiros, conforme o horário. Em períodos de maior demanda, operam próximas da capacidade máxima. Um impacto mais intenso nessas circunstâncias poderia ter resultado em número elevado de vítimas e desencadeado operação de resgate de grande complexidade. Ainda que não se comparasse à gravidade de perdas humanas, o afundamento de uma dessas embarcações em trecho sensível do canal configuraria um evento crítico. Uma balsa submersa

na área central de navegação teria potencial para bloquear completamente o acesso ao porto por semanas, exigindo operação sofisticada de reflutuação e retirada.

Considerando que o Porto de Santos responde por aproximadamente um terço do comércio exterior brasileiro, uma interrupção dessa magnitude produziria impactos bilionários. Navios aguardariam ao largo, terminais ficariam paralisados, exportações seriam postergadas e cadeias produtivas sofreriam efeitos em cascata. Combustíveis, fertilizantes, contêineres e grãos deixariam de circular no ritmo necessário, com reflexos que ultrapassariam o setor portuário e atingiriam a economia nacional como um todo.

O caso, ainda sob apuração da Autoridade Marítima, deve ser interpretado como um quase-acidente de grandes proporções. Ele evidencia a dependência de coordenação precisa entre múltiplos atores e demonstra que, em ambiente de elevada complexidade operacional, improvisações não podem ter espaço. Também reforça a necessidade de concluir a implantação do VTMS e de revisar protocolos de comunicação, confirmação de berço e planejamento prévio de manobras antes do ingresso de navios no canal.

O Porto de Santos — que se prepara para ampliar sua movimentação com novos terminais — opera no limite de sua relevância estratégica. Justamente por isso, não pode operar no limite de sua margem de segurança. O incidente não resultou em paralisação nem em vítimas graves, mas deixou evidente que o sistema depende de engrenagem institucional e operacional que exige revisão contínua. Antes que um evento semelhante produza consequências irreversíveis, torna-se indispensável reavaliar procedimentos, delimitar responsabilidades e aperfeiçoar mecanismos de controle. Em um canal por onde circulam diariamente ativos e pessoas em escala crítica para o País, prevenir o pior deixou de ser apenas recomendável — passou a ser uma obrigação inadiável.

O CASO (...) DEVE SER INTERPRETADO COMO UM QUASE-ACIDENTE DE GRANDES PROPORÇÕES (...) E DEMONSTRA QUE, EM AMBIENTE DE ELEVADA COMPLEXIDADE OPERACIONAL, IMPROVISAÇÕES NÃO PODEM TER ESPAÇO. TAMBÉM REFORÇA A NECESSIDADE DE CONCLUIR A IMPLANTAÇÃO DO VTMS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - MPOR REAGE À OCUPAÇÃO INDÍGENA E SUSPENDE PROCESSO DE DRAGAGEM

Ministério aciona AGU e articula ações com Justiça e governo do Pará após invasão de terminal da Cargill

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



A ocupação ocorreu na madrugada de sábado, quando um grupo de indígenas entrou no escritório do terminal operado pela Cargill no Porto de Santarém

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, em nota divulgada no domingo (22), que adotou “todas as medidas cabíveis” diante da ocupação do terminal da Cargill no Porto de Santarém (PA), realizada por indígenas no sábado (21). Segundo a pasta, foram notificadas a Companhia Docas do Pará (CDP) e a Advocacia-Geral da União (AGU), além de determinada a suspensão da licitação para a dragagem do Rio Tapajós. O ministério afirmou que os próximos encaminhamentos estão sendo coordenados pela Secretaria-Geral da Presidência, pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública e pelo Governo do Estado do Pará.

Na nota, o MPor declarou que o direito à manifestação é garantido pela Constituição, mas ressaltou que atos que envolvam violência, invasões ou ocupações irregulares são ilegais e não serão tolerados. A pasta afirmou ainda que o Decreto nº 12.600, de agosto de 2025, não trata da



privatização das hidrovias, mas autoriza a realização de estudos técnicos. O ministério informou que novas reuniões estavam previstas para a segunda-feira (23) e que decisões judiciais devem ser cumpridas.

DURANTE O ATO EM SANTARÉM, INDÍGENAS BLOQUEARAM O ACESSO AO TERMINAL. NO MESMO DIA, AMBIENTALISTAS E INTEGRANTES DE ENTIDADES SOCIAIS REALIZARAM MANIFESTAÇÃO EM FRENTE AO ESCRITÓRIO CENTRAL DA CARGILL, NA AVENIDA CHUCRI ZAIDAN, NA ZONA SUL DA CIDADE DE SÃO PAULO, COM BLOQUEIO DE FAIXAS DA VIA

A ocupação ocorreu na madrugada de sábado, quando um grupo de indígenas entrou no escritório do terminal operado pela Cargill no Porto de Santarém. A mobilização é organizada pelo Conselho Indígena Tapajós e Arapiuns (Cita) e integra uma série de protestos iniciados há mais de um mês contra o Decreto nº 12.600, que incluiu as hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização (PND).

De acordo com o Cita, o decreto pode afetar a qualidade da água, a pesca, a soberania alimentar e a integridade da floresta, com impactos sobre territórios e modos de vida indígenas. A entidade afirma que a mobilização tem caráter socioambiental e cobra a revogação da norma, além da garantia de consulta prévia, livre e informada às comunidades potencialmente afetadas por empreendimentos na região.

Durante o ato em Santarém, indígenas bloquearam o acesso ao terminal. No mesmo dia, ambientalistas e integrantes de entidades sociais realizaram manifestação em frente ao escritório central da Cargill, na Avenida Chucri Zaidan, na zona sul da cidade de São Paulo, com bloqueio de faixas da via.

Em comunicado, a Cargill classificou as ações como “violentas” e informou que, há cerca de 30 dias, manifestantes bloqueiam o acesso de caminhões ao terminal, apesar de existir decisão judicial determinando a desocupação da área. Segundo a empresa, funcionários que estavam no local buscaram abrigo até serem retirados em segurança. Não houve registro de feridos, e a companhia afirmou que verifica possíveis danos a equipamentos e máquinas. A multinacional declarou possuir ordem judicial favorável à reintegração de posse e manter contato com as autoridades para que a desocupação ocorra de forma segura.

ABTP se manifesta

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) afirmou que “repudia os atos de violência” que resultaram na invasão e ocupação do terminal. Segundo a entidade, houve destruição de equipamentos, danos a estruturas operacionais, ameaças a trabalhadores e restrição de liberdade por algumas horas. A associação declarou que esse tipo de ação não se enquadra no exercício regular do direito de manifestação e manifestou solidariedade à empresa.

Em nota, a ABTP afirmou que as reivindicações apresentadas pelos manifestantes dizem respeito a matérias de competência exclusiva do Governo Federal e que direcionar ações contra empresa privada “desvirtua o debate democrático, fragiliza a segurança jurídica e coloca em risco empregos e a continuidade de atividades essenciais”. A entidade solicitou às autoridades a adoção de medidas para restabelecer o funcionamento do terminal e garantir a segurança dos trabalhadores.

A Frente Parlamentar Agropecuária (FPA) classificou a ocupação como “ato ilegal e incompatível com o Estado Democrático de Direito”. Em nota assinada pelo presidente da frente, deputado federal Pedro Lupion (Republicanos-PR), a entidade afirmou que o ordenamento jurídico garante o direito de manifestação, mas não autoriza invasão de propriedade nem paralisação forçada de atividades empresariais.

Em resposta às mobilizações, a Secretaria-Geral da Presidência da República informou que acompanha a situação e reiterou o compromisso de realizar consultas prévias às comunidades afetadas por empreendimentos, conforme previsto na legislação. A pasta declarou que as condições

técnicas para a criação de um grupo de trabalho interministerial estão garantidas, aguardando definição junto às lideranças indígenas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – GESTÃO - O PORTO DE SANTOS E O FUTURO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO



BRUNO GALOTI ORLANDI

Secretário de Assuntos Portuários e Emprego
da Prefeitura de Santos, mestre e doutorando
em Gestão e Políticas Públicas pela FGV
opinioao@portalbenews.com.br

Ao longo da minha trajetória acompanhando de perto o desenvolvimento do Porto de Santos e sua relação direta com a economia brasileira, tive a oportunidade de observar como a infraestrutura portuária influencia decisões estratégicas, impulsiona investimentos e contribui para a competitividade do país no cenário internacional. Iniciar esta colaboração com o BE News, um espaço qualificado de reflexão sobre logística e infraestrutura, representa uma oportunidade importante para compartilhar visões e contribuir com o debate sobre o presente e, principalmente, o futuro do maior porto da América Latina. Afinal, compreender o papel dos portos é também compreender um dos fatores centrais que determinam a capacidade de crescimento e inserção do Brasil no comércio global.

A competitividade do Brasil no comércio internacional depende diretamente da eficiência de sua infraestrutura logística. Em um cenário global cada vez mais dinâmico e exigente, os portos deixaram de ser apenas pontos de passagem de mercadorias e passaram a ocupar uma posição central nas estratégias de desenvolvimento econômico. Nesse contexto, o Porto de Santos se consolida como um dos principais ativos logísticos do país e um elemento decisivo para o futuro do comércio exterior brasileiro.

Responsável por cerca de um terço da corrente comercial brasileira, o Porto de Santos exerce um papel estratégico que vai além de sua relevância operacional. Ele conecta a produção nacional aos principais mercados internacionais, permitindo que diferentes setores da economia brasileira ampliem sua presença global e fortaleçam sua competitividade. A eficiência dessa conexão é um fator determinante para o crescimento sustentável do país.

O Porto de Santos reúne características únicas que reforçam sua importância. Sua localização estratégica, aliada à forte integração com os principais polos produtivos e industriais do Brasil, permite uma operação logística ampla e diversificada. Além disso, a presença de terminais modernos e operadores altamente qualificados contribui para garantir eficiência, segurança e confiabilidade às operações.

O Porto vive um momento particularmente relevante, marcado por novos investimentos, projetos de expansão e modernização de sua infraestrutura. Esse novo ciclo de desenvolvimento reflete não apenas o aumento da demanda, mas também a confiança do setor produtivo no potencial estratégico do Porto de Santos. Investimentos em capacidade operacional, tecnologia e gestão são fundamentais para acompanhar o crescimento do comércio exterior e atender às exigências do mercado internacional.

A eficiência portuária está diretamente relacionada à qualidade dos acessos logísticos, à modernização da infraestrutura e à adoção de soluções inovadoras. Um ambiente logístico eficiente contribui para reduzir custos, aumentar a previsibilidade e fortalecer a competitividade das empresas brasileiras.

Outro aspecto relevante é a capacidade de adaptação às transformações que vêm moldando o comércio internacional. A digitalização de processos, a integração de sistemas e o uso crescente de

tecnologias contribuem para tornar as operações mais ágeis e eficientes. Essas iniciativas reforçam a posição do Porto de Santos como uma infraestrutura preparada para os desafios atuais e futuros.

O Porto de Santos também exerce um papel fundamental na atração de investimentos e no estímulo ao desenvolvimento econômico. Um porto eficiente gera confiança, amplia oportunidades e contribui para a expansão de diferentes setores da economia. Essa dinâmica fortalece não apenas o ambiente de negócios, mas também a capacidade do país de competir em um cenário internacional cada vez mais exigente.

O futuro do comércio exterior brasileiro passa, necessariamente, pelo fortalecimento de sua infraestrutura logística. Nesse contexto, o Porto de Santos seguirá como um dos principais pilares desse processo, contribuindo para ampliar a competitividade do Brasil e consolidar sua posição no cenário global. Para o município de Santos, essa é uma agenda estratégica, que exige atuação responsável, diálogo permanente e alinhamento entre o poder público e o setor produtivo. O fortalecimento do porto representa não apenas ganhos logísticos, mas também mais desenvolvimento, oportunidades e perspectivas para a cidade e sua população.

O PORTO VIVE UM MOMENTO PARTICULARMENTE RELEVANTE, MARCADO POR NOVOS INVESTIMENTOS, PROJETOS DE EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO DE SUA INFRAESTRUTURA. ESSE NOVO CICLO DE DESENVOLVIMENTO REFLETE NÃO APENAS O AUMENTO DA DEMANDA, MAS TAMBÉM A CONFIANÇA DO SETOR PRODUTIVO NO POTENCIAL ESTRATÉGICO DO PORTO DE SANTOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

PORTOS - ESTIVADORES DE SANTOS VÃO AO TST PARA DEFENDER EXCLUSIVIDADE NA CONTRATAÇÃO

Sindicato pede manutenção de julgamento em dissídio movido pela Fenop e reage a ação no STF que tenta flexibilizar regra da Lei dos Portos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O ponto central do conflito envolve o parágrafo segundo do artigo 40 da Lei 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos,

A disputa sobre a manutenção da exclusividade na contratação de trabalhadores portuários voltou ao centro do debate no Tribunal Superior do Trabalho (TST). Em manifestação protocolada na Seção de Dissídios Coletivos da Corte, o Sindicato dos

Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão defende que seja mantido em pauta o julgamento de embargos de declaração em dissídio coletivo movido pela Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop).

O ponto central do conflito envolve o parágrafo segundo do artigo 40 da Lei 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos, que trata da contratação de trabalhadores portuários registrados no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A legislação estabelece que a contratação com vínculo por prazo indeterminado deve ocorrer “exclusivamente” entre trabalhadores registrados. Operadores portuários, por meio da Fenop e da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), questionam esse termo no Supremo Tribunal Federal (STF), por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7.591.

Na ação, as entidades pedem que a palavra “exclusivamente” seja declarada inconstitucional ou que receba interpretação conforme a Constituição, passando a significar “prioritariamente”. Na prática, a mudança permitiria maior flexibilidade na contratação fora do cadastro do Ogmo.

Na manifestação apresentada ao TST, o sindicato sustenta que a Fenop e a Abratec omitiram informações relevantes sobre o andamento da ADI no STF. Em fevereiro de 2024, o ministro relator Edson Fachin solicitou informações à Câmara dos Deputados, ao Senado Federal e à Presidência da República, além de manifestações do advogado-geral da União e do procurador-geral da República.

Segundo o documento juntado ao TST, a Advocacia-Geral da União apresentou parecer técnico defendendo a manutenção da exclusividade prevista na lei. O entendimento é que a regra contribui para a profissionalização do setor e para a formalização das relações de trabalho. A manifestação também destaca que o Ogmo é responsável pela formação e treinamento dos trabalhadores portuários avulsos e que sua gestão é feita pelos próprios operadores portuários, com a finalidade de organizar o fornecimento de mão de obra qualificada.

O sindicato afirma ainda que informações prestadas por representantes jurídicos da Câmara e do Senado apontaram que a tramitação legislativa da Lei 12.815 observou os requisitos constitucionais. De acordo com a entidade, pareceres da Procuradoria-Geral da República, da Advocacia-Geral da União e das Casas Legislativas teriam encampado a defesa da manutenção do termo “exclusividade”.

O processo em análise no TST é um dissídio coletivo de natureza jurídica relatado pelo ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte. Além da Fenop, figuram como partes suscitadas federações representativas de trabalhadores portuários. O Ministério Público do Trabalho atua como fiscal da lei, e diversas entidades participam como amici curiae, entre elas associações de terminais portuários e sindicatos da categoria.

PL 733/2025

Paralelamente à discussão judicial, o sindicato também aponta o Projeto de Lei (PL) 733/2025, como nova frente de embate. Segundo a entidade, o texto, que visa substituir a Lei 12.815, representaria ameaça a direitos historicamente consolidados da categoria. O documento menciona que o Porto de Santos lidera a movimentação de cargas no país, registra recordes operacionais e possui características próprias que influenciam a organização do trabalho portuário.

De acordo com a manifestação, três federações firmaram acordo com o setor patronal relacionado ao projeto, mas o Sindicato dos Estivadores de Santos afirma não concordar integralmente com o conteúdo do documento. Em 11 de setembro do ano passado, foi realizada Assembleia Geral Extraordinária que deliberou pela recusa ao acordo.

O sindicato também cita declarações atribuídas ao relator do projeto na Câmara dos Deputados, deputado Arthur Maia, no sentido de que poderia optar por reformulações na Lei 12.815, sem revogação integral da norma.

Diante do impasse, a categoria deliberou pela realização de paralisação de 24 horas nos dias 30 de setembro e 1º de outubro, em protesto contra o acordo firmado entre federações e representantes patronais no âmbito do PL 733/2025.

Na petição protocolada no TST, o sindicato pede que sejam rejeitadas as pretensões da Fenop e da Abratec e que o dissídio coletivo permaneça em pauta para julgamento dos embargos de declaração, com regular prosseguimento do processo na Seção de Dissídios Coletivos do tribunal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

ACIDENTE - LANCHAS COLIDEM COM PÍER E DEIXAM 6 MORTOS NA DIVISA ENTRE MG E SP

Vítimas incluem três mulheres e uma criança de 4 anos

Do Estadão Conteúdo



O local do acidente fica na margem mineira do rio, no município de Sacramento

Seis pessoas morreram e nove ficaram feridas em um grave acidente envolvendo uma lancha, às margens do Rio Grande, na divisa entre Minas Gerais e São Paulo, na noite deste sábado (21), por volta das 23h30. Segundo o Corpo de Bombeiros de Minas Gerais, a embarcação, oriunda de Franca, no interior paulista, tinha 15 ocupantes e colidiu com a estrutura de um píer. O local do acidente fica na margem mineira do rio, no município de Sacramento.

Dos nove sobreviventes, inicialmente socorridos por equipes da Defesa Civil, três foram hospitalizados em Rifânia (SP) e os demais não tiveram ferimentos graves. Entre os mortos, estão três mulheres, dois homens e uma criança de 4 anos. As identidades não foram divulgadas.

O piloto da lancha, que morreu no acidente, não tinha habilitação na categoria Arrais-Amador, exigida para esse tipo de transporte náutico, informou o Corpo de Bombeiros de Minas Gerais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AGENDA MINISTERIAL

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, adotou um tom de cautela e centralização absoluta nas últimas semanas em Brasília. Ao assumir pessoalmente o comando das negociações mais complexas do setor elétrico, Silveira busca blindar o governo de qualquer crise energética ou explosão tarifária em um ano de sucessão presidencial e estadual. Essa estratégia de agendas discretas visa garantir que 2026 transcorra com estabilidade técnica, evitando que o custo da conta de luz se torne munição política para a oposição.

MONITORAMENTO

Entre as reuniões que Silveira está realizando, estão aqueles com representantes da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e do Operador Nacional do Sistema (ONS), focando em um monitoramento preventivo. Embora os reservatórios estejam em níveis confortáveis após o período de chuvas, o ministro quer evitar qualquer ruído sobre risco de suprimento. O foco está na coordenação de medidas operativas que permitam ao Sistema Interligado Nacional (SIN) suportar picos de demanda sem a necessidade de acionamento excessivo de térmicas caras, o que impactaria diretamente as bandeiras tarifárias.

CONCESSIONÁRIAS

Também tem havido encontros com executivos de distribuidoras de energia. Em pauta, a renovação das concessões dessas empresas. O ministro tem pressionado as empresas por compromissos mais rígidos.

NOVA DESTINAÇÃO

A Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei nº 3758/25, que proíbe a destruição imediata de bens de alto valor apreendidos em garimpo ilegal, como aeronaves, embarcações e tratores. O texto aprovado modifica a Lei de Crimes Ambientais e o Código de Minas. Conforme a proposta, esses equipamentos deverão ser aproveitados social ou economicamente. O projeto estabelece três destinos possíveis para o material que não for destruído: leilão público, com destinação dos recursos para fundos de fiscalização ambiental e recuperação de áreas degradadas;

incorporação ao patrimônio público; e doação para instituições de ensino técnico ou superior, para pesquisa e capacitação profissional.

EM CASO DE RISCO

De acordo com o projeto de lei, a destruição só será permitida quando houver risco iminente à segurança dos agentes públicos ou da população, ou laudo técnico comprovar que a remoção do bem é tecnicamente impossível ou gera risco ambiental grave.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MRE: BRASIL E ÍNDIA FIRMAM ONZE ACORDOS GOVERNAMENTAIS

Balanço da missão ao país asiático relaciona acordos governamentais e empresariais

Do Estadão Conteúdo



Lula foi recebido pela presidente da Índia, Draupadi Murmu

Brasil e Índia firmaram onze acordos governamentais e institucionais durante a missão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao país, informou o Ministério das Relações Exteriores em nota. Entre eles, estão o memorando de entendimento sobre cooperação em terras raras e minerais críticos, sobre o uso de certificados eletrônicos de origem e cooperação em propriedade intelectual.

Outros dez memorandos de entendimento e termos de cooperação público-privados e de entidades privadas também foram firmados por ocasião da missão presidencial. É o caso do acordo entre Farmanguinhos/ Fiocruz e Biocon Pharma Ltda para pesquisa, desenvolvimento e inovação em fármacos e medicamentos estratégicos para o Sistema Único de Saúde (SUS) e em medicamentos destinados ao tratamento de doenças negligenciadas.

Os países lançaram ainda a “Parceria Digital para o Futuro entre o Brasil e a Índia”, que prevê cooperação em áreas críticas, incluindo infraestruturas públicas digitais (IPDs), e concordaram em dedicar “atenção especial” ao tema da inteligência artificial. “Os líderes concordaram quanto à necessidade de dar adequado encaminhamento às questões relativas a medidas antidumping e direitos compensatórios, a fim de aumentar a confiança das comunidades empresariais de ambos os países”, conforme a declaração conjunta dos países.

Veja a lista divulgada pelo Itamaraty abaixo:

Atos Governamentais e Institucionais:

- Declaração Conjunta sobre Parceria Digital para o Futuro.
- Memorando de Entendimento entre o Ministério de Minas do Governo da República da Índia e o Ministério de Minas e Energia da República Federativa do Brasil sobre Cooperação no Campo de Elementos de Terras Raras e Minerais Críticos.
- Memorando de Entendimento para Cooperação no Setor Postal entre o Ministério das Comunicações do Brasil e o Departamento de Correios, Ministério das Comunicações, Governo da República da Índia.
- Memorando de Entendimento entre o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte da República Federativa do Brasil e o Ministério das Micro, Pequenas e Médias Empresas da República da Índia sobre Cooperação no Campo das Micro, Pequenas e Médias Empresas.
- Memorando de Entendimento entre a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e a Organização Central de Controle de Padrões de Medicamentos, Diretoria-Geral de Serviços de Saúde (CDSCO/DGHS), Ministério da Saúde e Bem- -Estar Familiar, Governo da Índia.



- Memorando de Entendimento sobre o Uso de Certificados Eletrônicos de Origem entre o Brasil e a República da Índia.
- Acordo de Cooperação Bilateral entre o Conselho de Pesquisa Científica e Industrial da Índia (CSIR) e o Instituto Nacional da Propriedade Industrial do Brasil (INPI) para Acesso à Biblioteca Digital de Conhecimento Tradicional (TKDL).
- Memorando de Entendimento entre o Ministério da Educação e o Instituto Internacional de Tecnologia da Informação (IIIT) de Bangalore sobre Transformação Digital na Educação.
- Memorando de Entendimento entre a Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil, e o Instituto Indiano de Comunicação de Massa, Índia.
- Memorando de Entendimento entre o Instituto Satyajit Ray de Cinema e Televisão (SRFTI) e a Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo (ECA-USP).
- Memorando de Entendimento entre o Ministério do Aço do Governo da República da Índia e o Ministério das Minas e Energia da República Federativa do Brasil no Campo da Mineração para a Cadeia de Suprimentos do Aço. Instrumentos Público-Privados e de entidades privadas:
- Memorando de Entendimento entre Farmanguinhos/Fiocruz e Biocon Pharma Ltda, em Pesquisa Desenvolvimento e Inovação em fármacos e medicamentos estratégicos para o SUS, com ênfase em doenças raras, oncológicos e imunossupressores;
- Memorando de Entendimento entre Farmanguinhos/Fiocruz e Lupin Ltda, em Pesquisa Desenvolvimento e Inovação relacionadas a medicamentos destinados ao tratamento de doenças negligenciadas, como tuberculose, malária, esquistossomose, hanseníase, doença de chagas entre outras.
- Memorando de Entendimento entre a ApexBrasil e a Federação de Câmaras de Comércio e Indústria da Índia (FICCI), para cooperação em promoção comercial e atração de investimentos.
- Memorando de Entendimento entre Vale S.A., NMDC Limited e Adani Gangavaram Port Limited para criar zona especial econômica no Porto de Gangavaram para a blendagem e venda de finos de minério de ferro.
- Memorando de Entendimento entre Embraer e Adani Defense.
- Memorando de Entendimento entre Fundação Vale e Grupo TATA para o desenvolvimento de iniciativas voltadas ao combate à pobreza multidimensional no Brasil e na Índia.
- Memorando de Entendimento entre ISMA (Indian Sugar).
- Termo de Compromisso entre BahiaFarma, Biocon Biologics Limited e Bionovis S.A. para o desenvolvimento produtivo do medicamento Pertuzumabe;
- Termo de Compromisso entre BahiaFarma, Dr. Reddys Laboratories Ltda e Bionovis S.A. para o desenvolvimento produtivo do medicamento Nivolumabe.
- Parceria entre Fundação para o Remédio Popular (FURP), Biocon Pharma e Nortec Química S.A. para o desenvolvimento produtivo do medicamento Dasatinibe.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - ACORDO SOBRE MINERAIS CRÍTICOS E TERRAS RARAS, DESTAQUE NA ÍNDIA

Memorando prevê cooperação em exploração, processamento e reciclagem; tratado terá validade inicial de cinco anos

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Os governos do Brasil e da Índia assinaram, no sábado (21), em Nova Delhi, um acordo de cooperação envolvendo minerais críticos e elementos de terras raras. A assinatura ocorreu durante agenda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do primeiro-ministro indiano Narendra Modi.

Em declaração à imprensa, Modi afirmou que o entendimento representa “um grande passo” para os dois países. “O acordo assinado sobre minerais críticos e terras raras é um grande passo em direção a construir cadeias de suprimentos resilientes”, disse.

Ao lado do premiê indiano, Lula destacou a ampliação das possibilidades de cooperação tecnológica. “É notável a evolução indiana em setores de ponta, como tecnologia da informação, inteligência

artificial, biotecnologia e exploração espacial. Isso cria muitas oportunidades de cooperação com o Brasil e traduz nosso compromisso com uma agenda que coloca tecnologia a serviço do desenvolvimento inclusivo. Ampliar os investimentos e a cooperação em matéria de energias renováveis e minerais críticos está no cerne do acordo pioneiro que assinamos hoje”, declarou.



Em declaração à imprensa, Modi afirmou que o entendimento representa “um grande passo” para os dois países.

O memorando de entendimento foi firmado entre o Ministério de Minas da Índia e o Ministério de Minas e Energia do Brasil. Pelo lado brasileiro, a implementação ficará a cargo da pasta comandada pelo ministro Alexandre Silveira, responsável por conduzir as ações previstas no documento.

O texto estabelece diretrizes para promover investimentos recíprocos na exploração, mineração e desenvolvimento de infraestrutura voltada a elementos de terras raras (ETRs) e minerais críticos nos dois países. O acordo prevê apoio a projetos em áreas greenfield, ainda sem infraestrutura instalada, e brownfield, que já contam com estrutura, mas demandam revitalização ou expansão. Também inclui cooperação em tecnologias de processamento, agregação de valor e reciclagem desses materiais.

O tratado passa a vigorar imediatamente e terá duração inicial de cinco anos, com renovação automática por períodos sucessivos de igual prazo, salvo manifestação contrária de uma das partes.

Os minerais críticos e as terras raras são considerados estratégicos por sua aplicação em cadeias industriais e tecnológicas. São utilizados na fabricação de veículos elétricos, smartphones, painéis solares, turbinas eólicas, equipamentos de geração de energia e motores de aeronaves, além de componentes eletrônicos e sistemas de defesa.

O Brasil possui a segunda maior reserva mundial desses recursos, atrás apenas da China, que concentra parcela significativa da produção e do processamento global. A busca por diversificação de fornecedores tem levado diferentes países a firmar acordos para reduzir a dependência chinesa nesse segmento, contexto em que se insere a iniciativa anunciada em Nova Delhi.

Outras áreas

Durante o encontro, Brasil e Índia também assinaram memorandos de entendimento nas áreas de comércio, empreendedorismo, defesa e saúde. Modi afirmou que há espaço para ampliar a cooperação no setor farmacêutico. “Nós temos possibilidades ilimitadas de cooperação na área de saúde, na área farmacêutica e nós vamos trabalhar em melhorar o fornecimento de medicamentos a preço acessível e de qualidade para o Brasil”, declarou.

As autoridades discutiram ainda mecanismos para ampliar o fluxo comercial bilateral e facilitar investimentos entre empresas dos dois países, incluindo a aproximação entre setores industriais ligados à transição energética e à inovação tecnológica.

Brasil e Índia mantêm parceria estratégica desde 2006, com cooperação em comércio, defesa, energia, agricultura, saúde, tecnologia e infraestrutura digital. O Brasil é o principal parceiro comercial da Índia na América Latina e no Caribe.

Na quinta-feira (19), durante compromissos na Ásia, Lula defendeu que Brasil e Índia realizem transações comerciais em moedas próprias, em vez de liquidar operações em dólar. O presidente descartou, no entanto, a criação de moeda comum no âmbito do BRICS, grupo do qual os dois países fazem parte.

Lula cumpre agenda no continente asiático desde quarta-feira (18). Da Índia a comitiva do presidente seguiu para a Coreia do Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EMBRAER AMPLIA ATUAÇÃO INDUSTRIAL NA ÍNDIA COM DOIS NOVOS ACORDOS

Entendimentos envolvem produção do E175 no país e avaliação de fornecimento local de insumos estratégicos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O documento foi assinado por Francisco Gomes Neto, presidente e CEO da Embraer, e por Jeet Adani, diretor da Adani Defence & Aerospace, durante cerimônia com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro do Comércio e Indústria da Índia, Piyush Goyal

A Embraer firmou, na sexta-feira (20) e no sábado (21), em Nova Delhi, dois memorandos de entendimento com empresas da Índia nas áreas de produção aeronáutica e fornecimento de matérias-primas aeroespaciais, ampliando sua presença industrial no país asiático.

No sábado (21), a companhia brasileira e a Adani Defence & Aerospace consolidaram um memorando de entendimento ampliado para estabelecer uma linha de montagem final do jato regional E175 na Índia, no âmbito do programa indiano de Aeronaves de Transporte Regional (RTA). O documento foi assinado por Francisco Gomes Neto, presidente e CEO da Embraer, e por Jeet Adani, diretor da Adani Defence & Aerospace, durante cerimônia com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro do Comércio e Indústria da Índia, Piyush Goyal.

O novo entendimento amplia acordo inicial firmado em janeiro de 2026 e faz parte de um plano mais abrangente para desenvolver a produção do E175 no país asiático. As empresas informaram que já atuam conjuntamente em diferentes frentes relacionadas ao projeto, incluindo oportunidades na fabricação de aeronaves, desenvolvimento da cadeia de suprimentos local, estruturação de serviços pós-venda, treinamento de pilotos e obtenção de encomendas que viabilizem economicamente a implantação da linha de montagem final.

Jeet Adani afirmou que a aviação regional é um dos pilares da expansão econômica indiana e citou iniciativas governamentais voltadas à ampliação da conectividade aérea em cidades médias e pequenas. “Com iniciativas como o programa UDAN ampliando a conectividade aérea nas cidades de médio e pequeno porte, é essencial fortalecer a aviação regional no país”, declarou. Segundo ele, a parceria também reforça as relações estratégicas entre Índia e Brasil.

Ashish Rajvanshi, presidente e CEO da Adani Defence & Aerospace, afirmou que o projeto integra um movimento mais amplo para consolidar a capacidade industrial local no setor aeroespacial. “Estamos estruturando o segmento de jatos regionais na Índia. Esse é um passo importante rumo a uma aviação autossuficiente, capaz de reduzir as distâncias entre áreas urbanas e rurais, gerar empregos de alta qualificação e fortalecer a posição do país na indústria aeroespacial global”, disse.

Francisco Gomes Neto afirmou que o E175 possui histórico de operação em rotas regionais de alta frequência em diferentes mercados e destacou o crescimento da aviação na Índia. “Esta assinatura representa um marco importante para a parceria, à medida que seguimos trabalhando em todos os aspectos relacionados à implantação da linha de montagem final no país, incluindo a obtenção de encomendas”, afirmou.

A Índia é apontada como um dos mercados de aviação que mais crescem no mundo em tráfego de passageiros, com demanda estimada em ao menos 500 aeronaves na faixa de 80 a 146 assentos nos próximos 20 anos. Com capacidade para até 88 passageiros, o E175 é apresentado como modelo

adequado para atender cidades de pequeno e médio porte, onde aeronaves maiores têm menor viabilidade operacional.

A parceria com a Adani é fruto da presença consolidada da Embraer no mercado indiano. Atualmente, a empresa mantém 47 aeronaves em operação no país, atendendo clientes nas áreas de Aviação Comercial, Executiva e Defesa & Segurança. A frota inclui cinco jatos VIP utilizados pelo governo indiano e três aeronaves EMB 145 AEW “Netra” operadas pela Força Aérea Indiana.

Hindalco

Na sexta-feira (20), a Embraer também assinou memorando de entendimento com a Hindalco Industries Limited para avaliar e explorar oportunidades de negócios relacionadas à fabricação de matérias-primas de alumínio aeroespacial na Índia. A iniciativa busca identificar possibilidades de produção local que apoiem as operações industriais da Embraer e ampliem a base de fornecedores no país.

Roberto Chaves, vice-presidente executivo de Compras Globais e Cadeia de Suprimentos da Embraer, afirmou que a cooperação com parceiros locais faz parte da estratégia de desenvolvimento da cadeia industrial indiana. “Essa atuação em conjunto reforça nosso objetivo em identificar parceiros locais que possam se tornar nossos fornecedores e, ao fazer isso, acelerar o desenvolvimento da base industrial indiana”, disse.

Ao longo do processo de avaliação de capacidades industriais na Índia, a Embraer informou ter analisado áreas como montagem de aeroestruturas, usinagem, forja e fundição, produção de materiais compostos, cablagem, além de desenvolvimento de hardware e software.

A Adani Defence & Aerospace é descrita como a maior empresa privada integrada dos setores de defesa e aeroespacial da Índia, com atuação em aeronaves, sistemas não tripulados, aviônicos, armamentos e soluções de manutenção e suporte. A companhia opera um complexo de manutenção, reparo e revisão (MRO) e mantém plataforma de treinamento de pilotos em expansão no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - FÁVARO DEFENDE AMPLIAÇÃO DO COMÉRCIO AGRÍCOLA EM FÓRUM EMPRESARIAL

Ministro participa do India–Brazil Business Forum, em Nova Délhi, e destaca cooperação tecnológica e meta de elevar intercâmbio a US\$ 20 bilhões até 2030

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Agricultura foi destaque no fórum empresarial de Nova Delhi

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, participou no sábado (21), em Nova Délhi, do India–Brazil Business Forum, onde apresentou perspectivas para a ampliação do comércio bilateral e da cooperação tecnológica entre Brasil e Índia. O evento integrou a agenda oficial da comitiva brasileira que está no país asiático a convite do primeiro-ministro Narendra Modi, em visita liderada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

No painel, Fávaro afirmou que os dois países iniciam uma nova etapa de cooperação estratégica baseada em confiança e complementaridade econômica. Ao lado de empresários e autoridades indianas e brasileiras, o ministro destacou oportunidades de ampliação de investimentos, inovação tecnológica e integração produtiva no setor agropecuário.

Segundo ele, Brasil e Índia compartilham compromissos relacionados à segurança alimentar, ao desenvolvimento sustentável e à estabilidade global. Fávaro afirmou que a transformação da



agropecuária brasileira nas últimas décadas esteve associada ao avanço científico e tecnológico, com papel central da Embrapa na adaptação de soluções aos trópicos e no aumento da produtividade.

Durante a apresentação, o ministro citou como exemplo o modelo brasileiro de produção de carne de frango, estruturado em sistemas de integração com pequenas propriedades. Também mencionou o melhoramento genético do girolando, tecnologia que já foi objeto de negociação com o mercado indiano, além de ganhos de qualidade na produção de feijões e pulses, segmento que, segundo ele, pode oferecer oportunidades de cooperação.

Fávaro abordou ainda a adoção de tecnologias de baixa emissão de carbono, práticas de conservação do solo, liderança no uso de bioinsumos, recuperação de áreas degradadas no âmbito do programa Caminho Verde Brasil, modernização do parque de máquinas agrícolas e desenvolvimento de moléculas biodegradáveis e seletivas.

Ao tratar das perspectivas comerciais, o ministro afirmou que o Brasil abriu 538 mercados internacionais nos últimos anos e defendeu a ampliação do intercâmbio com base na reciprocidade. Disse que o equilíbrio nas relações comerciais é fundamental e que a ampliação de fluxos depende de abertura mútua de mercados.

Ele também apontou possibilidades de cooperação em inovação, com desenvolvimento conjunto de produtos biológicos, agricultura regenerativa, atração de investimentos e expansão da presença de empresas brasileiras na Índia, especialmente no setor de processamento de alimentos. Segundo Fávaro, há interesse de empresas indianas em investir no Brasil nas áreas de tecnologia, inteligência artificial e bioinsumos.

Em 2025, a Índia foi o quinto maior parceiro comercial do Brasil, com corrente de comércio de US\$ 15,2 bilhões.

Na sexta-feira (20), Fávaro participou de reunião com o ministro da Agricultura e Bem-Estar dos Agricultores da Índia, Shivraj Singh Chouhan, acompanhado do ministro do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar, Paulo Teixeira. O encontro integrou a agenda da comitiva presidencial em Nova Délhi.

Temas

Entre os temas discutidos estiveram bioinsumos, mecanização agrícola, inteligência artificial aplicada ao campo e complementaridade produtiva. Os ministros ressaltaram desafios comuns relacionados à segurança alimentar e à necessidade de elevar a produtividade com sustentabilidade.

Segundo Fávaro, a reunião tratou da ampliação das relações comerciais no setor agropecuário. “O Brasil está pronto para abrir a romã para importar da Índia e também para receber a noz macadâmia produzida aqui. Como contrapartida, buscamos a abertura do feijão-guandu, além de ampliar oportunidades para a carne de frango brasileira e a erva- -mate”, afirmou.

O ministro também destacou a convergência no desenvolvimento de bioinsumos, área considerada estratégica para sistemas produtivos de menor impacto ambiental. A cooperação técnica deverá incluir troca de conhecimento e estímulo a soluções adaptadas às condições tropicais.

Paulo Teixeira ressaltou a complementaridade entre as agriculturas dos dois países e mencionou potencial de cooperação em melhoramento genético, mecanização e inovação tecnológica. Ele citou a presença de empresas brasileiras atuando no mercado indiano, inclusive na área de genética bovina.

O comércio bilateral entre Brasil e Índia alcançou cerca de US\$ 15 bilhões em 2025, crescimento de 25,5% em relação ao ano anterior, e os dois governos discutem a meta de elevar o fluxo comercial para US\$ 20 bilhões até 2030.

PETRÓLEO E GÁS - EXPLOSÃO EM TANQUE DA VIBRA EM VOLTA REDONDA DEIXA TRÊS VÍTIMAS

Explosão no tanque de etanol ocorreu na madrugada deste domingo, 22; região teve que ser evacuada; ANP interditou unidade

Do Estadão Conteúdo



No momento, tanque continha aproximadamente 350 mil litros de álcool

Uma explosão ocorreu na madrugada deste domingo, 22, na unidade da Vibra Energia, em Volta Redonda (RJ), deixando três vítimas. De acordo com informações da Defesa Civil de Volta Redonda, o tanque tinha capacidade para dois milhões de litros de álcool e, no momento do acidente, continha aproximadamente 350 mil litros do produto. No local, estava sendo realizado um serviço de manutenção com solda, segundo a direção da Vibra passou às autoridades no local do acidente.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) interditou a unidade. As medidas adotadas pela agência incluem a interdição dos tanques e demais equipamentos do local, a proibição de movimentação de produtos perigosos, e a suspensão das atividades até nova autorização.

A Vibra informou em comunicado que, em conjunto com a prefeitura de Volta Redonda (RJ), está dando “total apoio à comunidade local, que precisou ser evacuada por medida preventiva e determinação técnica, e disponibilizou hotel e transporte para as pessoas que necessitarem”.

Três colaboradores de empresa terceirizada atuavam no local no momento do acidente, de acordo com a nota. Um deles foi socorrido e levado para o hospital e permanece em cuidados na UTI. Dois colaboradores seguem desaparecidos. “A companhia se solidariza com os colaboradores e suas famílias e está prestando todo apoio necessário.”

“Neste momento, a empresa realiza, com a coordenação do Corpo de Bombeiros, o transbordo de produto remanescente no tanque de armazenamento atingido pelo incêndio”, ressalta o comunicado. O volume será levado em caminhões-tanque para a base da companhia localizada em Duque de Caxias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/02/2026

AGRICULTURA - SUPERAQUECIMENTO DE ESTEIRA ATINGE SILO DE GRÃOS NO INTERIOR DE SÃO PAULO

Uma vítima está em estado grave; outras quatro vítimas foram levadas para o Pronto Socorro Municipal

Do Estadão Conteúdo

Uma explosão foi registrada neste domingo, 22, na empresa de grãos Coopermota, na cidade de Cândido Mota, no interior de São Paulo. A Defesa Civil do município, junto com o Corpo de Bombeiros, conduziu uma vítima em estado grave ao Pronto Socorro de Assis. Outras quatro vítimas foram levadas para o Pronto Socorro Municipal.

O local permanecia isolado e interditado. A ocorrência ainda estava em andamento por volta das 16h30.

Segundo informações do Corpo de Bombeiros, o incêndio aconteceu em um silo da empresa, após superaquecimento de esteiras. Sete viaturas e 19 bombeiros atuam no atendimento do caso. Imagens da Defesa Civil de São Paulo mostram instalações e dutos destruídos no local após a explosão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

AGRICULTURA - AGROTÓXICOS ESTÃO MAIS NOCIVOS EM TODO O MUNDO, APONTA ESTUDO

Brasil é um dos países longe da meta estabelecida pela ONU

Do Agência Brasil



Brasil, China, Estados Unidos e Índia respondem juntos por 53% a 68% da toxicidade total aplicada no mundo

O grau de toxicidade dos pesticidas aumentou em todo o mundo de 2013 e 2019, com o Brasil entre os países líderes. A conclusão está em um estudo publicado este mês na revista Science e contraria a meta de redução de riscos dos pesticidas até 2030, estabelecida na 15ª

Conferência das Nações Unidas sobre Biodiversidade (COP15).

Pesquisadores alemães da universidade de Kaiserslautern-Landau avaliaram 625 pesticidas em 201 países. Eles utilizaram o indicador de Toxicidade Total Aplicada (TAT), que considera o volume usado e o grau de toxicidade de cada substância.

Seis de oito grupos de espécies estão mais vulneráveis aos níveis crescentes de toxicidade. São eles: artrópodes terrestres (como insetos, aracnídeos e lacraias), cuja toxicidade aumentou 6,4% ao ano; organismos do solo (4,6%), peixes (4,4%); invertebrados aquáticos (2,9%), polinizadores (2,3%) e plantas terrestres (1,9%).

O TAT global diminuiu apenas para plantas aquáticas (-1,7%) e vertebrados terrestres (-0,5% ao ano). Humanos fazem parte desse último grupo.

“O aumento das tendências globais de TAT representa um desafio para o alcance da meta de redução de risco de pesticidas da ONU e demonstra a presença de ameaças à biodiversidade em nível global”, diz um dos trechos do estudo.

Brasil em destaque

O Brasil aparece como um dos principais protagonistas desse cenário. O estudo identifica o país como detentor de uma das maiores intensidades de toxicidade por área agrícola em todo o planeta, ao lado de China, Argentina, Estados Unidos e Ucrânia.

Além disso, Brasil, China, Estados Unidos e Índia respondem juntos por 53% a 68% da toxicidade total aplicada no mundo.

A relevância brasileira está diretamente ligada ao peso do agronegócio, especialmente de culturas extensivas. Embora cereais tradicionais e frutas ocupem grandes áreas, a toxicidade associada a culturas como soja, algodão e milho exerce impacto significativamente maior em relação à extensão cultivada.

Tipos de pesticidas

Um dos achados mais relevantes do estudo indica que o problema é altamente concentrado: em média, apenas 20 pesticidas por país respondem por mais de 90% da toxicidade total aplicada.

O levantamento aponta que diferentes classes químicas dominam os impactos. Classes de inseticidas, como piretroides e organofosforados, contribuíram com mais de 80% do TAT de invertebrados aquáticos, peixes e artrópodes terrestres. Neonicotinoides, organofosforados e lactonas representaram mais de 80% do TAT de polinizadores.

Organofosforados, juntamente com outras classes de inseticidas, foram os que mais contribuíram para os TATs de vertebrados terrestres. Herbicidas acetamida e bipiridil contribuíram com mais de 80% para o TAT das plantas aquáticas, enquanto uma mistura mais ampla de herbicidas (incluindo acetamida, sulfonilureia e outros) definiu o TAT das plantas terrestres. Herbicidas de alto volume, como acetoclor, paraquat e glifosato, pertencem a essas classes e têm sido associados a riscos ambientais e à saúde humana.

Fungicidas conazol e benzimidazol, juntamente com os inseticidas neonicotinoides, aplicados no revestimento de sementes, contribuíram principalmente para o TAT dos organismos do solo.

Meta global distante

O estudo também avaliou a trajetória de 65 países. O diagnóstico é de que, sem mudanças estruturais, apenas um país (Chile) atingirá a meta da ONU de redução de 50% da toxicidade dos pesticidas até 2030.

Segundo os pesquisadores, China, Japão e Venezuela estão no caminho para atingir a meta e apresentam tendências de queda em todos os indicadores. Mas precisam de uma aceleração nas mudanças de uso de agrotóxicos.

Tailândia, Dinamarca, Equador e Guatemala estão se afastando da meta, com pelo menos um indicador dobrando nos últimos 15 anos. Eles precisam reverter as tendências de rápido aumento para voltar a trajetória anterior.

Todos os outros países do estudo, o que inclui o Brasil, precisam retornar os riscos de pesticidas aos níveis de mais de 15 anos atrás. O que significa reverter padrões de uso das substâncias consolidadas há décadas, em termos de volume e toxicidade das misturas.

Os pesquisadores indicam três frentes principais para conter a escalada dos riscos: substituição de pesticidas altamente tóxicos, expansão da agricultura orgânica e adoção de alternativas não químicas. Tecnologias de controle biológico, diversificação agrícola e manejo mais preciso são apontadas como estratégias capazes de reduzir impactos sem comprometer produtividade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

BE JOB - RELATOR DA PEC 6X1 SERÁ INDICADO NO INÍCIO DESTA SEMANA, DIZ HUGO MOTTA

O debate será ampliado na comissão especial que será criada após a tramitação na Comissão de Constituição e Justiça

Do Estadão Conteúdo



Segundo o parlamentar, a decisão foi acordada em reunião com o presidente da comissão, o deputado Leur Lomanto Júnior

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou neste domingo (22) que o relator da PEC que acaba com a escala 6x1 na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa será indicado no início desta semana. A

declaração consta em vídeo publicado no Instagram de Motta. Segundo o parlamentar, a decisão foi acordada em reunião com o presidente da comissão, o deputado Leur Lomanto Júnior (União-BR).

“O relator da proposta na comissão já será indicado no início desta semana. Combinamos também que a tramitação sobre a admissibilidade se dará até o final do mês de março. O debate será ampliado na comissão especial que será criada após a tramitação na Comissão de Constituição e Justiça”, afirmou.

No vídeo, Motta afirma que a discussão é legítima, mas pondera que ela precisa ser feita com responsabilidade. “Além de ouvir os trabalhadores, os representantes sindicais, nós queremos ouvir também quem emprega, os empresários, para que tudo isso seja conduzido sem radicalismo, sem imposição e sem improviso, com compromisso com o nosso país”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026

OPINIÃO – GESTÃO - SEIS VEZES SALVO PELO ACASO. E NÓS?



HUDSON CARVALHO

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

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

O destino mistura as cartas e nós as jogamos”

Arthur Schopenhauer, filósofo alemão do século XIX

É pouco provável que você conheça Herbert “Lucky” Lohrke, que viveu entre 1917 e 1985, jogador por dez anos consecutivos da Major League Baseball (MLB), nos Estados Unidos.

Apesar de Lohrke ser atleta profissional, você irá encontrar poucas referências a ele nos anuários esportivos. Sua alcunha – Lucky – também não vem da “sorte” que teria em fazer belos lançamentos que tivessem gerado à sua equipe pontos e campeonatos.

Sua fama vem de algo muito diferente, que o “destino” teria garantido a ele: ter escapado repetidas vezes, inexplicavelmente, da morte. Seis vezes para ser mais exato, em episódios documentados.

Convocado para a Segunda Grande Guerra, embarcou para a Europa. Lá chegando, o trem em que estava sofreu grave acidente. Vários militares morreram. Lohrke saiu ileso. No Dia D, o famoso desembarque nas praias da Normandia, 4.400 soldados foram mortos só no primeiro dia, vários deles ao seu redor. Lohrke não foi atingido. Avançando no combate em terras francesas, vários de seus companheiros da 35ª Brigada tombaram próximos a ele, que saiu sem ferimentos. Na Batalha das Ardenas, uma das ofensivas mais sangrentas da guerra, novamente escapou ileso.

Em 1945, no final da Guerra, prestes a embarcar de volta a seu país, foi retirado do avião para dar lugar a um oficial de patente mais alta. O avião caiu pouco depois da decolagem, matando todos a bordo. Ele não estava mais no voo.

De volta à sua carreira de atleta, em 1946, jogando em ligas menores, embarcou em um ônibus junto com seu time, quando recebeu uma convocação para atuar em uma liga superior. Deixou o transporte no meio do caminho e voltou de carona para casa. O veículo e todo o time caíram em um desfiladeiro, matando nove pessoas. Lohrke não estava no veículo.

Seria bom se todos tivéssemos a “sorte” de Herbert Lohrke, mas a vida não funciona assim. Não acredito em destino, sorte ou qualquer outro caminho fortuito, randômico, determinado por uma condição misteriosa que não seja nosso próprio esforço, determinação e disciplina em fazer o que deve ser feito por nós mesmos. Acredito em ação e reação. E que nossas decisões, calculadas ou não, têm suas consequências.



Prefiro a definição de “sorte” que você deve conhecer: “É o encontro entre a preparação e a oportunidade”, duas condições – a preparação e a procura pelas oportunidades – que nós buscamos, com coragem, todos os dias. O mercado não premia intenções ou potenciais por simplesmente existirem. Precisam reverter-se em resultados concretos.

Por isso, gosto da expressão “long life learning”, aprender durante toda a vida. Se formos usar uma sentença em inglês, o mais adequado em nossos dias é “learn to survive”. Sim, aprender e desaprender, algo ainda mais difícil, é uma questão de sobrevivência.

É um fato também que, além da sobrevivência, é necessária velocidade para criar e disseminar o conhecimento de que precisamos.

Para as empresas, o conceito de universidade corporativa atende bem a esses quesitos combinados. Alinha formação à estratégia, reduz dependência externa, acelera sucessão, padroniza linguagem técnica e forma lideranças na cultura da organização. Muito bom.

Mas sempre há um porém: quando cada empresa forma seus quadros isoladamente, o setor econômico ao qual pertence tende a evoluir de forma desigual.

Se a sorte é o encontro entre preparação e oportunidade, então preparar pessoas não é uma opção individual — é uma estratégia coletiva. Em setores como os que atuamos, onde há participação intensiva do capital, forte regulação, escassez de mão de obra especializada, risco operacional elevado e governança crítica, não podemos desperdiçar chances de reduzir custos, aumentar a produtividade e incrementar nossa capacidade de reter talentos.

Então me pergunto: Por que não elevar o padrão competitivo de nossas equipes de forma coletiva, atuando em conjunto? Por que não criamos uma universidade setorial?

Temos instituições, associações e entidades representativas fortes o suficiente para isso. Uma grande oportunidade para padronizar competências técnicas e comportamentais, formar lideranças na área regulatória, integrar estratégias públicas, formar bancos de talentos e reduzir assimetria de conhecimento. Isso é muito mais do que treinamento ou qualificação profissional. É política estratégica de longo prazo. É consolidação do conhecimento.

Uma iniciativa dessa natureza muda a lógica de relacionamento entre as próprias empresas do setor. Em vez de atuarem apenas como competidoras em um mesmo mercado, passam a compartilhar um espaço estruturado de desenvolvimento estratégico, onde a cooperação fortalece a competição saudável. Isso eleva o nível do debate técnico, qualifica decisões empresariais e cria um ambiente de maior confiança institucional. Setores que constroem instrumentos coletivos de desenvolvimento demonstram coesão, visão de longo prazo e capacidade de agir de forma coordenada diante de transformações econômicas e tecnológicas.

Há ainda um efeito externo decisivo: uma universidade setorial projeta maturidade organizacional. Ela sinaliza ao mercado, a investidores e à sociedade que o setor não reage apenas às mudanças — antecipa-se a elas. Estruturas como essa reforçam credibilidade, ampliam capacidade de influência e consolidam posicionamento estratégico no cenário nacional. Não se trata apenas de qualificação ou eficiência operacional, mas de construir uma arquitetura institucional capaz de sustentar crescimento consistente e protagonismo duradouro.

Se construirmos juntos esses ativos intelectuais, formaremos o setor que desejamos para agora e para os próximos anos.

Para matar sua curiosidade: Lohrke faleceu aos 68 anos de câncer no fígado. Pode ter sobrevivido seis vezes ao acaso. Nós não podemos depender disso.

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

“EM SETORES COMO OS QUE ATUAMOS, ONDE HÁ PARTICIPAÇÃO INTENSIVA DO CAPITAL, FORTE REGULAÇÃO, ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA, RISCO OPERACIONAL ELEVADO E GOVERNANÇA CRÍTICA, NÃO PODEMOS DESPERDIÇAR CHANCES DE REDUZIR CUSTOS, AUMENTAR A PRODUTIVIDADE E INCREMENTAR NOSSA CAPACIDADE DE RETER TALENTOS”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

BAHIA TERÁ VÁRIOS SETORES BENEFICIADOS COM O FIM DO TARIFAÇO DOS EUA, MESMO COM A IMPOSIÇÃO DE NOVAS TARIFAS DE 15%

Redação - 22/02/2026 17:27 - Atualizado 22/02/2026



A Bahia será beneficiada com a redução das tarifas de Trump impostas pela Suprema Corte, mesmo com a imposição de uma tarifa global de 15%. Em muitos produtos a alíquota que chegou a 50% vai cair.

A Bahia, cujas exportações para os EUA caíram 7,1% em 2025, muito por conta do tarifaço pode se beneficiar. Produtos da pauta de exportação baiana para os Estados Unidos, como pneus, frutas, produtos químicos, minerais, pescado e calçados, todos atingidos

pelo tarifaço, vão ter redução de tarifas.

A produção do Polo Petroquímico, por exemplo, que responde por 23,5% das exportações baianas para os EUA, terá tarifas menores.

Já o setor de Pneus, cujas tarifas estavam em 25%, será fortemente beneficiado. E outros setores industriais como metalurgia, ferroligas, couro e calçados, frutas e alimentos processados também terão redução tarifária.

O Cacau, que tem 15% das exportações destinadas aos EUA, e a fruticultura serão beneficiados, especialmente a exportação de Manga que tem 30% do total destinados para os EUA.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2026

EM VISITA À COREIA DO SUL, LULA AINDA NÃO CONSEGUE ABRIR MERCADO PARA CARNE DO BRASIL

Após mais de 15 anos de tentativas, governo brasileiro terá que esperar um pouco mais por um desfecho positivo

Por Marcelo Ninio — Seul

Após mais de 15 anos tentando abrir o mercado da Coreia do Sul para suas exportações de carne bovina, o Brasil terá que esperar um pouco mais por um desfecho positivo. A expectativa era que o tema fosse finalmente destravado com a visita ao país do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nesta segunda-feira, mas ainda não há garantias nem prazos.

O governo, porém, está confiante de que a abertura ocorrerá em breve, já que os sul-coreanos se comprometeram a enviar uma missão ao Brasil com esse propósito.



Em visita à Coreia do Sul, Lula conversa com o presidente sul-coreano Lee Jae Myung — Foto: Ricardo Stuckert/Divulgação/Presidência da República

De acordo com o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, que se reuniu com autoridades locais sobre o assunto em Seul, há motivos para se acreditar que a missão resultará na liberação das exportações brasileiras para o mercado sul-coreano, no qual o consumo anual de carne bovina é estimado em torno de 600 mil toneladas, um dos mais altos da Ásia.

— O compromisso deles em fazer a auditoria da carne brasileira ficou firmado em documento. Na hora que fizerem auditoria, irão abrir o mercado, porque eu tenho certeza de que eles encontrarão lá qualidade sanitária nos melhores padrões mundiais — disse Fávaro ao ser indagado pelo GLOBO em Seul, sem, no entanto, querer adiantar quando ocorrerá a missão e qual a estimativa de volume que o Brasil poderá exportar. — Será muito em breve. O volume a Deus pertence. O Brasil dá conta de tudo o que eles precisarem.

Apesar do otimismo, a notícia deu um certo ar de anticlímax à viagem de Lula, já que havia a expectativa de que haveria uma sinalização mais clara em relação à abertura. Pela manhã, durante a visita de Lula à Casa Azul, como é conhecido o palácio presidencial sul-coreano, a abertura era dada como praticamente certa.

O mercado de carne bovina sul-coreano é um dos quatro na Ásia que o governo brasileiro considera fechado por uma barreira política imposta por pressão dos Estados Unidos. Os outros são Japão, Vietnã e Turquia. A abertura desses três está encaminhada.

85% do frango importado

Na visita a Seul, o tema esteve entre uma das prioridades da agenda do presidente Lula, que o citou algumas vezes nesta segunda-feira em seus pronunciamentos públicos. Primeiro, ao lado do presidente do país, Lee Jae Myung, quando disse ter pedido a conclusão dos procedimentos sanitários para a exportação de carne bovina brasileira para “beneficiar os consumidores coreanos”. Mais tarde, ao encerrar um fórum empresarial dos dois países, voltou ao assunto, com tiradas de humor.

— Quando o povo da Coreia quiser ter acesso à proteína, não se preocupe que o Brasil estará pronto para atender à demanda. E, mais ainda, vocês correm o risco de, se comprar carne dos EUA, estarem comprando carne brasileira — disse, numa alusão à revenda do produto à Ásia por comerciantes americanos. — Porque o Brasil está em todos os lugares do planeta, produzindo proteína para atender à demanda do povo que quer comer muito, mas não quer engordar.



Atualmente, quase metade das importações de carne bovina feitas pela Coreia do Sul é dos Estados Unidos. Por outro lado, vêm do Brasil 85% do frango importado pelo país.

Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, discursa durante a sessão de encerramento do Encontro Empresarial Brasil-Coreia do Sul. em Seul — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República/Divulgação

A abertura do mercado sul-coreano depende de um diálogo mais próximo entre os países, para aumentar a confiança, disse Eddie Park, diretor-gerente da Highland foods, uma das maiores importadoras de frango brasileiro. A visita do presidente Lula é um empurrão importante para que as coisas aconteçam, afirmou em conversa com O GLOBO.

— Tudo se resumirá a conversas entre os países sobre os pontos sensíveis, como tarifas e o aumento da confiança. A indústria do frango tem se saído muito bem nesse aspecto. Já estive no Brasil, vi as fábricas de processamento e elas são excelentes. O problema é que muita gente na Coreia não sabe disso — explicou. — Sei também que o Brasil é um pouco sensível às tarifas para, digamos, eletrônicos vindos da Coreia, ou até mesmo carros, automóveis. Então, é uma via de mão dupla.

Intercâmbio de US\$ 11 bi

No seu discurso, Lula lembrou que o Brasil é o principal destino dos investimentos coreanos na América Latina. Com um intercâmbio de US\$ 11 bilhões, a Coreia é o quarto parceiro comercial do Brasil na Ásia.

Para fomentar investimentos recíprocos, Lula disse que celebrou um Acordo-Quadro de Integração Comercial e Produtiva, que vai facilitar o comércio bilateral, promover harmonização regulatória e trazer mais segurança para empresas. E que discutiu caminhos para retomar as tratativas entre o país asiático e o Mercosul, interrompidas em 2021.

Nesta segunda-feira, foram assinados acordos em diversos temas. Veja abaixo:

- Arranjo sobre Comércio e Integração Produtiva entre os governos do Brasil e da Coreia do Sul;
- Memorando de entendimento entre o Ministério da Fazenda do Brasil e o Ministério de Finanças e Economia da Coreia do Sul sobre diálogo econômico e financeiro;
- Memorando de entendimento entre o Ministério da Agricultura e Pecuária do Brasil e o Ministério da Agricultura, Alimentos e Assuntos Rurais da Coreia do Sul sobre cooperação no âmbito da agricultura;
- Memorando de entendimento sobre cooperação entre o Ministério da Agricultura e Pecuária do Brasil, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Administração de Desenvolvimento Rural da República da Coreia;
- Memorando de entendimento sobre cooperação em saúde entre o Ministério da Saúde do Brasil e o Ministério da Saúde e Bem-Estar da Coreia do Sul;
- Memorando de entendimento entre o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte do Brasil e o Ministério das Pequenas e Médias Empresas e Startups da Coreia do Sul para cooperação bilateral em Pequenas e Médias Empresas e Empreendedorismo;
- Memorando de entendimento entre o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação do Brasil e o Ministério da Ciência e Tecnologia da Informação e Comunicação da República da Coreia sobre cooperação no campo da Ciência e Tecnologia;
- Memorando de entendimento entre a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e o Ministério da Segurança de Alimentos e Medicamentos da República da Coreia sobre cooperação regulatória no campo de produtos relacionados à saúde;
- Memorando de entendimento de cooperação entre a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária e Administração de Desenvolvimento Rural da República da Coreia;
- Memorando de entendimento entre a Polícia Federal do Brasil e a Agência Nacional de Polícia da República da Coreia para o fortalecimento da cooperação policial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2026

CONTA DE LUZ VAI DISPARAR EM 2026, COM CLIMA SECO E AUMENTO DE SUBSÍDIOS; ENTENDA

Previsão de analistas é que alta fique entre 5% e 8%, acima da inflação. Nível baixo dos reservatórios deve levar ao acionamento de termelétricas, que são mais caras

Por Bernardo Lima — Brasília

Após ser o “vilão” da inflação no ano passado, o preço da energia elétrica deve voltar a pesar no bolso do brasileiro em 2026 e fechar o ano com uma alta acima da inflação. Consultorias e bancos preveem

aumento de 5,1% a 7,95% neste ano diante de um cenário de reservatórios de hidrelétricas baixos, uso de térmicas e elevação de subsídios na conta de luz. Para 2026, estão previstos R\$ 47,8 bilhões em subsídios ao setor elétrico pagos pelos consumidores, 17,7% mais que em 2025.

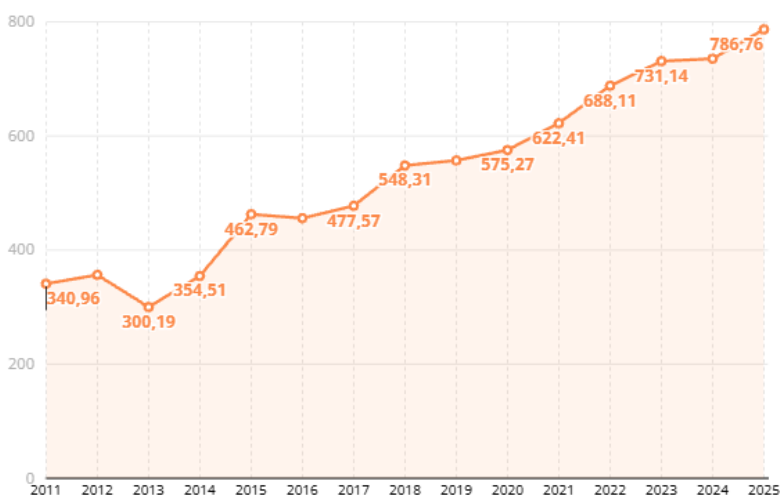
Na projeção da consultoria PSR, feita a pedido do GLOBO, a tarifa de energia residencial deve subir quatro pontos percentuais acima da inflação, ou seja, na casa de 7,95% — analistas de mercado trabalham com IPCA, índice oficial de preços, de 3,95%, segundo dados do último boletim Focus. Algumas regiões do país podem ter reduções pontuais, enquanto outras podem registrar aumentos mais expressivos.

— Os fatores que atuam para elevar a conta de luz são o custo de acionamento das térmicas, o risco hidrológico pago em contratos com hidrelétricas e o acionamento de bandeiras tarifárias. Todos tendem a se agravar em cenário hidrológico desfavorável e forte demanda, por exemplo, devido ao aumento da temperatura — diz o diretor-presidente da PSR, Luiz Augusto Barroso.

Alto custo energético

O Brasil gera mais energia elétrica que consome, mas o preço não para de subir

Tarifa média de energia elétrica no Brasil (em R\$ por MW/h)



Fonte: Aneel

O cálculo da PSR considera os reajustes anuais dos preços cobrados pelas distribuidoras, impostos e encargos, além das bandeiras tarifárias. Estas estabelecem uma taxa extra a ser cobrada quando o sistema elétrico utiliza fontes de geração mais caras, como as usinas termelétricas. Isso costuma acontecer quando o nível de chuvas está baixo.

Há três cores de bandeira: verde, amarela e vermelha, com variações de custo para o consumidor. Entre junho e novembro do ano passado, ela ficou entre vermelha patamar 1 e vermelha patamar 2, que representa o maior acréscimo à conta de luz. Hoje, está em vigor a bandeira verde, sem cobranças adicionais. A possibilidade do fenômeno El Niño, que aquece as águas do Pacífico, causando seca no Norte e Nordeste do Brasil, pode mudar esse cenário.

Efeito do El Niño

O economista-chefe do Banco BMG, Flávio Serrano, trabalha com projeção de 5,1% na conta de luz deste ano, ou seja, 1,15 ponto percentual acima da inflação prevista para 2026. Ele alerta, porém, que o clima será determinante para o preço da energia. No pior panorama, diz ele, a energia poderia registrar alta mais intensa:

— Estamos com os reservatórios abaixo da média histórica e existe a expectativa de passarmos do fenômeno La Niña para El Niño ao longo do ano, fato que aumenta a variabilidade dos cenários possíveis para as chuvas em 2026. A nossa projeção leva em consideração a hipótese de bandeira amarela em dezembro, mas se fecharmos em bandeira vermelha 2, a energia fecharia o ano com alta de cerca de 12%.



Na última reunião do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), o colegiado destacou que as chuvas registradas neste início de ano vieram acima da média, o que contribuiu para um aumento nos níveis dos reservatórios das regiões Norte, Sudeste e Centro-Oeste.

Na última sexta, os níveis de armazenamento alcançaram 54,8% no subsistema Sudeste/Centro-Oeste, 45% no Sul, 64,8% no Nordeste e 63,8% no Norte, resultando em um nível de volume considerado satisfatório no Sistema Interligado Nacional (SIN).

“O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) ressaltou que irá manter o acompanhamento da evolução do período chuvoso e das condições hidrológicas e de armazenamento, especialmente na bacia do Rio Paraná e na Região Sul, com enfoque na estratégia de redução da inflexibilidade hidráulica no SIN, que visa recuperar os armazenamentos dos reservatórios de hidrelétricas”, disse o Ministério de Minas e Energia.

Ainda assim, os especialistas avaliam que essa situação pode mudar em alguns meses, quando começa o período seco, levando o ONS a ter de acionar mais térmicas.

Outro ponto que pesa na conta de luz é a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um superfundado que cobre os subsídios do setor elétrico. Esses valores são pagos principalmente pelos consumidores por meio das tarifas de energia. Para 2026, estão previstos R\$ 47,8 bilhões em subsídios. Esse fundo financia, por exemplo, descontos concedidos a pessoas de baixa renda, famílias em área rural e irrigantes — unidades de consumo que utilizam energia elétrica exclusivamente para irrigação ou aquicultura.

Levantamento da Associação dos Comercializadores de Energia (Abraceel) mostra que a alta do preço da tarifa de energia acima da inflação é um fenômeno que vem sendo observado na última década. Nos últimos 15 anos, o preço da conta de luz aumentou em 177%, para uma inflação que avançou 122% no período.

No ano passado, energia elétrica residencial subiu 12,31%, segundo o IBGE. Foi o subitem de maior impacto individual no IPCA, que fechou 2025 em 4,26%. O aumento só não foi maior porque o governo aplicou R\$ 2,2 bilhões em descontos na tarifa a partir de um bônus da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Considerando apenas o megawatt-hora, o custo de energia atingiu R\$ 786,76, o maior desde 2011, segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica.

— O aumento dos preços de energia impacta negativamente os custos de produção e aumenta o custo de vida das famílias — ressalta Serrano.

Oferta maior que demanda

Uma das formas que o governo tem para minimizar esse impacto é usar a receita obtida com a renovação de contratos de concessões do setor para conceder abatimentos aos consumidores.

— Os fatores que podem reduzir a tarifa são de duas naturezas. Uma delas é de mercado, mais chuvas, menor demanda e maior produção (de fonte) renovável. O governo também possui uma ferramenta importante que pode ajudar a atenuar esses aumentos, que é a arrecadação oriunda da renovação antecipada das concessões de geração que expiram nos próximos anos. Esta receita, caso obtida, reduziria a CDE e, portanto, as tarifas — afirma Barroso, da PSR.

O aumento da conta de luz ocorre, ironicamente, num momento em que o Brasil tem excesso de energia, com capacidade de geração do sistema elétrico maior do que a demanda. Esse descasamento leva a cortes na produção de fontes renováveis, como solar e eólica, pelo ONS. A medida evita sobrecargas que possam gerar apagões.

Para manter o equilíbrio do sistema, o ONS interrompe preferencialmente parques eólicos e solares, causando perdas financeiras para as empresas, mesmo em meio à alta da energia. No ano passado, o sistema elétrico brasileiro descartou cerca de 20% de toda a energia solar e eólica que poderia ter sido

gerada, segundo cálculos da consultoria Volt Robotics. Esses cortes de geração levaram a um prejuízo de R\$ 6,5 bilhões aos empreendimentos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2026

MINISTRA SONIA GUAJAJARA DEFENDE REVOGAÇÃO DE DECRETO QUE AUTORIZA CRIAÇÃO DE HIDROVIAS NOS RIOS TAPAJÓS, MADEIRA E TOCANTINS

Por Luciana Casemiro



A ministra dos Povos Indígenas, Sonia Guajajara — Foto: AFP

Antes de se encontrar no fim da tarde, no Palácio do Planalto, com lideranças indígenas mobilizadas há um mês no Porto da Cargill, em Santarém, a ministra dos Povos Indígenas, Sonia Guajajara, disse ao blog defender dentro do governo federal, a revogação do Decreto 12.600/2025, que autoriza a criação de hidrovias nos rios Tapajós, Madeira e Tocantins, na Amazônia, para o escoamento de grãos, principalmente soja. A ministra disse que essa não é uma "tarefa simples", mas ressaltou que o processo foi feito sem a devida consulta as comunidades locais. Na semana passada, Alessandra Korap Munduruku, liderança do Médio Tapajós, no Pará, uma das responsáveis pela mobilização, no Pará, se queixou ao blog da falta de participação das comunidades nesse debate.

— Desde o início da manifestação dos Povos do Baixo Tapajós, o Ministério dos Povos Indígenas está em articulação dentro do governo e com as lideranças para garantir o respeito e a escuta das pautas apresentadas. A revogação do Decreto 12.600/2025 é um pedido justo, por se tratar de uma ação que diz respeito às populações locais, e qualquer medida dessa grandeza deve ser precedida de consulta a esses povos, conforme determina a Convenção 169 da OIT, o que não foi feito. Seguirei defendendo e articulando a revogação do decreto dentro do governo, o que não é uma tarefa simples, assim como atuamos firmemente para barrar a reintegração de posse — uma medida que representa o fechamento do diálogo — afirmou a ministra para o blog.

Guajajara afirma que, no encontro desta tarde, do qual participará também o ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República, Guilherme Boulos, o objetivo é construir uma solução que atenda às reivindicações legítimas dos povos.

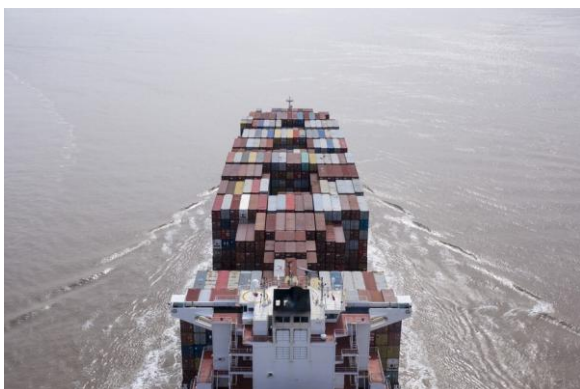
Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2026

GOVERNO ELEVA TARIFAS DE IMPORTAÇÃO DE MAIS DE 1.200 PRODUTOS, INCLUINDO COMPUTADORES, CELULARES E COMPONENTES ELETRÔNICOS

Medida vale apenas para itens fabricados no Brasil

Por Eliane Oliveira — Brasília



Governo aumenta tarifas de importação de bens de capital e de informática — Foto: Qilai Shen/Bloomberg

O governo aumentou o Imposto de Importação para 1.252 produtos dos setores de máquinas, equipamentos e itens de tecnologia — o que inclui computadores e smartphones. A medida, tomada no início deste mês e com vigência prevista para março, teve como justificativa a necessidade de proteger a indústria nacional do crescimento de bens comprados no exterior.



A decisão foi deliberada pelo Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex) e promove uma recomposição das alíquotas aplicadas a esses bens. Com isso, as tarifas passaram a se concentrar em faixas que variam de 7,2% a até 25%, incluindo níveis intermediários como 10%, 12,6%, 15% e 20%.

O movimento ocorre em um momento em que o Brasil critica o aumento de tarifas adotado por outros países, como os Estados Unidos, no contexto de disputas comerciais globais. Técnicos da área econômica do governo afirmam que a alta das alíquotas não deverá causar impacto significativo nos preços. No caso dos telefones celulares, mais de 90% dos aparelhos são produzidos no Brasil, segundo interlocutores com conhecimento do assunto.

O aumento das tarifas atinge exclusivamente produtos fabricados no Brasil. Ou seja, as alíquotas continuarão no mesmo patamar no caso de itens sem fabricação nacional.

Exemplos de produtos afetados com o aumento tarifário:

- Computadores
- Telefones celulares (smartphones)
- Roteadores
- Servidores
- Equipamentos médicos
- Componentes eletrônicos
- Máquinas industriais
- Equipamentos agrícolas e de construção

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DIRETOR DE EMPRESA USADA PELO MASTER PARA CAPTAR R\$ 12 BI É SUSPEITO DE LAVAR DINHEIRO NO 'TIGRINHO'

Ex-funcionário do Master, André Felipe Maia foi sócio principal de empresa apontada como responsável pela gestão de contas bancárias de firmas de fachada por meio das quais entrava dinheiro de bets ilegais; defesa nega acusações

Por Vinícius Valfré e Alvaro Gribel

BRASÍLIA – Um ex-funcionário do Banco Master e dirigente da Tirreno, instituição financeira usada pelo banco de Daniel Vorcaro para captar R\$ 12,2 bilhões em créditos falsos vendidos ao Banco de Brasília (BRB), é suspeito de envolvimento com um esquema de lavagem de dinheiro por meio de bets ilegais.

Em paralelo aos negócios com Vorcaro, André Felipe de Oliveira Seixas Maia, de 54 anos, atuava como principal sócio de uma empresa apontada pela Polícia Civil de São Paulo como “peça central na engrenagem financeira” de uma organização criminosa de jogos de azar ilegais.

A defesa do empresário afirma que ele não cometeu qualquer ilícito e que isso ficará demonstrado no decorrer da investigação.

O parceiro de Vorcaro deixou formalmente a intermediadora de pagamentos Silium dias após policiais da divisão contra estelionato do Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic) irem à sede da empresa para tentar intimidar os responsáveis.



Uma semana depois da visita dos policiais, realizada em 12 de março de 2025, André Maia e mais três sócios — entre eles um de nacionalidade coreana — renunciaram à empresa, que mudou de nome e passou a se chamar Nuoro Pay.

Para a polícia, as medidas “sugerem tentativa de reorganização societária ou ocultação da verdadeira estrutura de controle da empresa, possivelmente em resposta às medidas de persecução adotadas”.

Nessa época, o BRB vinha comprando carteiras de crédito do Master, mas que eram originadas pela Tirreno, empresa da qual André Maia constava como diretor — além de ter sido funcionário do Master até março de 2022.

Ele também é acusado de fornecer documentos falsos ao Banco Central, com intuito de ludibriar a autoridade monetária. Entre janeiro e maio de 2025, a Tirreno cedeu cerca de R\$ 6,7 bilhões em créditos ao Master, mesmo sem históricos claros de pagamento ou movimentação bancária.

Em seguida, o Master repassou esses créditos ao BRB por R\$ 12,2 bilhões (embutindo um prêmio de R\$ 5,5 bilhões), valor pago pelo banco gerido pelo governo do Distrito Federal. A Polícia Federal aponta que esses créditos eram “podres” e que a Tirreno funcionou como empresa de fachada para simular créditos que, na verdade, não existiam.

O BRB anunciou a fusão com o Master no dia 28 de março de 2025. A investigação preliminar sobre bets ilegais não indica haver relação direta com as transações referentes ao Banco Master, mas pessoas próximas ao Banco Central apontam que esse braço da investigação revela o quão elaborado era o esquema, com suspeitas de crimes em diversas frentes.

Em depoimento, Daniel Vorcaro disse que fez negócios com a Tirreno porque conhecia Henrique Peretto, outro responsável pela empresa, e que não considerou o fato de a Tirreno ter sido aberta dias antes. Também disse que não checou o lastro do capital social de R\$ 30 milhões alegado pela firma.

As bets do suposto esquema de André Maia funcionavam com a mesma aparência e nos moldes das “bets chinesas”. Como mostrou o Estadão, elas recebem aportes de vítimas apostadoras por meio de CNPJs abertos em nomes de laranjas, dificultam saques e oferecem jogos cujos mecanismos não seguem regras básicas previstas na legislação brasileira. Os links para apostas são disseminados nas redes sociais e em aplicativos de mensagens.

Entre os principais jogos oferecidos, estão os classificados como cassino online, como o do tigrinho. O jogo é permitido desde que oferecido por casas de apostas autorizadas pelo Ministério da Fazenda e desde que comprovem que seus mecanismos atendem requisitos de controle e de pagamento de prêmios.

A investigação aponta que a Silium/Nuoro Pay atuava como a instituição responsável pela gestão das contas bancárias de outras empresas de fachada que serviam como porta de entrada para os recursos de apostas feitas em bets ilegais.

Uma vez em posse dos recursos, segundo a polícia, a empresa usava mecanismos para dificultar o rastreamento do dinheiro. Um deles era as chamadas “contas-bolsão”, que permitem o recebimento de recursos de várias origens sem necessidade de movimentação pelos titulares formais.

O presidente Trump e a primeira-ministra do Japão, Sanae Takaichi, durante assinatura de acordo comercial em outubro, em Tóquio

Esses países fizeram acordos com Trump para obter tarifas mais baixas. Agora estão em apuros. O modelo, que também foi identificado em investigações contra o PCC, é usado para fragmentar, misturar e redistribuir valores, o que dificulta o rastreamento de recursos no sistema bancário.



Para o Ministério Público de São Paulo, as características da firma de André Maia e de outras com atuação semelhante têm elementos de que foram criadas com o propósito de dissimular origem e destinação de dinheiro obtido com apostas ilegais.

“A análise dos dados cadastrais, registros societários, boletins de ocorrência, reclamações de consumidores e diligências técnicas realizadas pela equipe policial demonstram a existência de uma estrutura sofisticada e ramificada, com atuação transnacional, voltada à prática de jogos de azar, fraudes financeiras e lavagem de dinheiro”, frisou o MP em parecer de outubro de 2025.

O advogado de André Maia, Luiz Felipe Mallmann de Magalhães, afirmou estar confiante de que o empresário não cometeu qualquer ilícito e de que isso será demonstrado no decorrer da investigação, que ainda não está concluída.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

TARCÍSIO DEMONSTRA PREOCUPAÇÃO COM DISPUTA AO SENADO E QUER NOMES COMPETITIVOS PARA ENFRENTAR PT

Governador conversou com Bolsonaro sobre o assunto após pesquisa mostrar bom desempenho de Fernando Haddad e Marina Silva em São Paulo; procurado, Tarcísio não se manifestou

Por Pedro Augusto Figueiredo e Bianca Gomes

A montagem da chapa ao Senado virou um flanco aberto para Tarcísio de Freitas (Republicanos). De um lado, a relação com o próprio pré-candidato, Guilherme Derrite (PP), foi abalada por uma faxina na Secretaria de Segurança Pública que atingiu quadros ligados ao ex-secretário. De outro, o governador enfrenta dificuldade para fechar a segunda vaga, que um dia pertenceu ao ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL).

Aliados de Derrite e de Tarcísio afirmam que a relação entre os dois já vinha desgastada, mas que piorou quando o novo secretário-executivo da pasta, coronel Henguel Ricardo Pereira — apontado como desafeto de Derrite — mandou demitir nomes ligados ao ex-chefe da Segurança. O movimento irritou o ex-secretário e ampliou o mal-estar.

Procurado, o governador de São Paulo não se manifestou.

Por ora, interlocutores de Tarcísio descartam rompimento e sustentam que Derrite segue como seu nome ao Senado. O próprio governador afirmou em entrevista coletiva que o ex-secretário é um nome de consenso. No entorno bolsonarista, porém, a avaliação é que novos desgastes podem fazer Derrite recalcular a rota e disputar a reeleição à Câmara.

Pessoas próximas ao ex-secretário também negam qualquer possibilidade de rompimento com o governador e afirmam que Derrite vê as trocas na secretaria como naturais. Ainda de acordo com essas fontes, adversários tentam enfraquecer a relação dele com Tarcísio, mas ambos estão alinhados e conversam constantemente.

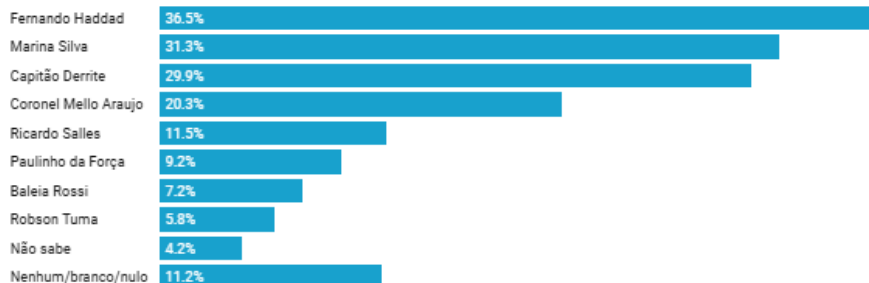
Segundo elas, Derrite está otimista com a candidatura ao Senado e não há chance de mudar de rumo para a Câmara. Citam levantamento do Paraná Pesquisas divulgado no último dia 11 de fevereiro que mostra o secretário empatado tecnicamente com a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva (Rede), em segundo lugar, enquanto o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), lidera a disputa.

Se a primeira vaga enfrenta instabilidade, a segunda ainda nem saiu do papel. Em conversas reservadas, Tarcísio ressaltou que a escolha do segundo nome para disputar o cargo precisa ser cirúrgica para que não haja risco do bolsonarismo ser derrotado no principal colégio eleitoral do País.

Tarcísio também discutiu o cenário com o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) no final de janeiro na Papudinha. O acordo firmado no ano passado prevê que o governador escolha um nome (de Derrite) e

o ex-presidente indique o outro. Bolsonaro já havia escolhido o filho Eduardo, que está em autoexílio nos EUA e, ao que tudo indica, não deve disputar.

Cenário 1 para eleição de senador em São Paulo - Paraná Pesquisas



O instituto Paraná Pesquisas entrevistou presencialmente 1.580 eleitores entre os dias 6 e 10 de fevereiro de 2026. A margem de erro é de 2,5 pontos percentuais e o nível de confiança é de 95%. A pesquisa foi registrada no TSE sob o protocolo SP-04650/2026
Chart: Estadão • Source: Paraná Pesquisas • [Get the data](#)

Uma das conversas relatadas ao Estadão ocorreu após Tarcísio receber uma pesquisa eleitoral recente que mostrava que os ministros da Fazenda, Fernando Haddad (PT), e do Meio Ambiente, Marina Silva (Rede), fariam uma disputa acirrada pelas duas vagas contra Derrite. Na visão do governador, é preciso escolher alguém competitivo para que Derrite não enfrente os dois adversários “sozinho”.



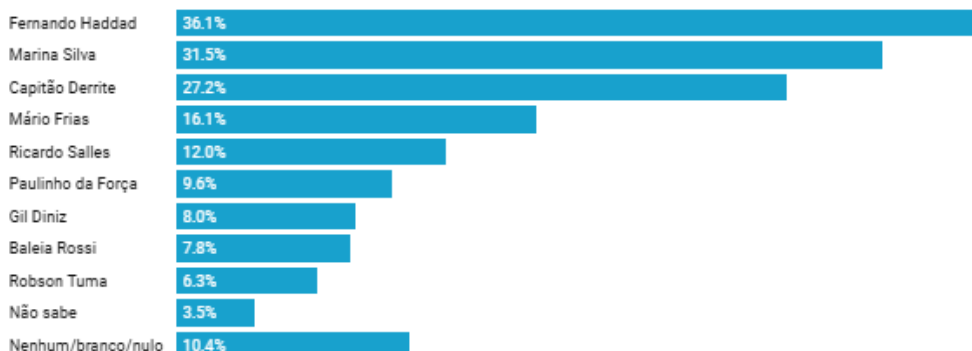
O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, discutiu a questão da chapa ao Senado em reunião com Jair Bolsonaro na Papudinha em janeiro Foto: Werther Santana/Estadão

A esquerda tem flertado com a possibilidade de lançar Marina, Haddad ou a ministra do Planejamento, Simone Tebet (MDB), ao Senado ou ao governo de São Paulo, no caso desses dois últimos. O presidente Lula (PT) ainda não tomou uma decisão, mas, em declarações recentes passou a incluir o vice-presidente Geraldo

Alckmin (PSB) no rol de opções.

Sem Eduardo, há um racha no PL. O preferido do filho do ex-presidente é o deputado estadual Gil Diniz (PL-SP), enquanto a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) tenta emplacar a deputada federal Rosana Valle (PL-SP). Também estão no páreo os deputados Mário Frias e Marco Feliciano e o vice-prefeito de São Paulo, Mello Araújo (PL).

Cenário 2 para eleição de senador em São Paulo - Paraná Pesquisas



O instituto Paraná Pesquisas entrevistou presencialmente 1.580 eleitores entre os dias 6 e 10 de fevereiro de 2026. A margem de erro é de 2,5 pontos percentuais e o nível de confiança é de 95%. A pesquisa foi registrada no TSE sob o protocolo SP-04650/2026
Chart: Estadão • Source: Paraná Pesquisas • [Get the data](#)

Eduardo chegou a enviar uma carta ao pai dizendo expressamente que gostaria de indicar Diniz, um nome de sua estrita confiança. O nome do deputado, no entanto, é rejeitado pelo governador, que,



como mostrou o Estadão, trabalhou para que Diniz não assumisse o comando do Partido Liberal na Assembleia Legislativa de São Paulo.

De acordo com um secretário do governador, o presidente do PL, Valdemar Costa Neto, tenta articular a indicação do presidente da Alesp, André do Prado (PL), como vice. A principal justificativa do partido é que o PL tem a maior bancada do Legislativo paulista e é fundamental para garantir a governabilidade de Tarcísio. Neste caso, a segunda vaga ao Senado seria entregue a outra sigla da coligação.

A manobra não é fácil, pois o próprio Tarcísio já demonstrou que prefere continuar com Felício Ramuth (PSD) na vice. O presidente do PSD, Gilberto Kassab, também trabalha para ocupar o posto, embora aliados próximos do governador rejeitem a possibilidade.

“Eu entendo que a gente vai ter que ponderar isso em cima de pesquisas. Vamos testar os nomes para a gente ver quem tem mais aptidão para concorrer a essa segunda vaga no Senado. A gente sabe que será uma eleição dura e disputada”, disse Tarcísio na semana passada.

Parte dos aliados afirma que o governador tem preferência por um nome mais moderado para a segunda vaga, como o ex-governador Rodrigo Garcia. Outros dizem que não há um perfil definido e que a preocupação maior é ser competitivo contra esquerda.

O alerta de Tarcísio mostra como a percepção dos bolsonaristas mudou sobre a disputa ao Senado. No ano passado, alguns integrantes mais otimistas do grupo davam como certo de que tanto Eduardo quanto Derrite seriam eleitos com alguma facilidade.

O Senado é uma prioridade para Bolsonaro na eleição deste ano. O objetivo é conquistar maioria na Casa Alta, eleger o presidente e dar prosseguimento a pedidos de impeachment contra o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Alexandre de Moraes.

No final do ano passado, o ministro Gilmar Mendes aumentou as exigências para que isso ocorra ao determinar que o impeachment precisa ser aprovado por dois terços dos senadores. A regra anterior previa apenas maioria simples.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

MEGACARRETA SE DESLOCA PELA DUTRA LEVANDO TRANSFORMADOR DE 540 TONELADAS PARA ‘CIDADE DO FUTURO’

Comboio de transporte inclui 3 cavalos mecânicos, 59 eixos e 380 pneus; destino final fica na Arábia Saudita

Por José Maria Tomazela

Uma megacarreta com 59 eixos e 380 pneus inicia um novo deslocamento nesta segunda-feira, 23, transportando um transformador de 540 toneladas pela Via Dutra, em Pindamonhangaba, interior de São Paulo. A composição de 135 metros de comprimento, 6 de largura e peso total superior a 800 toneladas, se desloca à média de 8 km/h ocupando duas faixas da rodovia. O destino final será Neom, uma cidade futurista em construção na Arábia Saudita.

É a quarta carga gigante que transita pela principal ligação rodoviária entre a Região Metropolitana de São Paulo e o Estado do Rio de Janeiro desde julho do ano passado.

O deslocamento até o Porto de Itaguaí, no Rio, começou no último dia 2 e, segundo a concessionária RioSP, do grupo Motiva, não tem previsão de data para a chegada ao porto, já que os deslocamentos diários precisam ser autorizados pela Polícia Rodoviária Federal. Por segurança, a super carreta não se move nos finais de semana, nem sob más condições climáticas.



Deslocamento de uma megacarreta na Dutra Foto: CCR RioSP/Divulgação.

Nesta segunda, o comboio – que ficou parado durante todo o Carnaval – segue do km 101, em Pindamonhangaba, até o 78, em Roseira. Caso haja condição operacional e de segurança, a carreta pode seguir até o km 35, próximo à divisa com o Rio.

A operação envolve mais de 50 profissionais da fabricante do transformador e da transportadora Megatranz, especializada em cargas superpesadas, além de técnicos e agentes da concessionária e da PRF.

A primeira megacarreta levou 75 dias para chegar ao destino, pois foram necessários ajustes ao longo do percurso, inclusive pontes e viadutos para suportar o peso do conjunto. A segunda carga chegou em 60 dias e a terceira, em 45. A atual está na estrada há 21 dias.

Serra terá pista fechada

Um dos desafios é descer a Serra das Araras, que atualmente está em obras. A descida do comboio acontece pela pista de subida, que ficará interditada durante a operação. Isso porque a pista tem menos curvas e estrutura melhor para a passagem do comboio.

O tráfego em direção a São Paulo será interditado totalmente durante a noite para o deslocamento, que deve durar cerca de 7 horas. No transporte anterior, o fechamento ocorreu às 23h, no km 223,5 sul, em frente à balança de Paracambi, e o trânsito foi liberado pouco depois das 6h. Haverá aviso antecipado aos usuários.



Comboio com 380 pneus transporta transformador gigante pela Dutra Foto: CCR RioSP/Divulgação.

Os transformadores de grande porte são fabricados pela Hitachi Energy, em Guarulhos, e seguem para a cidade futurista de Neom, na Arábia Saudita. Segundo anunciou a empresa, foram encomendados 14 transformadores para compor a rede energética da cidade planejada, que está em construção.

O embarque é feito no terminal Sepetiba Tecon, em Itaguaí. A CSN, detentora do terminal, diz que o transporte de um transformador de grande porte exige planejamento e coordenação, em razão do peso e das dimensões da carga. E que o Sepetiba foi escolhido porque reúne condições diferenciadas de acesso, atracação e segurança para esse tipo de operação.



Imagem projeta como será a 'cidade futurista' de Neom Foto: Neom via neom.com

Cidade futurista

Conforme o projeto lançado em 2017 pelo príncipe saudita Mohammed bin Salman, a Neom será uma região futurista no noroeste da Arábia Saudita, à margem do Mar Vermelho. Segundo o plano governamental Visão Saudita 2030, o projeto foi idealizado como uma cidade

transnacional, ocupando uma área de cerca de 26,5 mil k2, quase o tamanho da Bélgica. Recentemente, o projeto foi readequado, com corte nos custos.

O plano é que a “cidade do futuro” seja um centro de negócios global, de alta tecnologia, reduzindo a dependência da Arábia Saudita do petróleo. Funções de segurança, logística e limpeza serão exercidas por robôs e a cidade será 100% movida por energia elétrica e solar. Os transformadores

feitos no Brasil entram nesse processo. “É um lugar onde a humanidade pode progredir sem comprometer a saúde do planeta”, diz a publicação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

PRIVATIZAÇÕES, FERROVIAS E PRESÍDIOS: O QUE FLÁVIO BOLSONARO JÁ PROPÕS EM 8 ÁREAS

Pré-candidato à Presidência já citou propostas para economia, segurança, infraestrutura e relações exteriores, sem detalhes

Por Naomi Matsui (Broadcast)

BRASÍLIA – O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, tem antecipado uma série de propostas que pretende executar caso eleito em outubro. As principais são na economia, mas o parlamentar também já sinalizou algumas pretensões em áreas como segurança pública, infraestrutura e relações exteriores, ainda que sem detalhes.

Uma análise compilada realizada pelo Estadão/Broadcast não identificou propostas relevantes para saúde pública, energia e meio ambiente.



Pré-candidato à Presidência já anunciou propostas que pretende implementar no País caso seja eleito em outubro Foto: Wilton Junior/Estadão

e do empresário Filipe Sabará.

1- Economia

Corte de gastos: Flávio manifesta a intenção de promover um “tesouração” de gastos públicos e impostos, mas não detalha o que será feito. “Não dá para falar isso aqui agora, porque é um emaranhado de impostos, é um castelo de cartas. Se você quiser tirar um imposto, você tira uma carta, vai desabar do outro lado”, disse.

Privatizações: O senador defende a privatização de estatais e menciona com frequência os maus resultados dos Correios. “Sou muito favorável a privatizações. Uma gestão privada sempre tende a ser uma gestão focada no resultado, na qualidade do serviço prestado, mas também a gente não pode falar: ‘vamos privatizar tudo’. Tem que ver caso a caso”, afirmou.

Digitalização: O senador também cita a digitalização da estrutura estatal e econômica. “Se conseguirmos concentrar tudo isso de forma moderna e digitalizada, não tenho dúvida de que vai chover investimento aqui”, destacou.

Reformas: Flávio menciona, de forma genérica, a necessidade de realização de reformas. “Tem que fazer muitas reformas. Tem a reforma administrativa, tem a reforma eleitoral. A gente tem que revisar a reforma tributária que foi feita.” O senador diz que trabalhará por um Estado mais enxuto, pela redução da burocracia e para melhorar o ambiente de negócios.

Revisão da reforma tributária: O parlamentar se diz a favor de uma revisão da reforma tributária. “A reforma tributária que aconteceu virou uma bagunça ainda maior. Profissionais liberais vão pagar tributos como nunca antes na sua vida”, disse.



Redução de ministérios: Sem dizer explicitamente que cortará ministérios, o senador criticou o atual número de pastas no governo Lula: “São 38 ministérios. Fico imaginando uma reunião do presidente da República com todos os seus ministros. Você não consegue cobrar resultado, você não consegue cobrar meta, você não consegue discutir projetos bons para a população”.

2 - Infraestrutura

Interligação ferroviária: “Se você pegar as nossas ferrovias brasileiras, nós temos basicamente um escoamento de toda a nossa produção para o litoral, mas não há uma interconexão da Região Centro-Oeste com os portos da Região Norte e Nordeste de uma forma direta. O presidente Bolsonaro inovou mais uma vez ao permitir a possibilidade de que projetos possam ser passados pela iniciativa privada pelo modelo de autorização”, afirmou.

Autorização para setor privado: O parlamentar defende uma maior participação de empresas na operação do setor ferroviário. “O investidor privado bota o dinheiro, faz com que o projeto que seja viável, constrói uma ferrovia e pode explorá-la por 50 anos.” Segundo ele, a participação envolveria investidores de outros países. “Essa mentalidade do setor privado, na questão das relações internacionais, seria bastante útil”, disse.

3 - Relações Exteriores

Pragmatismo: Na semana passada, o senador disse que, caso eleito, adotará uma atitude pragmática nas relações com os outros países. “Trump defende os interesses do povo americano. É o que pretendo fazer aqui mesmo. Quando for para qualquer mesa de negociação para fora, não tem subordinação, submissão, nada”, afirmou, mencionando o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Alinhamento com Israel: Flávio defende um alinhamento com Israel. “Israel está na linha de frente da democracia contra a barbárie. Deixe-me dizer isso claramente, o Brasil deve estar com Israel, com os judeus, com as democracias que lutam contra o terror”, afirmou.

Ajuda de Eduardo Bolsonaro: Flávio mencionou que usará os contatos do irmão Eduardo Bolsonaro (PL-SP) no exterior. “Imagina o Flávio Bolsonaro presidente da República tendo alguém que, pelo mundo, possa trazer investimentos para o Brasil, que esteja ele falando em nome do presidente da República, de mesmo sobrenome. Não conheço ninguém no Brasil que reúna essas mesmas qualidades”, disse sobre o irmão.

4 - Segurança Pública

Construção de presídios: Flávio diz que uma de suas medidas na segurança pública será investir na construção de presídios. “Tem que construir presídio para caramba. (Falam) ‘Tem que construir mais escola e menos presídio’. Concorde, mas o que precisa agora é presídio, porque essas pessoas precisam ficar presas, até para a molecada poder estudar em paz”, declarou.

Endurecimento penal: “Vamos botar no papel, no plano de governo, é arregaçar esses marginais. É para ficar preso, mofar na cadeia, cumprindo a Lei de Execuções Penais, mas ficar lá agarrado”, disse.

Combate a organizações criminosas: O senador já afirmou que uma de suas prioridades é recuperar os territórios controlados pelo crime organizado. “No Brasil, a gente tem que começar a resgatar os territórios que hoje são dominados por organizações narcomilicianas, narcoterroristas”, afirmou.

Flexibilização do porte de armas: Flávio Bolsonaro compartilhou publicação em que defendeu a flexibilização do porte e posse de armas de fogo. A publicação é do instrutor de tiro Bene Barbosa e foi republicada por Flávio. “De todos os possíveis candidatos, o @flaviobolsonaro é o único que sempre teve uma posição muito clara sobre isso: favorável à posse e ao porte de armas”, afirmou Bene Barbosa em seu perfil no Instagram.

5 - Educação

Qualificação em tecnologia: O senador cita o mercado de tecnologia e de inteligência artificial como uma forma de reduzir a dependência da população de programas assistenciais. “O Brasil tem mais de 800 mil vagas ociosas para quem quer trabalhar, por exemplo, com inteligência artificial, tecnologia da informação. Por quê? Porque não tem qualificação. As pessoas não sabem trabalhar com isso. Por que, em vez de você ficar vendendo, se aproveitando da miséria das pessoas, você não usa para qualificar essas pessoas?”, questionou.

6 - Assistência Social

Bolsa Família: O senador sinalizou a intenção de manter programas assistenciais: “Programas como o Bolsa Família vão ser mantidos, e as pessoas que precisarem do Estado, vamos abraçar essas pessoas”. Segundo ele, porém, é necessário criar caminhos para reduzir a dependência desses programas.

7 - Política

Fim da reeleição presidencial: O senador já defendeu uma reforma política, com fim da reeleição para presidente. Segundo ele, a duração dos mandatos deve ser definida depois. “É saudável para nosso país. Faço esse compromisso público de que serei contra a reeleição”, disse.

Financiamento privado de campanha: Flávio se mostrou favorável à redução do Fundo Eleitoral, usado para irrigar as candidaturas, e à volta do financiamento de empresas nas campanhas. “Por que tem um financiamento público desse tamanho? Há hipocrisia no Brasil de que empresa não pode doar dinheiro para candidato. Na prática, os caras dão dinheiro por fora”, afirmou.

Articulação política: Diferentemente de Jair Bolsonaro, Flávio iniciou sua campanha defendendo alianças com o Centrão para sustentação política e disse que não adianta conquistar a presidência se não tiver apoio no Congresso. “Tem (oportunistas no Centrão, mas), a gente é muito realista. Tenho a consciência de que, sozinhos, não chegamos em lugar nenhum. No Congresso, tem de tudo. Não é o ideal, mas é o que tem. Então, não tem nenhum sentido dispensar pessoas ou partidos do Centrão”, afirmou.

8 - Comunicação de governo

Aumento de publicidade: O senador disse que, se eleito, investirá mais em publicidade estatal do que o pai, que apostou na comunicação via redes sociais. “Sou da linha que a gente tem que investir em publicidade, porque as pessoas precisam saber o que o governo está fazendo. Eu falava isso com meu pai. Eu falava assim: ‘Pai, até a Coca-Cola, a marca mais consolidada no mundo, investe pesado em publicidade’”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

PRESIDENTE DA CPI DO INSS VAI COLOCAR INFORMAÇÕES SIGILOSAS SOBRE VORCARO EM SALA-COFRE

É a primeira vez que a comissão utiliza essa prática para investigados; dados das quebras de sigilos fiscal e telemático estavam sob custódia de Alcolumbre e foram liberados para o colegiado pelo ministro do STF André Mendonça

Por Vinícius Valfré e Gustavo Côrtes



BRASÍLIA – Presidente da CPI do INSS, o senador Carlos Viana (Podemos-MG) afirmou nesta segunda-feira, 23, que pretende colocar informações sigilosas do dono do Banco Master, Daniel Vercaro, solicitadas pelo colegiado, em uma sala-cofre. O tratamento será diferente ao dispensado pela comissão a outros alvos, caso se concretize a medida.

Carlos Viana é presidente da CPI do INSS Foto: José Cruz/Agência Brasil

Os dados oriundos das quebras de sigilos fiscal e telemático estavam sob custódia do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), por ordem do ministro Dias Toffoli.

Com a mudança de relatoria do caso Master, o novo relator, ministro André Mendonça, determinou a entrega dos documentos à CPI. Há uma cadeia de custódia para o tratamento desses papéis. Cabe à Polícia Federal entregá-los à comissão, o que ainda não ocorreu.

A sala-cofre é um local onde os parlamentares que integram a CPI do INSS podem acessar os documentos remetidos pela PF. Ao acessá-la, cada deputado e senador registra sua entrada, observa as versões físicas dos dados e não pode levá-los.

O método de tratamento das informações é diferente daquele conferido aos demais itens de investigação, que são entregues em formato digital a todos os membros da CPI.

Segundo Viana, os dados ficarão nesta sala-cofre “até a gente ter chance de analisar o que está lá”. O presidente da comissão disse que a decisão cabe exclusivamente a ele. “Eu pretendo fazer isso”, disse, antes da reunião da CPI realizada nesta segunda-feira, 23.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,07 BI NA 3ª SEMANA DE FEVEREIRO

O valor é resultado de US\$ 5,79 bilhões em exportações e US\$ 3,72 bilhões em importações

Por Valor — São Paulo



Navio atraca no Porto de Paranaguá (PR) — Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 2,07 bilhões na terceira semana de fevereiro, informou a Secretaria do Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic), nesta segunda-feira (23). O valor é resultado de

US\$ 5,79 bilhões em exportações e US\$ 3,72 bilhões em importações.

Em fevereiro, o saldo positivo da balança já soma US\$ 2,83 bilhões e, no ano, totaliza US\$ 7,17 bilhões. A média diária de exportações em fevereiro, até a terceira semana, avançou 31,7% para US\$ 1,498 bilhão, na comparação com o mesmo mês de 2025.

A alta foi sustentada pela indústria extrativa (+70,5%) e de transformação (+26,8%), acompanhada pelo avanço nas vendas de 10,6% da agropecuária.

Já a média diária de importações em fevereiro, até a terceira semana, US\$ 1,280 bilhão, subiu 10,3% em relação ao mesmo mês de 2025.

A elevação foi capitaneada pelas compras da indústria de transformação (+11,3%), seguidas dos desembarques da indústria extrativa (+7,5%). Na ponta contrária, recuaram as importações da agropecuária (-17,3%).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2026

CHINA EXPLORA TARIFAS DE TRUMP EM PLANO PARA DOMINAR O COMÉRCIO GLOBAL

Pequim quer fortalecer alianças para que parceiros não se dissociem sob pressão dos EUA

Por Joe Cash — Reuters, de Pequim



Pequim faz engenharia reversa da política comercial dos EUA para neutralizar a estratégia americana para contê-la — Foto: Eric Thayer/Bloomberg

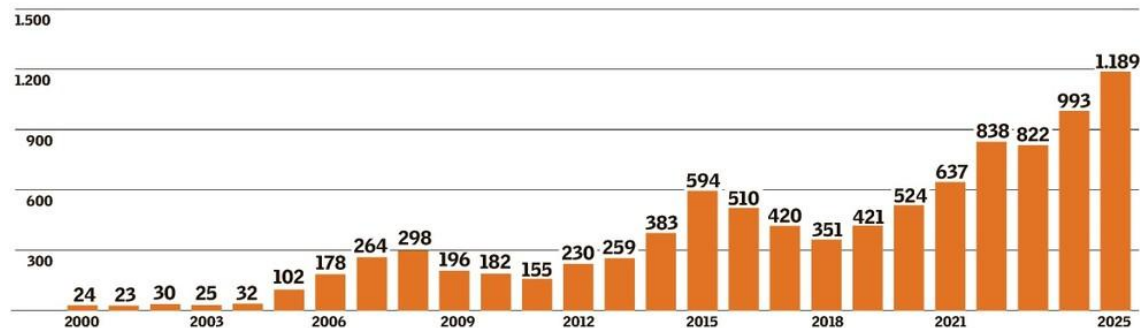
A China vê uma oportunidade de fazer as tarifas do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, jogarem a seu favor e busca conseguir isso remodelando o comércio mundial de maneiras que possam isolar a economia de US\$ 19 trilhões contra pressões americanas por muitos anos no futuro.

Pequim vem explorando as incertezas criadas por Trump para tentar entremear a enorme base industrial da China nos maiores blocos econômicos do mundo, como a União Europeia, os países do Golfo Pérsico e o pacto comercial transpacífico, segundo constatado por uma análise feita pela Reuters. A abordagem inclui acelerar os esforços para assinar cerca de 20 tratados comerciais que estão em negociação há anos, mesmo diante das preocupações generalizadas desses parceiros quanto à superprodução na China, ao acesso desigual aos mercados e a uma demanda interna chinesa insuficiente.

Uma análise da Reuters que estudou 100 artigos em chinês de acadêmicos especializados em comércio exterior escritos desde 2017 revela uma tentativa sistemática, por parte dos assessores de políticas governamentais da China, de fazer uma engenharia reversa da política comercial dos EUA e neutralizar a estratégia de Washington para conter a China.

Superávit comercial chinês ultrapassou US\$ 1 trilhão em 2025

Em US\$ bilhões



Fonte: National Bureau of Statistics of China. Elaboração: Valor Data

Agora, a China vem colocando esses planos em ação. O acordo alcançado com o Canadá durante a visita do primeiro-ministro do país, Mark Carney, a Pequim em janeiro - que reduz as tarifas sobre os veículos elétricos chineses - foi o primeiro de muitos idealizados para romper o poder de influência dos EUA, segundo entrevistas com dez pessoas, incluindo autoridades e diplomatas do comércio exterior chineses.



“Não interrompa seu oponente quando ele está cometendo um erro”, disse uma autoridade chinesa, sobre a agenda de Trump para desestabilizar o comércio exterior.

A análise, que selecionou os textos entre mais de 2 mil artigos sobre estratégia comercial endossados pela Academia de Ciências Sociais da China (ACSC) e pela Universidade de Pequim, instituições que assessoram os principais líderes do país, mostra que os responsáveis pelas políticas governamentais acreditam, em termos gerais, que as dolorosas mudanças estruturais são um preço que vale a pena pagar para que a China tenha um domínio de longo prazo sobre o comércio mundial. O conteúdo dos artigos está sendo noticiado aqui pela primeira vez.

Caso seja bem-sucedida, Pequim poderia sobrepujar mais de dez anos de política comercial dos EUA e se colocar no centro de uma nova ordem multilateral moldada pela própria China, segundo dois diplomatas ocidentais.

“Os chineses têm uma oportunidade de ouro”, disse Alicia García-Herrero, pesquisadora do centro de estudos Bruegel.

Perguntado sobre a abordagem chinesa, uma autoridade dos EUA disse à Reuters que não é surpresa o fato de países com grandes superávits comerciais tentarem manter a globalização. “O presidente Trump vem corrigindo os problemas da globalização causados para os Estados Unidos, enquanto outros países tentam dobrar a aposta na globalização, à medida que o acesso de livre mercado aos EUA desaparece”, disse.

A mudança de tom da China reflete sua interpretação do cenário. Há um ano, Pequim invocava Mao Tsé-tung e a capacidade do país de ter repellido o Ocidente na Guerra da Coreia, com propagandas belicistas.

Agora, a China se prepara para dar boas-vindas a Trump em abril, enquanto seus diplomatas recorrem o mundo conclamando parceiros comerciais a se unirem a ela para defender o multilateralismo e o comércio aberto.

Em janeiro, a China enviou seu principal diplomata ao pequeno Lesoto - alvo de uma tarifa inicial de Trump de 50% - para prometer cooperação em seu desenvolvimento. No sábado 14, a imprensa estatal anunciou que a China colocaria em vigor uma política de tarifa zero sobre as importações de 43 países africanos. Ao mesmo tempo, a China propagandeia as vantagens de instituir sistemas alfandegários alimentados por inteligência artificial (IA) para países vizinhos e trabalha para reaparelhar a infraestrutura digital que sustenta o comércio.

Essa movimentação coloca em evidência um objetivo identificado nos artigos sobre políticas governamentais: entremear a China de forma tão profunda no comércio mundial a ponto de os parceiros não terem condições de dissociar-se, mesmo sob pressão dos EUA.

“Para conter a competição estratégica dos EUA contra a China, o ‘antidissociamento’ deveria se tornar o foco principal da China”, escreveu Ni Feng, pesquisador do Instituto de Estudos Americanos, da ACSC, em 2024.

Agora, as autoridades chinesas trabalham em ritmo acelerado para reativar negociações comerciais que estavam emperradas. Desde 2017, a China vem negociando com países como Honduras, Panamá, Peru, Coreia do Sul e Suíça.

“Estamos dispostos a negociar acordos de investimentos e de comércio exterior regionais e bilaterais com países e regiões interessadas”, disse o porta-voz do Ministério do Comércio, He Yongqian, à Reuters, durante a visita de Carney, sem dar mais detalhes.

Em novembro, o ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, durante conversa com seu homólogo estoniano, surpreendeu os negociadores europeus ao levantar a possibilidade de um acordo de livre comércio com a UE.

Um mês depois, Wang pressionou o Conselho de Cooperação do Golfo Pérsico (CCG) a concluir o processo de negociação de um acordo de livre comércio que vem se arrastando há tempos. Em janeiro o primeiro-ministro do Reino Unido, Keir Starmer, chegou a um acordo com o líder da China, Xi Jinping, para iniciar um estudo de viabilidade que poderia reduzir as barreiras a empresas britânicas. O primeiro-ministro da Alemanha, Friedrich Merz, disse que tentará acertar “parceiras estratégicas” com a China durante uma visita ao país nesta semana.

O ministro do Comércio da China, Wang Wentao, tornou prioridade a adesão ao Acordo Abrangente e Progressivo para a Parceria Transpacífico (CPTPP, na sigla em inglês). O tratado tem raízes na Parceria Transpacífico (TPP), que era apoiada pelos EUA e foi criada, em parte, para conter a China, até Washington ter decidido sair do acordo em 2017.

No entanto, o enorme superávit comercial da China complica os planos do país. Alguns países-membros do CPTPP temem que, enquanto a demanda interna chinesa continuar desaquecida, as fabricantes chinesas poderiam tentar usar o maior acesso ao mercado deles para canalizar ao exterior seu excesso de mercadorias a preços baratos.

Wendy Cutler, negociadora-chefe para a TPP durante o governo Barack Obama, reconheceu que há espaço para Pequim defender o comércio exterior e o multilateralismo, mas ressaltou que a China precisa ir além da retórica.

“E com seus enormes desequilíbrios comerciais, assim como com algumas das medidas coercitivas que agora vem tomando contra países como o Japão, é difícil ver de que forma eles estariam praticando o que pregam”, disse Cutler.

Um diplomata comercial sênior europeu minimizou a importância das propostas de Pequim e as considerou “pura propaganda”, dizendo que Bruxelas não tem planos para um acordo comercial.

Os assessores chineses não se deixam desanimar. Um deles destacou que a UE e a China haviam negociado um acordo histórico de investimentos em 2020, durante o primeiro mandato de Trump. O acordo, porém, foi congelado em 2021, antes de entrar em vigor, em razão de uma divergência sobre sanções por violações a direitos humanos.

Alguns assessores chineses argumentam nos artigos que Pequim deveria estudar como Washington usou instituições mundiais “como armas” para conter a China, e explorar as aberturas criadas pela disposição de Trump de abandonar ou deixar de lado órgãos multilaterais como a Organização Mundial do Comércio (OMC).

Outros argumentam que o foco de Pequim deveria ser influenciar os padrões internacionais na propriedade intelectual e em outras áreas por meio de iniciativas como a Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI), também conhecida como Nova Rota da Seda, de Xi, e da participação da China na Parceria Econômica Regional Abrangente (RCEP) que cobre cerca de 30% do PIB mundial.

A China agora vem colocando em prática esses entendimentos. A recente atualização de seu acordo com países do Sudeste Asiático, por exemplo, concentra-se no comércio digital e no comércio impulsionado por IA, nos quais a China espera garantir a vantagem inerente aos que se mexem primeiro.

De fato, a ideia da China para o processamento alfandegário fica evidente em seu “Porto da Amizade” na fronteira com o Vietnã, onde a mídia estatal diz que soluções de IA desenvolvidas localmente reduziram os tempos de espera em 20% e permitiram entregas mais rápidas.

Ainda assim, os riscos que o superávit comercial de US\$ 1,2 trilhão da China representa para a indústria dos parceiros comerciais são difíceis de ignorar.

De acordo com Pascal Lamy, que foi diretor-gerente da OMC e comissário de Comércio Exterior da UE, as empresas chinesas vêm enviando mais mercadorias ao bloco econômico do que ele é capaz de absorver.

“Dada a natureza do governo, dado o tipo de inteligência coletiva, é um mistério como eles não foram bem-sucedidos em reequilibrar seu modelo econômico”, disse.

Nem todos veem os laços mais estreitos com a China como a forma mais fácil de passar a depender menos dos EUA. De acordo com Stephen Nagy, chefe do projeto China no centro de estudos Macdonald-Laurier Institute, em Ottawa, o acordo de redução de tarifas de Carney com Xi parece ter sido feito com a ideia de dar mais poder de barganha aos canadenses antes das negociações sobre o pacto comercial Estados Unidos-México-Canadá (USMCA).

“Acho que a aposta dele está errada”, acrescentou, prevendo que Trump não se deixará pressionar pelo acordo com os chineses.

Carney disse que o Canadá respeita o USMCA de não buscar acordos de livre comércio com países que não são considerados economias de mercado.

O México, por sua vez, está cauteloso em se aproximar demais da China e colocar em risco o acesso ao mercado dos EUA.

“Não vemos necessidade de um acordo de livre comércio com a China agora”, disse uma autoridade mexicana da área de comércio exterior. “Já estamos no CPTPP e temos 60% do PIB mundial coberto.”

Os parceiros comerciais de Pequim realmente precisam que a China ressuscite seu consumo, segundo Fred Neumann, economista-chefe para a Ásia-Pacífico do HSBC.

Wang, o ministro do Comércio, disse que passar a importar mais é uma prioridade, enquanto Pequim se prepara para lançar seu próximo plano quinquenal em março, alinhado ao compromisso de aumentar o peso do consumo no PIB.

Esse reequilíbrio, contudo, é um projeto de longo prazo. Trump ainda tem três anos no cargo, e o próximo governo poderia voltar a criar coalizões para conter a China.

A China precisa “estudar em profundidade a lógica das ações dos EUA dentro das instituições internacionais e os possíveis próximos passos que pode dar para responder melhor a ofensivas estratégicas cada vez mais agressivas no futuro”, escreveu, em 2023, Zhao Pu, na época na Universidade Renmin e hoje pesquisador no Instituto de Estudos Americanos, da ACSC. (Tradução de Sabino Ahumada)

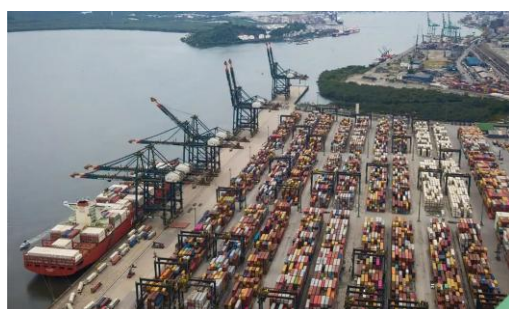
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2026

FT: NOVA TARIFA FIXA DE TRUMP BENEFICIARÁ A CHINA E O BRASIL

Aliados dos EUA, incluindo o Reino Unido, a UE e o Japão, foram os mais afetados

Por Peter Foster, Steff Chávez e James Politi, Em Financial Times — Londres e Washington



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

Uma análise do novo regime feita pela organização independente de monitoramento do comércio Global Trade Alert constatou que o Brasil terá a maior redução nas taxas tarifárias médias — uma queda de 13,6 pontos percentuais —, seguido pela China, com uma redução de 7,1 pontos percentuais.



Aliados de longa data dos EUA, incluindo o Reino Unido, a UE e o Japão, serão os mais afetados pela nova taxa, que o presidente americano introduziu depois que a Suprema Corte considerou grande parte de sua política comercial anterior ilegal na sexta-feira (20).

Trump havia inicialmente usado a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA, na sigla em inglês) para impor tarifas aos parceiros comerciais dos EUA, mas uma decisão majoritária do tribunal anulou essas tarifas.

Após o anúncio da sentença, Trump afirmou que substituiria as tarifas da IEEPA por uma tarifa geral de 10% — que ele elevou para 15% no sábado (21). A medida deve entrar em vigor nesta terça-feira (24), mas terá validade apenas por 150 dias, necessitando de nova autorização do Congresso.

Neste domingo (22), o representante comercial dos EUA, Jamieson Greer, defendeu o novo regime e prometeu prosseguir com as investigações sobre práticas comerciais que podem resultar em mais taxas.

“Não temos a mesma flexibilidade que a IEEPA nos dava”, mas “vamos realizar investigações que nos permitam impor tarifas se isso for justificado pela investigação”, disse Greer à CBS. “Portanto, esperamos ter continuidade no programa tarifário atual.”

Greer disse que Trump aumentou a nova taxa global de 10% para 15% porque “a urgência da situação exige que ele use toda a sua autoridade”.

O representante comercial afirmou que vinha conversando com seus homólogos em outros países sobre acordos já firmados, incluindo os da União Europeia, e que nenhum parceiro comercial havia declarado que “o acordo está cancelado”. “Eu venho dizendo a eles há um ano que, independentemente de ganharmos ou perdermos [no tribunal], teríamos tarifas... É por isso que eles assinaram esses acordos, mesmo enquanto o litígio estava pendente”, disse ele.

E acrescentou: “Ainda não ouvi ninguém me dizer que o negócio está cancelado. Eles querem ver como isso se desenrola.”

Johannes Fritz, economista e diretor executivo da GTA que conduziu a análise, disse: “Países como China, Brasil, México e Canadá, que foram mais duramente criticados pela Casa Branca e alvo de tarifas da IEEPA sob ordens executivas especiais, foram os que viram suas tarifas caírem mais.”

Os fabricantes asiáticos, como os do Vietnã, Tailândia e Malásia, que frequentemente são apontados por Trump por apresentarem enormes superávits comerciais com os EUA, se beneficiarão do novo regime. Sua base industrial, incluindo vestuário, móveis, brinquedos e plásticos, terá um desempenho particularmente bom.

Greer, entretanto, afirmou que seu escritório espera iniciar investigações sobre práticas comerciais desleais relacionadas ao excesso de capacidade industrial, que “abrangerão muitos desses países da Ásia que têm capacidade excedente”.

“Estamos analisando práticas comerciais desleais e coisas como o arroz no exterior, onde as pessoas recebem muitos subsídios e acabam prejudicando nossos produtores de arroz aqui”, disse ele.

Greer acrescentou que as novas tarifas globais não afetariam o próximo encontro de Trump com o presidente chinês Xi Jinping.

O objetivo do acordo bilateral é “manter a estabilidade, garantir que os chineses estejam cumprindo sua parte do acordo e comprando produtos agrícolas americanos” e jatos da Boeing, e “nos enviando as terras raras de que precisamos”.



Fritz afirmou que o futuro de todas as tarifas agora está envolto em incerteza, com o governo sinalizando sua intenção de impor medidas adicionais específicas para cada país por meio da Seção 301 da Lei de 1974.

“Este regime tem uma duração potencial de apenas 150 dias. A administração sinalizou que agora se concentrará nas leis que permitem a imposição de tarifas, portanto, na prática, o jogo recomeça do zero”, disse ele.

Os Estados Unidos já iniciaram investigações da Seção 301 contra o Brasil e a China.

O novo regime tarifário afetará principalmente os principais aliados dos EUA, já que suas exportações são dominadas por aço, alumínio e automóveis — setores que estão sujeitos a outras tarifas que permanecem em vigor após a decisão de sexta-feira.

O secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, disse à CNN neste domingo que todos os parceiros comerciais dos EUA queriam manter os acordos negociados com Trump.

“Estamos em contato com nossos parceiros comerciais estrangeiros, e todos eles desejam manter os acordos comerciais que foram firmados”, disse Bessent.

Ele acrescentou que a nova tarifa global de 15%, combinada com os demais impostos por outras leis, mitigaria qualquer impacto negativo da decisão da Suprema Corte sobre as perspectivas fiscais dos Estados Unidos.

“A receita do Tesouro dos EUA para 2026, segundo as projeções, permanece inalterada”, afirmou ele.

O maior prejudicado pela nova taxa fixa global é o Reino Unido, que havia garantido uma tarifa de 10% sobre muitos produtos, mas agora verá um aumento de 2,1 pontos percentuais em sua taxa tarifária média.

A UE, que garantiu uma taxa tarifária de 15% em seu acordo comercial com Washington, verá um aumento geral de 0,8%, com a Itália e a França sendo os países mais afetados quando cerca de 1.100 categorias de produtos isentos forem consideradas nos cálculos.

A Câmara de Comércio Britânica afirmou que 40.000 empresas do Reino Unido que exportam mercadorias para os EUA ficarão “desapontadas” com o novo regime e instou o governo britânico a dialogar com Washington.

A ex-funcionária do departamento de comércio do Reino Unido, Allie Renison, agora na consultoria SEC Newgate, disse que a situação deixou os britânicos diante de um dilema: ressonar por um acordo melhor ou esperar para ver se serão superados por medidas alternativas.

“É possível que o presidente Trump esteja disposto a encontrar uma maneira de re aplicar a taxa de 10% ao Reino Unido, mas provavelmente ao custo de novas concessões, e não como uma medida de boa fé”, acrescentou ela.

A nova tarifa global de 15% imposta por Donald Trump beneficiará principalmente os países que ele criticou duramente, incluindo China e Brasil, segundo análises de dados.

Uma análise do novo regime feita pela organização independente de monitoramento do comércio Global Trade Alert constatou que o Brasil terá a maior redução nas taxas tarifárias médias — uma queda de 13,6 pontos percentuais —, seguido pela China, com uma redução de 7,1 pontos percentuais.

Aliados de longa data dos EUA, incluindo o Reino Unido, a UE e o Japão, serão os mais afetados pela nova taxa, que o presidente americano introduziu depois que a Suprema Corte considerou grande parte de sua política comercial anterior ilegal na sexta-feira.



Trump havia inicialmente usado a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA, na sigla em inglês) para impor tarifas aos parceiros comerciais dos EUA, mas uma decisão majoritária do tribunal anulou essas tarifas.

Após o anúncio da sentença, Trump afirmou que substituiria as tarifas da IEEPA por uma tarifa geral de 10% — que ele elevou para 15% no sábado. A medida deve entrar em vigor na terça-feira, mas terá validade apenas por 150 dias, necessitando de nova autorização do Congresso.

No domingo, o representante comercial dos EUA, Jamieson Greer, defendeu o novo regime e prometeu prosseguir com as investigações sobre práticas comerciais que podem resultar em mais taxas.

“Não temos a mesma flexibilidade que a IEEPA nos dava”, mas “vamos realizar investigações que nos permitam impor tarifas se isso for justificado pela investigação”, disse Greer à CBS. “Portanto, esperamos ter continuidade no programa tarifário atual.”

Ele disse que Trump aumentou a nova taxa global de 10% para 15% porque “a urgência da situação exige que ele use toda a sua autoridade”.

Greer afirmou que vinha conversando com seus homólogos em outros países sobre acordos já firmados, incluindo os da União Europeia, e que nenhum parceiro comercial havia declarado que “o acordo está cancelado”.

“Eu venho dizendo a eles há um ano que, independentemente de ganharmos ou perdermos [no tribunal], teríamos tarifas... É por isso que eles assinaram esses acordos, mesmo enquanto o litígio estava pendente”, disse ele. E acrescentou: “Ainda não ouvi ninguém me dizer que o negócio está cancelado. Eles querem ver como isso se desenrola.”

Johannes Fritz, economista e diretor executivo da GTA que conduziu a análise, disse: “Países como China, Brasil, México e Canadá, que foram mais duramente criticados pela Casa Branca e alvo de tarifas da IEEPA sob ordens executivas especiais, foram os que viram suas tarifas caírem mais.”

Os fabricantes asiáticos, como os do Vietnã, Tailândia e Malásia, que frequentemente são apontados por Trump por apresentarem enormes superávits comerciais com os EUA, se beneficiarão do novo regime tarifário. Sua base industrial, incluindo vestuário, móveis, brinquedos e plásticos, terá um desempenho particularmente bom.

Mas Greer afirmou que seu escritório espera iniciar investigações sobre práticas comerciais desleais relacionadas ao excesso de capacidade industrial, que “abrangerão muitos desses países da Ásia que têm capacidade excedente”. “Estamos analisando práticas comerciais desleais e coisas como o arroz no exterior, onde as pessoas recebem muitos subsídios e acabam prejudicando nossos produtores de arroz aqui”, disse ele.

Greer acrescentou que as novas tarifas globais não afetariam o próximo encontro de Trump com o presidente chinês Xi Jinping.

O objetivo do acordo bilateral é “manter a estabilidade, garantir que os chineses estejam cumprindo sua parte do acordo e comprando produtos agrícolas americanos” e jatos da Boeing, e “nos enviando as terras raras de que precisamos”.

Fritz afirmou que o futuro de todas as tarifas agora está envolto em incerteza, com o governo sinalizando sua intenção de impor medidas adicionais específicas para cada país por meio da Seção 301 da Lei de 1974. “Este regime tem uma duração potencial de apenas 150 dias. A administração sinalizou que agora se concentrará nas leis que permitem a imposição de tarifas, portanto, na prática, o jogo recomeça do zero”, disse ele.



Os Estados Unidos já iniciaram investigações da Seção 301 contra o Brasil e a China. O novo regime afetará principalmente os principais aliados dos EUA, já que suas exportações são dominadas por aço, alumínio e automóveis — setores que estão sujeitos a outras tarifas que permanecem em vigor após a decisão de sexta-feira.

O secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, disse à CNN no domingo que todos os parceiros comerciais dos EUA queriam manter os acordos negociados com Trump.

“Estamos em contato com nossos parceiros comerciais estrangeiros, e todos eles desejam manter os acordos comerciais que foram firmados”, disse Bessent.

Bessent acrescentou que a nova tarifa global de 15%, combinada com os demais impostos por outras leis, mitigaria qualquer impacto negativo da decisão da Suprema Corte sobre as perspectivas fiscais dos Estados Unidos. “A receita do Tesouro dos EUA para 2026, segundo as projeções, permanece inalterada”, afirmou.

O maior prejudicado pela nova taxa fixa global é o Reino Unido, que havia garantido uma tarifa de 10% sobre muitos produtos, mas agora verá um aumento de 2,1 pontos percentuais em sua taxa tarifária média.

A UE, que garantiu uma taxa tarifária de 15% em seu acordo comercial com Washington, verá um aumento geral de 0,8 ponto percentual, com a Itália e a França sendo os países mais afetados quando cerca de 1.100 categorias de produtos isentos forem consideradas nos cálculos.

A Câmara de Comércio Britânica afirmou que 40.000 empresas do Reino Unido que exportam mercadorias para os EUA ficarão “desapontadas” com o novo regime e instou o governo britânico a dialogar com Washington.

A ex-funcionária do departamento de comércio do Reino Unido, Allie Renison, agora na consultoria SEC Newgate, disse que a situação deixou os britânicos diante de um dilema: pressionar por um acordo melhor ou esperar para ver se serão superados por medidas alternativas.

“É possível que o presidente Trump esteja disposto a encontrar uma maneira de reapplicar a taxa de 10% ao Reino Unido, mas provavelmente ao custo de novas concessões, e não como uma medida de boa fé”, acrescentou ela.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/02/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

COMO STF VIROU MAIS SUPREMO QUE TRIBUNAL E FOI DO APLAUSO A ALVO DE DESCONFIANÇA

- Supremo de hoje é o filho feio cuja paternidade ninguém quer assumir
- Problemas do tribunal foram moldados por seus ministros e também por políticos, empresários e sociedade civil

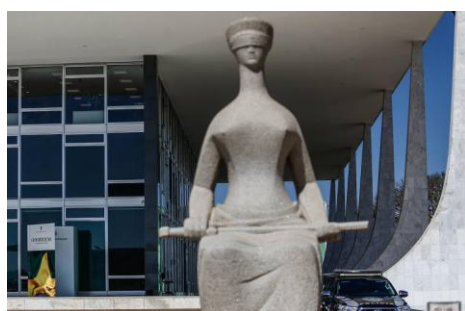
Por Felipe Recondo - Jornalista, autor de "Tanques e Togas", "Os Onze" e "O Tribunal" , apresentador do Sem Precedentes e criador do canal Recondo e Os Onze

[RESUMO] Texto apresenta um panorama da trajetória do STF nas últimas décadas para explicar como o tribunal se viu enredado em casos que ferem sua legitimidade e isenção, sendo o caso Master o mais recente deles. Antes de postura excessivamente discreta, o Supremo teve suas atribuições turbinadas após a Constituição de 1988, passando a intervir em praticamente todos os debates do país, na brecha aberta pela omissão dos demais Poderes e da desmobilização da sociedade civil. Nos

anos seguintes, esse ativismo, inicialmente aplaudido, deu margem a atuações personalistas, desvios de conduta, decisões politizadas e suspeitas de favorecimento pessoal que macularam a imagem do tribunal como um todo.

Filho feio não tem pai. O ditado popular lembra que ninguém assume a responsabilidade quando algo dá errado ou produz consequências negativas imprevistas. O Supremo de hoje é o filho feio cuja paternidade ninguém quer assumir. Muitos dos que contribuíram para o estado atual olham de lado ou renegam parcela de responsabilidade.

A imagem mostra uma escultura da Justiça, representada por uma figura feminina com os olhos vendados, segurando uma balança. A estátua está em primeiro plano, enquanto ao fundo se vê um edifício moderno com janelas de vidro e colunas. Há também um carro estacionado próximo à escultura e uma bandeira do Brasil visível.



Escultura "A Justiça" em frente ao prédio do Supremo Tribunal Federal, na Praça dos Três Poderes, em Brasília - Gabriela Biló/Folhapress

Este STF tem os contornos de Gilmar Mendes, Cármen Lúcia, Dias Toffoli, Luiz Fux, Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Nunes Marques, André Mendonça, Cristiano Zanin e Flávio Dino. É moldado por decisões individuais, pelos julgamentos colegiados e pelo comportamento de cada um fora do tribunal.

Mas o Supremo chegou a este ponto também por ação da classe política, das elites econômicas, dos governos, das oposições, da imprensa, da sociedade civil organizada e de parte da academia. Foi sendo esculpido por críticas e elogios, pelo aplauso fácil, por análises descompromissadas.

Diversas instituições e diferentes atores são responsáveis, em alguma medida, por este STF com amplos poderes de intervenção nos mais diversos campos, dos direitos fundamentais ao funcionamento da política, e guiado por uma geração de ministros que se acostumou a ser chamada para resolver problemas que os responsáveis imediatos por eles não queriam ou não conseguiam solucionar.

O DNA deste Supremo precisa ser rememorado para sabermos como chegamos até aqui, como fizemos parte disso e como saímos dessa realidade.

O STF é uma aposta da Constituição de 1988 para efetivar os novos direitos sociais e proteger garantias fundamentais, para controlar atos do governo caso a oposição não tivesse instrumentos para isso. Construiu-se um tribunal com amplos poderes e de fácil acesso a quem se sentisse prejudicado —de partidos políticos minoritários a organizações sociais, sindicatos e associações de classe.

Um novo projeto de país escrito na Constituição, mas cuja execução dependia de ministros forjados por uma ordem constitucional vencida. Antes de 88, o Supremo era mais tribunal do que Supremo. Era chamado a intervir, mas não fazia mais do que observar. Os conflitos não eram com ele. O Congresso, diria o ministro Octavio Gallotti, não estava fechado para ser substituído por decisão judicial. Observação que traduz uma visão de STF dos anos 1990.

Este Supremo excessivamente discreto e também deferente em demasia à política mereceu críticas generalizadas. Esperava-se mais dele, porém seus membros não estavam dispostos a entregar. A corte Moreira Alves, ministro símbolo e maior força daquele Supremo, foi substituída pela corte Gilmar Mendes, um dos principais autores do tribunal das últimas duas décadas.

E se hoje é costume fazer a lista das decisões mais controversas do STF, no começo dos anos 2000 a moda era celebrar as decisões que, no mérito, agradavam parte da sociedade civil organizada, como se elas também não fossem controversas jurídica e politicamente.



Um dos primeiros marcos dessa mudança foi o caso Ellwanger, o editor e escritor cujos livros refutavam a existência do Holocausto. Em 2003, o tribunal negou-lhe um habeas corpus por julgar que a liberdade de expressão não era absoluta.

Aquele foi um ponto de virada para um tribunal que começaria a se estabelecer como protetor e promotor dos direitos fundamentais. Vieram depois tantos casos celebrados: união homoafetiva, aborto de fetos anencefálicos, criminalização da homofobia, liberdade de manifestação no caso da Marcha da Maconha, limitação ao direito de greve de servidores públicos.

No ano seguinte ao caso Ellwanger, outra faceta do STF se iniciava. O caso Mira Estrela foi dos primeiros em que o tribunal interferiu diretamente em uma escolha política dos legisladores para definir quantos vereadores poderia ter cada cidade do país. Naquele momento, uma decisão vista como moralizadora.

Afinal, não se podia deixar nas mãos dos políticos a definição de regras que poderiam beneficiá-los diretamente. Diante da decisão, o Congresso reagiu, aprovando uma proposta de emenda à Constituição.

O tribunal moralizador dos costumes políticos também foi aplaudido por manter a constitucionalidade da Lei da Ficha Limpa, por intervir no Congresso para garantir o direito de minorias políticas instaurarem comissões parlamentares de inquérito e por assegurar a cassação de parlamentares que mudassem de partido.

Em 2006, o terceiro capítulo. Até 2001, o Supremo só podia processar parlamentares com a autorização do Congresso, que nunca deu essa aval. O tribunal era visto como parte de um sistema que mantinha a corrupção política impune. A absolvição do ex-presidente Fernando Collor confirmou essa percepção pública.

Mas aí o Congresso dispensou a licença prévia (2001) e, em 2006, veio o caso do mensalão. O tribunal, sob a presidência de Ayres Britto, condenou lideranças políticas, ministros de governo e presidentes de partidos políticos. Uma virada de chave. Vieram depois o mensalão do PSDB, a Lava Jato e uma lista extensa de políticos com contas a acertar com o STF.

O Supremo passava a exercer poderes mais amplos, sob o aplauso da imprensa, da sociedade civil organizada, das elites intelectuais e progressistas, das minorias políticas. Um tribunal com este protagonismo, contudo, passa também a colecionar críticos —e seus ministros não se prepararam devidamente para esta realidade. A superexposição e a hiperindividualização do processo decisório revelaram também um Supremo fragmentado, com ministros seguindo agendas próprias.

A autoridade começa a se deteriorar quando o Supremo passa a ser menos um tribunal e unicamente um Supremo, um órgão político que se vale das armas do processo judicial para a obtenção dos resultados que almeja. Uma instituição sempre à disposição para se envolver nos conflitos do momento, guiando-se mais pelo tempo e pelas ferramentas da política e menos pelo tempo e pelos argumentos do processo judicial.

Uma percepção que se agrava quando as decisões são individuais, como se sempre houvesse um ministro de plantão para resolver a crise do grupo político mais próximo, para interferir individualmente nos rumos daquilo que ele, solitariamente, acha estar errado, seja por meio da ação —as liminares monocráticas— ou por obstrução —os pedidos de vista a perder de vista.

O ministro Marco Aurélio inaugurou a prática em 1993, quando sozinho concedeu uma liminar para suspender o início da revisão constitucional (liminar que foi cassada pelo plenário). Depois vieram dezenas de liminares, dos mais variados ministros: autorizando a interrupção da gravidez em caso de anencefalia (Marco Aurélio), impedindo a posse de Lula como ministro (Gilmar Mendes), liberando a abertura de igrejas durante a Páscoa na pandemia (Nunes Marques), interrompendo o processo de impeachment de Dilma Rousseff (Edson Fachin), anulando acordos e multas da Lava Jato (Dias Toffoli).

Adicionalmente, há ministros cujas práticas e cujos comportamentos não condizem com o que tradicionalmente se espera de um juiz. A Lei Orgânica e o Código de Ética da Magistratura, nas palavras de um ministro, revelam como alguns dos integrantes do STF agem como juízes aposentados e políticos em atividade.

Não se espera que ministros abandonem suas vidas privadas quando chegam ao STF. Eles continuam sendo pessoas comuns, com seus círculos de amizade. Também não se cobra que vivam isolados do mundo ou encastelados em Brasília. Todavia, como disse o ministro Toffoli ao chegar ao Supremo, é preciso "estar convencido de que sua vida mudou; é como quem vai para a vida religiosa e muda de nome". O que acontece, com raras exceções, parece o oposto: o cargo garante incentivos na vida social, nas relações privadas e mesmo na vida financeira.

Brasília fomenta essa transformação. O setor privado também se vale dela. Bancos querem logo encontrar um ministro que lhes sirva de ponte. Empresas convidam ministros para eventos em que são as estrelas, para falarem de problemas que terão de julgar. A imprensa, que critica os ministros que falam demais, usa e abusa dos offs que servem de munição de um contra o outro.

Este era o quadro em 2019, quando Jair Bolsonaro assumiu o comando do país e imprimiu uma agenda anticonstitucional. Aquela instituição pensada em 1988 para conter abusos do Executivo quando o Congresso não tivesse instrumentos para isso —o Supremo— estava com sua legitimidade abalada. Anos de conflitos internos, excesso de individualismo e interferência política deixaram o tribunal fragilizado.

Vieram a pandemia e a ameaça autoritária bolsonarista. O Supremo se uniu. As críticas ao tribunal ficaram em segundo plano. O STF foi peça fundamental para conter Bolsonaro e sua agenda. As decisões do colegiado foram importantes para o combate à onda da Covid. O Supremo ganhou, graças a Bolsonaro, uma chance de recomeço.



Se o Congresso e o Executivo renovam suas autoridades a cada ciclo eleitoral, o Supremo ganhou um respiro ao vencer as ameaças da direita autoritária. E o que fez com essa nova chance? Aproveitou a oportunidade para correção de rumos? Não necessariamente.

A colunista do jornal O Globo, Malu Gaspar, publicou a informação de que Alexandre de Moraes teria ligado ao presidente do Banco Central durante a análise da compra do

Banco Master. O ministro afirma ter tratado apenas da Lei Magnitsky. Danilo Verpa/Folhapress

É bem verdade que o país não entra em modo repouso para que o STF arrume a casa. São inúmeras as crises: Executivo e Legislativo em conflito, diante do vácuo deixado pelo fim do presidencialismo de coalizão; uma crise na governança orçamentária; a implosão do centro democrático e a polarização das forças políticas, tendo a internet como ambiente que intensifica as divisões, e a imprensa que passa a seguir a lógica das redes em busca de audiência.

Para todos esses casos, está lá o Supremo pronto a intervir. E em muitas das intervenções, o tribunal aprofunda seus problemas, como no voluntarismo das investigações de ofício (inquérito das fake news, que completa 7 anos em março) ou na jurisprudência mutante sobre o foro privilegiado (que deixa o Congresso sob a espada do STF).

A receita é maléfica: um tribunal superexposto, fragmentado internamente, cujas práticas levantam dúvidas sobre a imparcialidade de alguns de seus membros. Um tribunal que passou a rodar na frequência da política, mas sem os instrumentos necessários para renovar sua legitimidade, sendo constantemente chamado a intervir como se ator isento fosse.



Os inimigos do Supremo, nas palavras de um integrante do tribunal, aproveitam-se dessa fragilidade para conter a ação da corte. A lista de interessados em evitar determinados julgamentos e investigações é extensa. O tribunal pode, diante do delicado momento por que passa, deixar parados processos que o fariam avançar pautas necessárias.

Os ministros estão cientes disso, mas reagem de formas diferentes. Alguns pisam no acelerador para contra-atacar os detratores, para dar respostas àqueles que acreditam estar minando as fundações do tribunal. É esse o ritmo hoje. O ministro Edson Fachin defende um código de conduta, uma forma de dar resposta às críticas. Qualquer que seja a alternativa seguida, a solução ainda parece distante.

O Supremo, nas palavras de Moreira Alves, tornou-se uma instituição "abastada da realidade política". Precisa voltar a ser visto como um tribunal, assim como seus ministros precisam voltar a ser enxergados como juízes.

O STF deve dar resposta categórica às acusações de desvios, implementar a transparência e a impessoalidade que cobra dos outros Poderes e pensar em reformas, ainda que pontuais, que o ajudem a robustecer a legitimidade necessária para continuar a cumprir sua missão e recuperar apoio da sociedade.

Hoje o Supremo é uma ilha cercada e ameaçada por um oceano revolto.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

ANTES DE PRIVATIZAÇÃO, CELEPAR ASSINA CONTRATO DE R\$ 438,7 MILHÕES COM GOVERNO DO PR

- Leilão foi suspenso pelo STF por dúvidas a respeito do tratamento de dados pessoais
- Governo estadual afirma que desestatização segue todos os trâmites legais

Por Alex Sabino

Dezessete dias antes de o ministro Flávio Dino, do STF (Supremo Tribunal Federal), suspender a privatização da Celepar (Companhia de Tecnologia da Informação do Paraná), a empresa assinou contrato de R\$ 438.706.992,08 com a Secretaria de Segurança Pública do estado.

O acordo foi sacramentado no último dia 5. Neste domingo (22), Dino atendeu a pedido do PT e do PSOL para paralisar o processo de venda da estatal. Ele argumentou ser preciso esclarecer a "ausência de balizas normativas claras sobre o controle o tratamento de dados pessoais sensíveis". O certame estava marcado para 17 de março na B3, em São Paulo.

Homem de terno escuro e gravata azul fala ao microfone com a mão direita levantada, sentado diante de fundo vermelho com texto branco 'segurança jurídica'.

O ministro Flávio Dino fala sobre segurança jurídica em evento do portal Jota, em Brasília

A Celepar armazena todos os dados referentes à segurança pública do Paraná. O ministro lembrou que a proteção dessas informações sensíveis é um direito fundamental, segundo a Constituição Federal, "o que impõe patamar mais elevado de cautela".

Nos autos, o governo paranaense disse que já teria sido concluído um processo total de segregação de dados. Isso garantiria a soberania digital e a autonomia em relação à Celepar privatizada. Haveria a migração das informações para o SERPRO (Serviço Federal de Processamento de Dados), estatal federal do setor. O argumento foi apresentado ao STF e para obtenção de mandado de segurança no TJ-PR (Tribunal de Justiça do Paraná).

O contrato entre a Secretaria de Segurança Pública e a Celepar não faz qualquer menção ao SERPRO ou à transferência de dados para uma nuvem federal.

A Secretaria de Segurança Pública do Paraná afirma que as conversas com o SERPRO foram iniciadas em 5 de janeiro deste ano e a intenção é contratar a estatal para usar a nuvem do governo.

O órgão diz também que "a desestatização da Celepar segue todos os trâmites legais adequados, o que inclui a migração de dados da estatal de TI para os servidores da Secretaria da Segurança Pública, respeitando os preceitos da LGPD, o que foi apresentado à sociedade em audiência pública e ao STF na ADI que questiona o processo. A governança dos dados continuará sob tutela do Estado."

Pelo acordo, a Celepar vai manter, por cinco anos, os mesmos serviços que já presta hoje à Secretaria: armazenamento, hospedagem e gestão de dados de infraestrutura. Se a empresa for privatizada, o novo proprietário terá desde o primeiro dia esse contrato com o governo estadual. Mas segundo o governo, haverá serviços adicionais de desenvolvimento e sustentação de sistemas que serão executados se o controle da empresa foi público ou privado.

"Se a migração para a 'Nuvem de Governo' do SERPRO fosse um plano concreto e em execução, como alega a Secretaria de Segurança Pública, o contrato deveria prever serviços especializados de migração, segregação física e cronograma de desativação na Celepar e esses termos não aparecem no instrumento assinado", afirma Paulo Jordanesson Falcão, co-autor da ADI no STF, advogado do PSOL no Paraná e da comissão de trabalhadores contra a privatização da Celepar.

A decisão de Dino aconteceu porque a lei federal diz que informações pessoais têm de ser tratadas pelo estado, seja no armazenamento ou na transmissão. Se ela fosse privatizada, poderia ficar sob responsabilidade do vencedor do certame.

Em seu despacho, o ministro também condenou as sucessivas decisões divergentes dadas pelo TCE-PR (Tribunal de Contas do Paraná). Segundo ele, "configura indesejado cenário de insegurança jurídica, inclusive para futuros participantes da desestatização."

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

TERMINAL DA CARGILL EM SANTARÉM SEGUE FECHADO EM MEIO A PROTESTOS

- Acampados desde janeiro, manifestantes também bloqueiam a entrada da unidade contra o plano de hidrovias
- Entidades apontam impactos considerados 'significativos' com a dragagem no Tapajós

As operações no terminal portuário fluvial da Cargill em Santarém, no Pará, permanecem paralisadas na manhã desta segunda-feira (23), já que manifestantes indígenas continuam a ocupar as instalações, informou a assessoria de imprensa da trading norte-americana de grãos.

Os manifestantes ocupavam a entrada da Cargill desde 22 de janeiro em protesto contra o projeto, assinado pelo presidente Lula (PT), que inclui dragagem nos rios Tapajós, Madeira e Tocantins. Ao longo dos dias, o número de pessoas no ato aumentou e chegou a 1.200, segundo a organização.

Na sexta-feira (20), os funcionários da Cargill foram forçados a evacuar o terminal privado, aumentando as tensões entre os grupos locais e a empresa devido aos planos de dragagem dos rios para escoar produtos em rios da Amazônia.



Indígenas ocupam parte interna da Cargill após 30 dias de acampamento em frente a empresa, em Santarém (PA), contra o plano de hidrovias em rios da Amazônia, do governo federal - Gabriel Lobato/Divulgação

No mesmo dia, indígenas e representantes de grupos sociais também protestaram em frente ao escritório da Cargill na zona sul

de São Paulo. O ato foi em apoio aos povos da região do Tapajós, no Pará.

Documentos da Semas (Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade) do governo do Pará, do ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade) e do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) apontam impactos considerados "significativos" a partir de dragagem no Tapajós.

Entre esses impactos estão alteração da qualidade da água, assoreamento do leito do rio, prejuízo à pesca, alteração de rotas de transporte usadas por comunidades ribeirinhas e indígenas, risco de insegurança alimentar nessas comunidades e alteração em ciclos de reprodução da tartaruga-da-amazônia, numa área que é a segunda maior em reprodução da espécie.

No começo de fevereiro (13), a Justiça Federal acatou pedido da Cargill e determinou a desocupação forçada, no prazo de 48 horas, de vias de acesso ao complexo portuário da cidade, onde fica a sede da empresa. O MPF (Ministério Público Federal) recorreu e conseguiu derrubar a decisão. Contudo, no domingo (15), o recurso do MPF foi anulado, e a determinação da Justiça voltou a valer.

Em uma nova decisão, na tarde da última quinta (19), a Justiça reforçou o prazo de 48 horas para a saída dos manifestantes, o que levou o MPF interpor novamente um recurso, alegando que a medida ignora ritos obrigatórios de mediação e coloca em risco a integridade física dos manifestantes.

O projeto de hidrovias já foi alvo de protestos na COP30, conferência do clima das Nações Unidas realizada em novembro em Belém. Na ocasião, as ministras Sônia Guajajara e a Marina Silva, do Meio Ambiente, afirmaram que a consulta prévia com as comunidades seria feita. Contudo, a promessa até agora não foi cumprida.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 23/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CHINA PROJETA PRIMEIRO PORTA-CONTÊNERES COM REATOR NUCLEAR DE TÓRIO E ZERO EMISSÕES

Da Redação Indústria naval 23/02/2026 - 18:22



A Corporação Estatal de Construção Naval da China (CSSC) e a Corporação Nacional Nuclear da China Relatórios estão em fase final de projeto para a construção de um navio porta-contêineres com capacidade para 14.000 TEUs movido por um reator nuclear de sal fundido de tório (TMSR) e zero emissões de gases do efeito estufa. A expectativa das autoridades chinesas é que as avaliações sejam encerradas em 2026 e a construção, iniciada antes do fim da década atual.

De acordo com o relatório preliminar do projeto, o navio não usará combustíveis marítimos convencionais e será movido inteiramente por um sistema TMSR de circuito fechado, que deverá gerar centenas de megawatts de energia térmica. Ele será construído em um dos estaleiros afiliados à Corporação Estatal de Construção Naval da China (CSSC) e será o primeiro porta-contêineres do mundo a usar a tecnologia de sais fundidos de tório, tecnologia preferida por engenheiros nucleares chineses, que a consideram mais segura, mais eficiente e com ganhos em escala na comparação com reatores tradicionais de urânio.

Em 2023, o estaleiro Jiangnan da CSSC apresentou proposta de um porta-contêineres de 24.000 TEUs com reator de sal fundido de quarta geração. Esse projeto, segundo os que o planejaram,

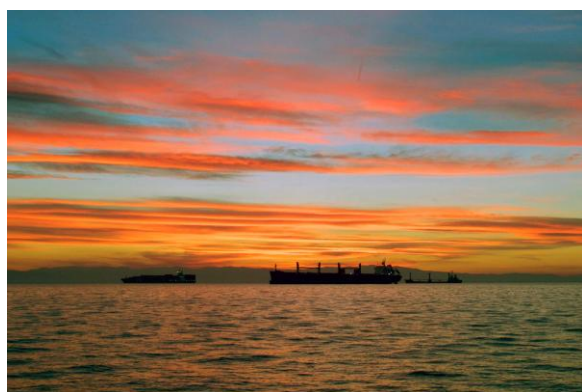
apresenta elevados padrões de segurança, com o reator operando a altas temperaturas e baixas pressões e com sistema que evita a fusão do núcleo. Mas a construção das embarcações não significa, a princípio, que poderão ser operadas comercialmente. Apesar de os navios movidos a energia nuclear oferecerem vantagens em termos de autonomia, desempenho ambiental e eficiência operacional, a Organização Marítima Internacional (IMO) ainda não estabeleceu regulamentações específicas para sua operação como navios mercantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

IMO IDENTIFICA 529 NAVIOS COM BANDEIRAS NACIONAIS FRAUDADAS E 356 SEM REGISTRO EM SOCIEDADE CLASSIFICADORA

Da Redação Navegação 23/02/2026 - 18:30



A Organização Marítima Internacional (IMO) informou que já identificou operando sob bandeiras falsas 529 embarcações, das quais 356 não têm classificação por nenhuma sociedade classificadora. Os dados, divulgados em fevereiro de 2026, foram compilados com o apoio de verificação da S&P Global e publicados na plataforma do Sistema Integrado Global de Informações Marítimas (GISIS) da entidade.

A lista detalha os casos por país cuja embarcação foi fraudada e seu tipo, abrangendo petroleiros, graneleiros, porta-contêineres e barcos menores. Segundo a IMO, o

problema não se limita a uma única região e há registros divulgados por governos de países da África, da Europa, do Caribe e da Oceania.

Na Europa, os Países Baixos informaram ter identificado dois sites falsos que alegavam emitir certificados de São Martinho, um território holandês no Caribe, e 17 embarcações com bandeiras falsas. A França relatou uma página falsa da administração marítima vinculada à Ilha Matthew, parte da Nova Caledônia, arquipélago sob administração francesa no Oceano Pacífico, e o Reino Unido informou que embarcações estão usando identificação da Bermuda, ilha caribenha controlada pelos britânicos.

Na África, há registro de uso fraudulento da bandeira do Malawi, além de Timor-Leste e Lesoto, que informaram à IMO que não operam registros internacionais após a descoberta de certificados fraudulentos em seus nomes. Também no continente africano, Benim, Gâmbia, Botsuana, Mali, Guiné e Comores relataram ter identificado sites e embarcações usando de forma fraudulentas suas bandeiras.

Na Oceania, o governo de Tonga notificou ter identificado 13 navios-tanque usado indevidamente sua bandeira. O governo tonganês informou, no entanto, à Organização Marítima Internacional que seu registro foi encerrado em 2002 e que embarcações estrangeiras que usam sua bandeira devem ser tratadas como apátridas perante o direito internacional.

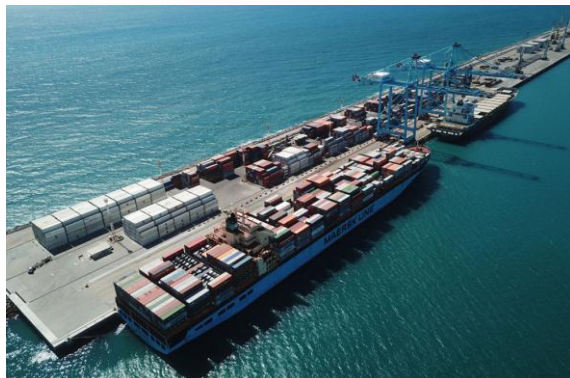
A tabela de dados da IMO inclui ainda 74 embarcações com bandeiras fraudadas da Guiana, 35 de Aruba e 32 de Curaçao, além de números menores em outros estados e territórios. De acordo a Organização, navios operando sob registros falsos podem evitar inspeções de segurança, burlar sanções ou ocultar detalhes de propriedade. Por isso, há expectativa de que o secretariado da IMO peça ao Comitê Jurídico que adote medidas adicionais para prevenir práticas ilegais de registro de navios e fortalecer os processos de verificação. O objetivo é eliminar as brechas que permitem que embarcações operem anonimamente sob identidades nacionais falsificadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

NORDESTE MOVIMENTA 329,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS POR MARES E RIOS EM 2025

Da Redação Portos e logística 23/02/2026 - 18:31



Operação de contêineres na região atingiu a marca de 21,2 milhões de toneladas com alta de 9%, a maior dos últimos 5 anos

A movimentação portuária no Nordeste foi de 329,7 milhões de toneladas de cargas em 2025. Desse total, 242,6 milhões passaram por terminais autorizados e 87 milhões pelos portos públicos da região. Os dados foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Nordeste se

tornou uma porta de saída estratégica do Brasil para o mundo no ano passado: "estamos preparando a região para ser um hub logístico eficiente e competitivo internacionalmente", ressaltou.

Um dos indicadores mais expressivos do aperfeiçoamento logístico do setor aquaviário nordestino foi a operação de contêineres, que alcançou um crescimento bastante significativo em 2025: com alta de 9,4%. Os 21,2 milhões de toneladas de contêineres concentram o maior volume registrado desde 2021.

Além de facilitar o transporte intermodal, a carga containerizada garante mais eficiência operacional, padronização, segurança e melhor uso da infraestrutura portuária. Também otimiza o transporte de grandes volumes de mercadorias, reduzindo custos e tempo de movimentação no comércio internacional. Parte integrante da estratégia de diversificação dos investimentos do Ministério de Portos e Aeroportos no Nordeste, a operação ágil dos contêineres tem outra vantagem: conecta a indústria local ao mercado global.

Outro dado de destaque com base no Estatístico da Antaq foi a movimentação de granel sólido na região, com alta de 0,06%, alcançando a marca de 244,4 milhões de toneladas. Entre as mercadorias mais transportadas estão minério de ferro, petróleo e soja, além dos contêineres. A maioria desses produtos passou pelo Terminal Marítimo Ponta da Madeira (MA), que movimentou 172,4 milhões de toneladas. Já os portos públicos de Itaqui (MA) e de Suape (PE) registraram, respectivamente, 36,8 mi e 24,3 mi de toneladas de cargas. No Terminal Portuário do Pecém (CE) passaram 20,5 mi, enquanto no Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA) foram movimentados 20,2 milhões de toneladas de granel sólido.

Segundo Silvio Costa Filho, o Ministério valoriza o papel estratégico do Nordeste para o Brasil e segue avançando na diversificação de cargas e na modernização de seus portos. "Nesse sentido, temos trabalhado para ampliar a eficiência, a competitividade e a qualidade dos serviços portuários da região. Também garantimos mais segurança para o setor e fortalecemos os corredores logísticos que impulsionam o desenvolvimento da região", destacou o ministro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

TIDEWATER ACQUIRE A WILSON SONS ULTRATUG OFFSHORE, TRANSAÇÃO TOTALMENTE EM DINHEIRO

Da Redação Offshore 23/02/2026 - 13:53

A Tidewater Inc. anunciou neste domingo (22) um acordo definitivo para adquirir todas as ações em circulação da Wilson Sons Ultratug Participações SA e sua afiliada Atlantic Offshore Services SA (WSUT) por um valor de aproximadamente US\$ 500 milhões, incluindo a assunção da dívida existente.



A companhia destaca a frota da WSUT, composta por 22 PSVs. A Tidewater passará a deter uma frota de 213 OSVs, elevando o tamanho total da frota global para 231 embarcações, incluindo barcos de apoio à tripulação, rebocadores e embarcações de manutenção.

A aquisição expande a frota atual da Tidewater de seis embarcações no Brasil para um total de 28, proporcionando escala significativa e a ampliação da capacidade operacional para suportar o crescimento contínuo do mercado brasileiro de energia offshore.

A Tidewater passa a ser uma das principais fornecedoras de PSVs construídos no Brasil: 19 dos PSVs da frota da WSUT são de fabricação brasileira. Com essas embarcações construídas no Brasil, a Tidewater passa a ter o direito de importar embarcações de bandeira internacional sob o Registro Especial Brasileiro (REB).

A frota da WSUT entrega aproximadamente US\$ 441 milhões em carteira de pedidos existente. Segundo comunicado da Tidewater, muitos dos contratos atualmente em vigor têm diárias substancialmente inferiores às diárias de mercado vigentes. Com isso, espera-se um aumento significativo nos lucros e no fluxo de caixa livre à medida que os contratos forem renovados.

A Tidewater destaca que pretende negociar a dívida amortizável de baixo custo e longo prazo da WSUT, proporcionando uma vantagem significativa no custo de capital e financiamento integrado. Quintin Kneen, presidente e diretor-executivo da Tidewater, comenta: "O acordo para a aquisição da WSUT representa mais um marco importante na contínua evolução da Tidewater. O mercado brasileiro de embarcações offshore é um dos maiores e mais competitivos do mundo, e a incorporação da WSUT à frota da Tidewater fortalecerá nossa presença no país. A WSUT possui uma excelente reputação como armadora e operadora de navios, com uma frota que está entre as mais impressionantes do mundo atualmente. Hoje, 21 das 22 embarcações da WSUT estão em operação no Brasil."

E segue: "Após analisarmos o mundo e avaliarmos diferentes regiões, o Brasil se destaca como talvez o mais atraente para a Tidewater. A escala da indústria offshore no Brasil, e em particular a indústria de embarcações offshore, é uma das maiores do mundo e acreditamos que os fundamentos de longo prazo para este mercado são altamente favoráveis. A WSUT representa uma oportunidade única de entrar no Brasil em grande escala com uma frota composta por quase 90% de embarcações construídas no Brasil. Isso proporciona à Tidewater dois benefícios distintos: primeiro, a atratividade dessas embarcações em processos de licitação comercial locais e, segundo, a oportunidade de utilizar a capacidade REB (Real Estate Board - Embarcação de Resgate em Plataforma) oferecida pela frota da WSUT com a tonelagem internacional da Tidewater para buscar oportunidades no Brasil e desfrutar do mesmo status de uma embarcação construída no Brasil. Considerando a oferta e a demanda de longo prazo por embarcações offshore no Brasil, bem como o potencial para introduzir tonelagem internacional, esta transação oferece à Tidewater uma oportunidade convincente de capitalizar sobre essas dinâmicas."

A previsão é que a transação seja concluída no final do segundo trimestre, com a WSUT gerando aproximadamente US\$ 220 milhões em receita e uma margem bruta de cerca de 58% nos primeiros 12 meses.

Kneen prossegue: "Após as bem-sucedidas transações de refinanciamento executadas durante o terceiro trimestre de 2025 e agora a aquisição da WSUT, implementamos uma série de medidas que posicionaram a Tidewater como uma das principais operadoras de embarcações de apoio offshore do mundo, com o que acreditamos ser o balanço patrimonial mais sólido do setor. Considerando a conclusão da transação, estimada para 30 de junho de 2026, teremos um índice de alavancagem

líquida inferior a 1x, o que, combinado com a substancial geração de caixa livre no curto prazo, proporcionará flexibilidade contínua para buscar oportunidades adicionais de investimento de capital.”

Termos da transação

Nos termos da transação, a Tidewater adquirirá todas as ações em circulação da WSUT mediante pagamento em dinheiro, a ser financiado com recursos próprios. Prevê-se também que a dívida existente da WSUT, de aproximadamente US\$ 261 milhões (em 30 de setembro de 2025), concedida pelo BNDES e pelo Banco do Brasil, seja refinanciada como parte da transação.

A transação foi aprovada por unanimidade pelo Conselho de Administração da Tidewater e a expectativa é de que seja concluída no final do segundo trimestre, sujeita às aprovações regulatórias necessárias e a outras condições de fechamento usuais, incluindo a aprovação do CADE.

Sobre Tidewater

A Tidewater possui e opera uma das maiores frotas de embarcações de apoio offshore do setor, com mais de 65 anos de experiência em apoio à exploração, produção, geração de energia offshore e atividades de energia eólica offshore em todo o mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

COMISSÃO DEBATE INCLUSÃO DE HIDROVIAS DA AMAZÔNIA NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO

Da Redação Navegação 23/02/2026 - 13:18



A Comissão da Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais da Câmara dos Deputados realiza audiência pública nesta terça-feira (24) para discutir o projeto (PDL 942/25) que susta os efeitos do Decreto 12.600/25, que inclui as hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização (PND).

O debate atende a requerimento da deputada Célia Xakriabá (Psol-MG) e do deputado Aírton Faleiro (PT-PA) e está marcado para as 9 horas.

Os deputados destacam que a inclusão das hidrovias no PND representa medida de grande impacto ambiental, social, cultural, espiritual e territorial, especialmente para povos indígenas e comunidades tradicionais que dependem dos rios para sua sobrevivência.

"Os rios não são infraestruturas logísticas, mas sim elementos estruturantes dos territórios, dos modos de vida e da segurança alimentar dessas populações", afirmam no documento em que pedem a audiência.

Célia Xakriabá e Aírton Faleiro relatam ainda que diversas organizações indígenas e da sociedade civil têm denunciado que o Decreto 12.600/25 foi editado sem a realização de consulta livre, prévia e informada, em desacordo com o artigo 231 da Constituição e com a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário.

Eles também apontam que há preocupação com a ausência de estudos de impacto socioambiental que considerem os efeitos das obras de dragagem, concessões e aumento do tráfego hidroviário nos ecossistemas amazônicos.

"Diante desse cenário, a realização de audiência pública mostra-se necessária e urgente, tanto para subsidiar a análise do PDL 942/25 quanto para garantir que o Parlamento cumpra seu papel constitucional de fiscalização dos atos do Poder Executivo e de defesa dos direitos dos povos originários e tradicionais da Amazônia", dizem.

Fonte: Agência Câmara de Notícias

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

TAXAS DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES CONTINUAM EM DECLÍNIO E ESPECIALISTAS PREVEEM NOVAS QUEDAS

Por Nelson Moreira Navegação 23/02/2026 - 18:09



Os preços de frete no mercado global de transporte marítimo de contêineres voltaram a cair na penúltima semana de fevereiro de 2026, informou a consultoria especializada Drewry. O Índice Mundial de Contêineres (WCI) elaborado pela empresa, com dados atualizados em 19 de fevereiro de 2026, indicou queda de 1%, para 1.919 dólares por FEU, registrando redução pela sexta semana consecutiva, influenciada pelas rotas comerciais transpacíficas e entre Ásia e Europa.

As taxas spot de Xangai para Nova Iorque registraram perda de 1%, para 2.782 dólares por FEU, enquanto as de Xangai para Los Angeles permaneceram estáveis em 2.219 dólares por FEU.

As tarifas caíram também nas rotas Ásia-Europa, registrando recuo de 1% na rota entre Xangai e Roterdã, para 2.109 por FEU, e 2% nas de Xangai para Gênova, 2.895 por FEU. Os resultados são atribuídos à combinação da demanda reduzida após o Ano Novo Chinês e aumentos ocasionais na oferta.

Segundo a consultoria, o cenário atual, com excesso de capacidade estrutural, indica um panorama desafiador para o setor de transporte de contêineres em rotas globais em 2026. Também a Xeneta, outra plataforma de análise de dados do transporte marítimo, reportou ter identificado quedas nas taxas para carregamento de contêineres. Segundo ela, em 19 de fevereiro, as taxas spot médias mostravam que, na rota Extremo Oriente-Costa Oeste dos Estados Unidos, eram de 1.889 dólares por FEU, enquanto para a Costa Leste atingiam 2.688 por FEU. Já as tarifas do Extremo Oriente para o Norte da Europa estavam em 2.251 dólares por FEU e as para o Mediterrâneo, em 3.363 dólares por FEU.

Já o segmento Norte da Europa-Costa Leste dos Estados Unidos registrava média de 1.492 dólares por FEU. A plataforma informou que a capacidade oferecida, medida como média móvel de quatro semanas, aumentou 2,7% na rota Extremo Oriente-Costa Oeste dos Estados Unidos e 2,2% na rota para a Costa Leste americana. Ao mesmo tempo, no trajeto entre o Extremo Oriente e o norte da Europa foi identificada queda de 3,4%, enquanto a capacidade para o Mediterrâneo aumentou 0,9% e entre norte da Europa e a Costa Leste americana recuou 9,6%.

Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, classificou as quedas nas taxas spot médias na semana passada nas principais rotas do Extremo Oriente para os Estados Unidos como comportamento típico do mercado, diante do aumento, embora pequeno, na capacidade oferecida. “A situação é diferente na rota do Extremo Oriente para o norte da Europa, onde a capacidade oferecida diminuiu semana após semana, mas as taxas spot continuam caindo, o que sugere mercado ainda mais fraco”, disse.

Para buscar o equilíbrio entre oferta e demanda, companhias de navegação estão gerenciando a capacidade e suspendendo viagens. De acordo com o Container Capacity Insight, da Drewry, 31 cancelamentos foram anunciados para a semana que começou nesta segunda-feira (23) na rota Transpacífica Leste-Oeste, número significativamente maior do que em anos anteriores. A Drewry prevê que as taxas spot nessa rota continuarão a cair nas próximas semanas.

Segundo a Container Capacity Insight, as companhias de navegação anunciaram oito cancelamentos de viagens na rota Ásia-Europa/Mediterrâneo para a próxima semana devido à volatilidade do mercado e ao fechamento de fábricas em função do Ano Novo Chinês (CNY). A Drewry prevê que também nessa rota as taxas spot diminuirão ligeiramente nas próximas semanas. Segundo a empresa, a queda acentuada nas taxas de câmbio à vista reflete um ambiente de mercado fraco, contrariando a expectativa sazonal de aumento na demanda e nos preços antes do Ano Novo Chinês (CNY).

Este ano, os preços atingiram o pico mais cedo do que o habitual e, se os padrões sazonais históricos continuarem, a tendência de queda poderá se estender nas próximas semanas, prevê a consultoria. Peter Sand, especialista da Xeneta, alerta que 2026 será condicionado por excesso de capacidade no transporte marítimo de contêineres, o que, avalia ele, poderá se intensificar com um potencial retorno massivo de serviços ao Mar Vermelho.

Ele destaca que o aumento das tensões entre os Estados Unidos e o Irã introduz fator adicional de incerteza, principalmente se houve novos ataques contra navios mercantes na região. Para o analista, mesmo sem escalada significativa do conflito, o deslocamento de navios militares americanos para o Oriente Médio e a retórica política podem influenciar a percepção de risco. Nesse caso, prevê, serão adiados os planos das companhias de navegação de retomar as travessias pelo Mar Vermelho e, como consequência, o reequilíbrio da capacidade oferecido até o fim de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

ARTIGO - MITOS E VERDADES SOBRE A CHAMADA “TAXA DE SECA” NA CABOTAGEM

Por Valter Branco Opinião 23/02/2026 - 09:01



A chamada Taxa de Seca (Low Water Surcharge – LWS), tradicionalmente aplicada às operações de cabotagem com origem ou destino em Manaus, voltou ao centro do debate regulatório e judicial. Historicamente apresentada como um mecanismo de compensação por supostos custos adicionais decorrentes da redução do calado durante os períodos de estiagem, essa cobrança sempre foi tratada como uma consequência quase automática das variações hidrológicas da região amazônica. O debate recente, no entanto, revelou que a

questão é bem mais complexa do que a simples dicotomia entre permitir ou proibir a taxa.

O ponto central raramente enfrentado de forma objetiva é que a discussão não deveria girar em torno da existência da Taxa de Seca, mas sim do seu valor e de sua aderência aos balanço de custos efetivamente incorridos pelos armadores. Tratar a restrição de calado como justificativa suficiente para a aplicação de uma sobretaxa generalizada, ignora aspectos fundamentais da estrutura de custos da navegação de cabotagem e da própria lógica operacional dos serviços regulares.

O argumento tradicional sustenta que, durante a seca, os navios são obrigados a operar com menor calado, transportando menos carga por viagem. Como os custos do navio permaneceriam essencialmente inalterados, a redução da receita unitária exigiria uma compensação tarifária para preservar o equilíbrio econômico da operação. Esse raciocínio possui um fundamento inicial, mas torna-se incompleto quando se observa, com maior atenção, como os custos realmente se comportam na prática.

De fato, determinados custos não se alteram no curto prazo. Despesas associadas ao capital imobilizado, afretamento ou depreciação da embarcação, seguros, tripulação e parte dos custos administrativos permanecem relativamente constantes, independentemente da quantidade de carga embarcada. Algumas tarifas portuárias também são cobradas por escala, e não por tonelagem movimentada. Esses elementos explicam por que a redução do volume transportado pode afetar a



receita por viagem, mas não autorizam, por si só, a conclusão de que o custo total da operação aumenta de forma proporcional.

Uma parcela relevante da estrutura de custos da navegação é variável e responde diretamente ao volume transportado e às condições operacionais impostas pelo menor calado. Com menos carga a bordo, há menos contêineres a serem movimentados nos portos, o que reduz custos de estiva e desestiva, o número de movimentos de guindaste e o tempo efetivo de operação portuária. Mesmo em ambientes contratuais com mínimos garantidos, o custo marginal por viagem tende a cair.

O consumo de combustível, um dos principais componentes do custo variável, também se reduz. Um navio operando com menor calado desloca menos água, apresenta menor resistência hidrodinâmica e exige menos potência para se mover. Mantida a mesma velocidade, o consumo de bunker diminui. Esse efeito, por si só, já contraria a ideia de que a operação em período de seca é necessariamente mais onerosa.

Além disso, a redução do volume de carga altera a dinâmica do serviço. Menos carga implica menos tempo de operação no porto de Manaus e nos portos que embarcam para Manaus, o que gera flexibilidade operacional. Em serviços regulares, com janelas fixas e compromissos de frequência, o tempo economizado no porto pode ser convertido em navegação a velocidades mais baixas, sem prejuízo ao cronograma. Essa prática, amplamente conhecida como *slow steaming*, gera economias adicionais de combustível. Como o consumo de bunker, uma das principais e maiores despesas da cabotagem, cresce aproximadamente com o cubo da velocidade, pequenas reduções de velocidade produzem economias desproporcionais.

Nesse contexto, a restrição de calado deve ser compreendida como uma condição operacional que exige ajustes, e não como sinônimo automático de aumento de custo por unidade transportada. Quando parte relevante dos custos variáveis diminui e a navegação segue ocorrendo sem interrupção, a aplicação de uma sobretaxa uniforme deixa de ser claramente compensatória. O que deveria ser analisado, de forma transparente, é o custo incremental líquido da operação, e não a simples existência de uma limitação física.

A experiência prática do setor ajuda a compreender por que esse debate é sensível. Desde que não haja interrupção total do tráfego fluvial no Rio Amazonas, a Taxa de Seca historicamente cumpre outro papel econômico.

Na experiência de quem viveu a rotina financeira de empresas de cabotagem, essa cobrança sempre teve outro efeito concreto: reforçar o resultado do último trimestre do ano, contribuindo de forma decisiva para o atingimento, e não raramente para a superação, das metas de resultado dos armadores. Isso ocorre porque a taxa é aplicada de forma ampla, enquanto parte importante dos custos variáveis diminui e a operação segue funcionando, ainda que com ajustes.

Nada disso significa que a Taxa de Seca não possa existir em hipótese alguma. Em situações extremas, com restrições severas, aumento comprovado de custos e riscos operacionais relevantes, mecanismos compensatórios podem ser legítimos. O problema surge quando a cobrança se transforma em regra, dissociada de uma demonstração objetiva de custo adicional, e passa a operar como uma sobretaxa generalizada.

O debate, portanto, deveria se concentrar na proporcionalidade do valor cobrado, na transparência de sua base de cálculo e na sua efetiva aderência aos custos reais enfrentados pelos operadores. Sem essa análise, corre-se o risco de transformar um instrumento que deveria ser excepcional e compensatório em uma fonte recorrente de reforço de receita, com impactos diretos sobre usuários, cadeias logísticas e sobre a credibilidade do ambiente regulatório.

Valter Branco é Engenheiro e consultor em navegação e logística e MBA em Comércio Exterior e Finanças Internacionais

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

ARTIGO - INSEGURANÇA JURÍDICA NA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO APÓS A LEI FEDERAL Nº 15.190/2025

Por Jéssica Cristine de Mira e Rafael Ferreira Filippin Opinião 23/02/2026 - 08:56



A dragagem de manutenção é a retirada de material e sedimentos do leito dos corpos d'água, com finalidade específica de manter a profundidade segura para o calado dos navios, sendo realizada para restabelecer total ou parcialmente as condições originalmente licenciadas.

A Marinha do Brasil, no exercício da sua competência de Autoridade Marítima, de regulamentar a segurança da navegação e das operações portuárias, estabeleceu a NORMAN-11 que só permite a operação de terminais portuários e de seus respectivos berços de atracação se estiverem dragados para manter a profundidade segura para o calado dos navios que atracam.

Contudo, apesar de ser absolutamente necessária à segurança da operação portuária, na prática, a dragagem de manutenção é submetida a demorados procedimentos de autorização junto ao IBAMA, que não raro ameaçam até mesmo a paralisação das operações dada a falta de segurança que essa demora causa.

Os atrasos na dragagem de manutenção também geram relevantes impactos econômicos, como a perda de janelas de navios, a redução do calado operacional e o aumento dos custos logísticos, com reflexos diretos na competitividade dos portos brasileiros e na eficiência da cadeia de comércio exterior.

Por outro lado, a legislação ambiental inicialmente regulamentou o licenciamento da dragagem de manutenção na Resolução CONAMA nº 454/2012, na qual não está previsto que empreendimentos já licenciados sejam obrigados a buscar autorizações específicas para cada nova dragagem de manutenção que se mostre necessária (cf. Art. º, IV e Art. 30), uma vez que essa providência deverá ser contemplada já na licença de operação do empreendimento portuário.

Importa destacar que a dragagem de manutenção não configura nova intervenção ambiental, mas atividade inerente à operação já licenciada do empreendimento portuário. As Licenças de Operação usualmente contemplam programas de monitoramento da qualidade dos sedimentos, malha amostral, controle de turbidez, gestão de áreas de disposição e planos de gestão de sedimentos, justamente para permitir a execução periódica dessas dragagens sem necessidade de nova anuência, desde que observados os parâmetros previamente aprovados.

Contudo, o IBAMA tem adotado entendimento distinto e, em algumas licenças de operação, tem estabelecido condicionantes exigindo autorização específica a cada nova dragagem de manutenção. E mais, em recente consulta pública realizada em 2025, apresentou à comunidade portuária uma proposta de instrução normativa que se mostra divergente das diretrizes da Resolução CONAMA nº 454/2012, afinal o texto proposto dizia o seguinte:

Art. 3º Para a realização das atividades de dragagem de manutenção em empreendimentos portuários com Licença de Operação válida, deverá ser solicitada Anuência com a apresentação de Plano conceitual de Dragagem para análise e aprovação.

Parágrafo único. No caso de empreendimentos portuários em processo de licenciamento ambiental de regularização, deverá ser solicitada licença específica para a realização da dragagem de manutenção.

No entanto e, com o devido respeito, uma instrução normativa é regulamento de nível inferior ao da Resolução do CONAMA e, portanto, viola o princípio da hierarquia das normas. Essa violação ficou ainda mais evidente com a publicação da Lei Federal nº 15.190/2025, o novo marco regulatório do



licenciamento ambiental, no qual a dragagem de manutenção deixou de ser uma atividade passível de licenciamento:

Art. 8º Não estão sujeitos a licenciamento ambiental as seguintes atividades ou empreendimentos: (...) VII - serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas e dragagens de manutenção; (...)

Curiosamente, este trecho específico foi inclusive objeto de veto por parte do Chefe do Executivo, muito provavelmente orientado pelo próprio IBAMA que deseja exatamente o contrário, como mostra o trecho da proposta de instrução normativa que foi posta em consulta pública. Mas o veto foi derrubado e o texto que foi publicado passará a gerar efeitos agora em fevereiro de 2026, dado o período de vacância previsto na nova lei (Art. 67).

O problema dos terminais portuários agora reside naquelas licenças ambientais de operação vigentes que, contrariando a nova lei e a Resolução CONAMA nº 454/2012, exigem dos empreendimentos que, a cada nova dragagem de manutenção, busquem autorização específica do IBAMA, dado o entendimento próprio deste órgão (evidenciado nas próprias licenças e na proposta de instrução normativa exposta acima).

De fato, nestes casos há o risco do órgão ambiental federal imputar aos terminais a prática de infração ambiental (cf. Art. 66 do Decreto Federal nº 6.514/2008) e crime ambiental (cf. Art. 60 da Lei Federal nº 9.605/1998) caso realizem dragagens de manutenção em desacordo com a condicionantes do licenciamento ambiental, que ainda exigem autorização apesar da alteração legislativa, em razão da interpretação administrativa atualmente adotada pelo órgão.

Contudo e, do ponto de vista jurídico, mesmo estando prevista na licença de operação, essa exigência é ilegal e a conduta não pode ser punida, nem administrativa, nem criminalmente, dado o exercício regular de direito assegurado no Art. 8º, VII da Lei Federal nº 15.190/2025.

Aliás, uma providência que parece ser bem oportuna é que os terminais portuários, cujas licenças de operação prevejam essa exigência, solicitem formalmente ao IBAMA agora, a partir de fevereiro de 2026, que retire essa condicionante do texto da respectiva licença e de suas renovações subsequentes. E, se ainda assim o IBAMA resistir, cabe até mesmo a judicialização.

Enfim, apesar da alteração legislativa, não houve a pacificação completa do tema do licenciamento ambiental das dragagens de manutenção. Por isso, cabe aos terminais portuários tomar as providências apropriadas para não se encontrarem mais numa situação de insegurança jurídica.

Jéssica Cristine de Mira é Engenheira Ambiental e Sanitarista com experiência em Licenciamento de Dragagens

Rafael Ferreira Filippin é sócio da NFC Advogados e Presidente da Comissão de Direito Ambiental da OAB/PR

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

ANP DETERMINA INTERDIÇÃO DA BASE DE DISTRIBUIÇÃO ONDE OCORREU EXPLOÇÃO

Da Redação Portos e logística 23/02/2026 - 08:49

Agência enviou equipe ao local do incidente, em Volta Redonda (RJ)

A ANP determinou hoje (22/2), a interdição dos tanques de armazenamento e demais equipamentos da unidade operacional da distribuidora de combustíveis Vibra Energia localizada no município de Volta Redonda, Rio de Janeiro, onde ocorreu explosão em tanque de armazenamento de etanol. A empresa está impedida de movimentar produtos perigosos e só poderá retomar as atividades depois de autorizada pela Agência.

A ANP também enviou uma equipe para o local do incidente.

A interdição realizada pela ANP está baseada na Lei nº 9.847/1999, e visa a resguardar a segurança de pessoas e bens, bem como evitar danos ambientais, em razão das circunstâncias emergenciais decorrentes das explosões e vazamentos constatados no local, em investigação pelos órgãos competentes (Polícia e Corpo de Bombeiros).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

RISCOS DA MUDANÇA CLIMÁTICA NOS PORTOS: ESTRATÉGIAS DE ADAPTAÇÃO PARA O SETOR

Da Redação Empresas e negócios 23/02/2026 - 07:00



Com o aumento dos eventos climáticos extremos, os portos enfrentam riscos sem precedentes, tornando a adaptação climática uma necessidade urgente para evitar interrupções nas operações, além das questões sociais, ambientais e econômicas. O desenvolvimento de planos de adaptação para reduzir os riscos climáticos é uma tendência crescente para os portos. O Brasil, com suas regiões costeiras vulneráveis, precisa acelerar sua resposta, pois a mudança climática é um problema crescente. Desde 2020, a Associação Mundial de Infraestrutura

de Transporte Aquaviário (PIANC) tem publicado diretrizes e recomendações para o setor. No entanto, muitos países (incluindo o Brasil) ainda estão adotando ações tímidas diante de uma ameaça que já é uma realidade.

A tragédia das enchentes no Rio Grande do Sul, ocorrida em 2024, evidenciou os graves danos à infraestrutura portuária e a tragédia humanitária, com 184 mortes, 25 desaparecidos e mais de 800 mil afetados. Segundo a Avaliação dos Efeitos e Impactos, de novembro de 2024, do Governo Federal, o setor portuário gaúcho registrou prejuízos de R\$ 156,2 milhões, principalmente com dragagem e limpeza. O acúmulo de sedimentos nas hidrovias e na Lagoa dos Patos reduziu a capacidade operacional dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, além de 18 instalações privadas.

Os impactos do aquecimento global, fator chave no desencadeamento de efeitos em cascata, já foram previstos pela ciência há anos no Brasil. Uma nota técnica de 2024 do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Nacionais (Cemaden) e do Ministério da Ciência e Tecnologia, por exemplo, mostra a cronologia de pesquisas sobre o risco de enchentes no Brasil, com foco em inundações bruscas e deslizamentos de terra. Desde 2015, estudos alertam para a vulnerabilidade do país a desastres naturais, especialmente no Sul e Sudeste, com o aumento de chuvas extremas. Nathan Debortoli, Gerente de Projetos de Risco Climático e Adaptação da Ausenco, enfatiza que "há necessidade urgente de agir para adaptar a infraestrutura existente, considerando que em 2024 já ultrapassamos a meta do Acordo de Paris, que visava limitar o aquecimento a 1,5°C acima dos níveis pré-industriais".

O custo das paralisações portuárias é substancial. Uma pesquisa global da NavClimate (2018-2019) revelou que 28% dos eventos extremos geraram paralisações de mais de 24 horas. Em 26% dos casos, os danos operacionais superaram US\$ 100 milhões. Além disso, 10% dos portos que responderam à pesquisa registraram custos de reparo na infraestrutura acima de US\$ 1 milhão, quantificando a magnitude das perdas por eventos climáticos e inatividade portuária.

A solução da Ausenco para impactos das mudanças climáticas nos portos

A Ausenco oferece uma solução holística para os impactos das mudanças climáticas em operações portuárias, indo além do fornecimento de dados técnicos. Com base em protocolos internacionais, a empresa realiza diagnósticos climáticos completos, identifica áreas de risco e desenvolve planos de

adaptação estruturados, incorporando estratégias de planejamento, infraestrutura e soluções baseadas na natureza.

A abordagem se aplica às organizações públicas e privadas, considerando diversos interesses. A equipe também auxilia no cumprimento da Lei 14.904, de junho de 2024, que estabelece diretrizes para a criação de planos de adaptação climática em níveis nacional, estadual e municipal. Isso fortalece o alinhamento do setor portuário aos padrões internacionais de sustentabilidade, cada vez mais exigidos por investidores e organizações multilaterais.

Nathan Debortoli conclui: "Adaptar-se às mudanças climáticas não é mais uma escolha — é uma urgência necessária para proteger vidas, empregos e a viabilidade do setor portuário brasileiro. O momento de agir é agora."

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

CRISTINA CASTRO LUCAS DE SOUZA É NOMEADA DIRETORA INTERINA DA ANTAQ

Por Executivos 23/02/2026 - 08:06



A servidora Cristina Castro Lucas de Souza foi nomeada na quinta-feira (19) diretora substituta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em portaria assinada pelo diretor-geral da entidade, Frederico Dias. Ela substitui Flávia Takafashi, cujo mandato na Agência se encerrou em fevereiro, exercerá a função por até 180 dias e voltará em seguida ao cargo de superintendente de ESG e Inovação da Agência.

Cristina é professora da Universidade de Brasília (UnB), tem dois doutorados e três pós-doutorados e é autora de livros sobre empreendedorismo, meio ambiente, práticas sociais e governança e inovação. Como superintendente de ESG e Inovação da Antaq, liderou iniciativas voltadas à descarbonização e à modernização do setor aquaviário brasileiro, alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU e às melhores práticas de ESG.

Entre as iniciativas das quais esteve à frente, estão o lançamento do 1º Inventário Nacional de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Setor Aquaviário, o desenvolvimento de projeto-piloto de transição energética em portos organizados e a elaboração do Energy Book, a coordenação do Prêmio Antaq e do projeto Rio Limpo Amazônia Viva. Além disso, participou das discussões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (Mepc) da Organização Marítima Internacional (IMO), de ações voltadas à equidade de gênero, diversidade e prevenção ao assédio no setor aquaviário, incluindo a criação de guias com orientações, e ao fortalecimento de instrumentos técnicos e científicos, como a Revista Blue Research.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

CABOTAGEM CRESCE NO NORDESTE E MOVIMENTA 60,7 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Da Redação Portos e logística 23/02/2026 - 08:08



O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) divulgou nesta sexta-feira balanço das movimentações de cargas em navios de cabotagem em portos do Nordeste em 2025, informando que, de janeiro a dezembro de 2025, o volume foi de 60,7 milhões, superando o total movimentado em 2024, de 60,3 milhões de toneladas. As informações, explicou a pasta, têm como base dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

De acordo com o Mpor, a movimentação se concentrou



principalmente na Bahia, com 15,3 milhões de toneladas, no Maranhão, com 14,6 milhões de toneladas, no Ceará, com 12,9 milhões de toneladas, e em Pernambuco, com 12,8 milhões de toneladas. O Ministério creditou os resultados aos complexos portuários dos estados, que asseguraram o fluxo regular de energia, matérias-primas e produtos industrializados.

Entre os produtos mais transportados por cabotagem no Nordeste em 2025, apareceram o petróleo, com 13,3 milhões de toneladas, as cargas containerizadas, com 12,5 milhões de toneladas, derivados de petróleo, com 11,7 milhões de toneladas, a bauxita, com 9,8 milhões de toneladas, e o minério de ferro, com 4,3 milhões de toneladas. No caso das cargas transportadas em contêineres, tiveram destaque, segundo o Mpor, arroz, produtos químicos e celulose (papel e cartão).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

BUREAU VERITAS CERTIFICA PROJETOS PARA CINCO EMBARCAÇÕES CONSIDERADAS INOVADORAS

Da Redação Indústria naval 23/02/2026 - 08:13

A Bureau Veritas Marine & Offshore concede certificados de Aprovação em Princípio (AIP) para cinco projetos de embarcações inovadoras desenvolvidas pelo estaleiro chinês Hudong-Zhonghua Shipbuilding. Eles são para a construção de navios de transporte de GNL e etano, para a preparação para captura de carbono e para técnicas avançadas de classificação e se adequam ao compromisso da certificação de facilitar a transição da indústria marítima para práticas mais sustentáveis.

Segundo ela, as aprovações foram concedidas após processo de revisão completo que avaliou vários aspectos de classificação, incluindo dimensões de embarque, sistemas de carga específicos e eficiência energética. Os AIPs significam que esses projetos inovadores estão em conformidade com os padrões internacionais e as regras da classificação. De acordo com ela, o foco na eficiência energética e na redução das emissões de carbono é considerado particularmente relevante, já que o setor marítimo busca minimizar seu impacto ambiental. Nesse sentido, a entidade destaca que sua experiência em verificação técnica e classificação desempenha papel importante para garantir que essas embarcações atendam às demandas em constante evolução do setor.

Um dos projetos certificados é para um navio metaneiro P-Flex, projetado para aumentar a flexibilidade nas rotas globais de comércio de GNL. O embarque apresenta aumento de 15,5% na capacidade de carga em comparação com os navios metaneiros tradicionais de 174.000 metros cúbicos e melhora a eficiência do transporte. Além disso, segundo o Bureau Veritas, prevê redução de até 5% no consumo de energia por unidade de carga transportada, obtida por meio de linhas de casco otimizadas e sistema de propulsão mais eficiente.

Uma análise das operações da frota indica que a implantação desse projeto pode levar à redução anual de mais de 8% nas emissões de carbono. Outro projeto que teve a certificação concedida foi para Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) projetada para dupla funcionalidade, permitindo que opere com eficiência tanto como FSRU quanto como navio transportador de GNL. Os principais recursos incluem um sistema de propulsão que atende aos requisitos operacionais de ambos os modos e um sistema de contenção NO96 GW que elimina as restrições de nível de carga durante a operação da FSRU. A embarcação é equipada com unidades de geração de energia ambiental, alcançando redução de até 7% no consumo de gás combustível. Seu sistema de regaseificação escalável pode se adaptar a diferentes temperaturas da água do mar, oferecendo capacidades flexíveis de regaseificação que variam de 750 a 1000 MMSCFD.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026

GRUPO COSCO LIDEROU EM 2025 EM ENCOMENDAS DE NOVAS EMBARCAÇÕES À INDÚSTRIA NAVAL DA CHINA

Da Redação Indústria naval 23/02/2026 - 08:02



Dados divulgados no início de 2026 pela consultora inglesa VesselsValue, especializada em comércio marítimo e indústria naval, revelaram que o Grupo Cosco foi o principal do setor transporte marítimo em encomendas de embarcações a estaleiros chineses. Com suas subsidiárias, a holding apareceu em quatro das cinco primeiras posições no ranking por volume e valor de investimento.

A Cosco Shipping Bulk lidera a lista em termos de investimentos, com carteira de encomendas avaliada em 3,2 bilhões de dólares. A empresa assinou no ano passado 42 contratos para navios graneleiros Capesize, todos na categoria Newcastlemax, com aproximadamente 210.000 dwt, o que a coloca em segundo lugar em número de pedidos. Em número de contratos, segundo a VesselsValue, a liderança ficou com a Cosco Shipping Development, que encomendou 43 embarcações, totalizando 2,6 bilhões de dólares. Sua carteira inclui 23 navios Kamsarmax, 10 Newcastlemax, seis VLCCs e quatro navios-tanque de pequeno porte para transporte de materiais perigosos.

Em terceiro lugar na lista está outra empresa do grupo, a Cosco Bulk Carrier, com investimento de 1,5 bilhão de dólares na construção de 30 novos graneleiros Panamax de 80.000 dwt. O contrato foi assinado em junho de 2025, e cada embarcação tem preço estimado pela VesselsValue em 49,5 milhões de dólares.

Os navios serão construídos no estaleiro Fujian Mawei Shipbuilding e as entregas estão previstas para serem feitas de 2026 a 2029. A Shandong Shipping Corporation ocupa o quarto lugar, com gastos de 1,4 bilhão de dólares em 14 graneleiros. Em junho de 2025, a empresa encomendou dois navios Post Panamax de 95.500 dwt, com opções para mais dois, a serem construídos pela Hengli Shipbuilding e entregues de 2027 a 2029. Os contratos foram firmados com valor estimado de 41 milhões de dólares por unidade.

Além disso, a armadora encomendou à Qingdao Beihai Shipbuilding 10 navios para transporte minério de 325.000 dwt, com entrega prevista de 2027 a 2029, preço de 130 milhões de dólares por navio e valor final estimado em 133,69 milhões de dólares. As embarcações serão usadas pela mineradora brasileira Vale, com a qual a empresa chinesa já tem contratos de afretamento de longo prazo assinados, e poderão operar com metanol como combustível alternativo.

Em quinto lugar no ranking das que mais encomendaram a estaleiros chineses ficou a Cosco Shipping Energy Transportation. Ela fez em 2025 encomendas que totalizaram um bilhão de dólares para a construção de 20 embarcações dos segmentos MR2, Aframax, LR1 e LR2, além de uma para transporte de GLP na categoria LEG.

Por tipo de embarcação, os dados levantados pela VesselsValue mostraram que os porta-contêineres foram os mais encomendados a estaleiros chineses em 2025. No segmento, foram registradas contratações de 526 embarcações, avaliadas em 45 bilhões de dólares. Embora os preços dos novos navios permaneçam altos, eles caíram em relação aos picos de 2024.

Para navios pós-Panamax de 7.900 TEUs, o preço diminuiu aproximadamente 10,35%, de 132,51 milhões de dólares para 118,79 milhões de dólares. Os graneleiros ficaram em segundo lugar, com 371 encomendas e valor total de 19 bilhões de dólares. Nesse segmento, os preços unitários dos navios Capesize de 180.000 dwt aumentaram aproximadamente 11,13% em relação ao ano anterior, passando de 67,41 milhões de dólares para 74,91 milhões de dólares.

Os pedidos de navios-tanque ficaram no terceiro lugar, com 276 encomendas, avaliadas em 16 bilhões de dólares. Foram contratadas ainda as construções de 66 navios de pequeno porte para carga seca, totalizando 2 bilhões de dólares, enquanto o setor de GNL ficou em quinto lugar, com 27 encomendas, somando 4 bilhões de dólares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 032/2026
Página 79 de 79
Data: 23/02/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 23/02/2026