

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 034/2026
Data: 25/02/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DESPONTA COMO EIXO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL, APONTA ESTUDO	4
BRASIL PRECISA DEFINIR METAS CLARAS PARA DESCARBONIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO, AVALIA ESPECIALISTA	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
MASTERBOI AVANÇA NA DIGITALIZAÇÃO E DOBRA PRODUTIVIDADE LOGÍSTICA.....	6
SUAPE ASSINA ACORDOS DE COOPERAÇÃO COM DOIS GIGANTES PORTUÁRIOS DA MALÁSIA	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ AVANÇA NA MODERNIZAÇÃO DO CONTROLE PATRIMONIAL DOS PORTOS ORGANIZADOS	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
CARNAVAL DE 2026 MOVIMENTA MAIS DE 2,1 MILHÕES DE PASSAGEIROS E PODE REGISTRAR MELHOR RESULTADO DA HISTÓRIA	10
GOVERNO FEDERAL INVESTE R\$ 572,6 MILHÕES PARA GARANTIR MOBILIDADE EM 54 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NA REGIÃO NORTE.....	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	12
MINISTRO RENAN FILHO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS E AVANÇO DE OBRAS NO MARANHÃO.....	12
CNH DO BRASIL ALCANÇA MARCA DE 10 MIL NOVOS CONDUTORES FORMADOS PELO APLICATIVO EM POUCO MAIS DE DOIS MESES.....	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	14
EDITORIAL – O TRILHO DA SUSTENTABILIDADE E DA SOBERANIA LOGÍSTICA	14
OPINIÃO – ARTIGOS - PARAGUAI E BRASIL: QUANDO A INFRAESTRUTURA APRENDE COM A NOVA ROTA DA INDUSTRIALIZAÇÃO SUSTENTÁVEL	15
POLÍTICA - PESQUISA INDICA QUE 67% DO SUDESTE APOIAM FIM DA ESCALA 6X1	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - INTEGRAÇÃO DE MODAIS E CORREDORES VERDES SÃO PRIORIDADES EM DEBATE NO FÓRUM P3C 2026	18
<i>Integração.....</i>	<i>18</i>
<i>Longo prazo.....</i>	<i>18</i>
<i>R\$ 150 bilhões</i>	<i>18</i>
<i>Impeachment.....</i>	<i>18</i>
<i>Defesa</i>	<i>18</i>
POLÍTICA - CÂMARA APROVA PL ANTIFACÇÃO SEM TRIBUTAÇÃO DE BETS	18
POLÍTICA - “CALADO, AJUDA MAIS”, DIZ MALAFAIA SOBRE EDUARDO BOLSONARO.....	20
POLÍTICA - FLÁVIO SE ESQUIVA SOBRE CARGO NO ÍTAMARATY PARA SEU IRMÃO, CASO VENÇA AS ELEIÇÕES	21
POLÍTICA - REPUBLICANOS COGITA NEUTRALIDADE NA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL	22
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO VÊ ENCONTRO COM TARCÍSIO COMO GESTO DE APOIO	22
POLÍTICA - CARLOS BOLSONARO VOLTA A SER INVESTIGADO POR ‘RACHADINHA’	23
POLÍTICA - CANDIDATOS AO SENADO NA CHAPA DO PL NO RIO SERÃO CLÁUDIO CASTRO E MÁRCIO CANELLA.....	24
TRANSPORTES - HIDROVIAS - GOVERNO ADIA PARA 2027 LEILÕES DAS PRIMEIRAS HIDROVIAS CONCEDIDAS	25
TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS CAPIXABAS BATEM 7,9 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025.....	26
TRANSPORTES – PORTOS - DP WORLD INAUGURA NOVO ESCRITÓRIO ADMINISTRATIVO EM SANTOS	27
TRANSPORTES – PORTOS - IMBITUBA REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE DDG PARA A CHINA.....	28
TRANSPORTES – PORTOS - LEILÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE RECIFE É SUSPENSO.....	29
TRANSPORTES – FERROVIAS - SECRETÁRIO DIZ QUE NÃO CONSTRUIR A FERROGRÃO É “PIOR ALTERNATIVA	30
TRANSPORTES – RODOVIAS - MINISTRO E GOVERNADOR ALINHAM AGENDA DE OBRAS FEDERAIS NO MARANHÃO	31
TRANSPORTES - RODOVIAS - ÚLTIMO ESTAI MARCA RETA FINAL DA PONTE DE GUARATUBA.....	31
TRANSPORTES – RODOVIAS - QUATRO GRUPOS DISPUTAM CONCESSÃO DA ROTA MOGIANA.....	32
ENERGIA - ANEEL ADIA DECISÃO SOBRE POSSÍVEL CADUCIDADE DA ENEL SÃO PAULO.....	33
COMÉRCIO EXTERIOR - CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR AUMENTA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	34
COMÉRCIO EXTERIOR - REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA DO PARLASUL APROVA ACORDO MERCOSUL-EU	35
FINANÇAS - ARRECADAÇÃO FEDERAL BATE RECORDE EM JANEIRO	35
FINANÇAS - CONTAS EXTERNAS TÊM DÉFICIT MENOR NO PRIMEIRO MÊS DO ANO	37
FINANÇAS - IBOVESPA VAI PELA PRIMEIRA VEZ AOS 191 MIL PONTOS.....	37
FINANÇAS - DÓLAR FECHA A R\$ 5,15 COM FLUXO E BUSCA POR DIVISAS EMERGENTES.....	38



COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - EXECUTIVOS QUE FALAM BEM SÃO PROMOVIDOS MAIS RÁPIDO?	38
JUSTIÇA - CASO MARIELLE: PGR PEDE CONDENAÇÃO DE 5 ACUSADOS	40
JUSTIÇA - MORAES MANDA NOTIFICAR EDUARDO SOBRE AÇÃO PENAL	42
JUSTIÇA - CNJ AFASTA DE VEZ DESEMBARGADOR POR ASSÉDIO SEXUAL CONTRA SERVIDORA	42
JUSTIÇA - STM OBRIGA SUBOFICIAL A MANTER DISTÂNCIA DE MILITAR TRANS	43
INTERNACIONAL - QUATRO ANOS DE GUERRA: LÍDERES GLOBAIS DEFENDEM UCRÂNIA	45
INTERNACIONAL - ARQUIVOS EPSTEIN QUE RELACIONAM TRUMP A ABUSO DE MENOR FORAM RETIDOS	46
JORNAL O GLOBO – RJ.....	46
BRB AVALIA VENDA DE SUBSIDIÁRIA FOCADA EM CRÉDITO CONSIGNADO COMO PARTE DE PLANO DE CAPITALIZAÇÃO	46
CHINA ALERTA OS EUA QUE REAGIRÁ SE INVESTIGAÇÃO SOBRE ACORDO COMERCIAL DE 2020 RESULTAR EM NOVAS TARIFAS	47
CÂMARA APROVA PROJETO DE LEI QUE PREVÊ INCENTIVOS PARA SETOR DE DATA CENTERS	48
GOVERNO AUMENTA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE 1,2 MIL PRODUTOS PARA MELHORAR CONTAS EXTERNAS. ENTENDA	49
CÂMARA DEVE VOTAR HOJE PROJETO QUE CONFIRMA ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA	51
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	52
EDITORIAL - UM GOVERNO PUSILÂNIME.....	52
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
BRAVA ENERGIA VÊ ESPAÇO PARA PARCERIAS NA FOZ DO AMAZONAS	53
MINERAÇÃO SUSTENTÁVEL IMPULSIONA TRANSFORMAÇÃO NO SUDESTE.....	55
CREDORES DA RAÍZEN PEDEM A ACIONISTAS CAPITALIZAÇÃO DE ATÉ R\$ 25 BI NA COMPANHIA, DIZEM FONTES	56
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	58
CPI DO CRIME APROVA QUEBRA DE SIGILO DE EMPRESA DE TOFFOLI	58
SENADO APROVA REDUÇÃO DE IMPOSTO QUE CUSTA R\$ 3,1 BI E BENEFICIA BRASKEM	59
CONTRATOS EM 4D: O TEMPO NA DISTRIBUIÇÃO DE RISCO.....	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
ACORDO UNIÃO EUROPEIA–MERCOSUL: AVANÇO ESTRATÉGICO EM UM MUNDO MAIS PROTECIONISTA	62
ARTIGO - A ODISSEIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO	63
KONGSBERG MARITIME ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTO COM ESTALEIRO DA INDONÉSIA PARA PROJETO DE DESCARBONIZAÇÃO.....	65
SUAPE ASSINA COM EMPRESAS DA MALÁSIA MEMORANDOS DE INTENÇÃO PARA CRIAÇÃO DE NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS COM ESCALAS EM PERNAMBUCO	66
REVOGAÇÃO DE DECRETO SOBRE DESESTATIZAÇÃO DE HIDROVIAS SURPREENDEU EMPRESÁRIOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR	67
PANAMÁ PASSA A SUBSIDIÁRIAS DA MAERSK OPERAÇÃO DOS PORTOS DE BALBOA E DE CRISTÓBAL	67
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DESPONTA COMO EIXO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO BRASIL, APONTA ESTUDO

Modal hidroviário pode reduzir em até 22 vezes as emissões de CO2 em relação ao transporte rodoviário

Por Anderson Firmino 25 de fevereiro de 2026



Transporte marítimo, assim como o hidroviário, é menos poluente do que os caminhões e ainda pode evoluir com a troca de combustível (Sílvia Luiz/AT)

Um País que precisa definir, de forma clara, qual estratégia deve seguir na transição energética, especialmente no setor aquaviário, aproveitando suas potencialidades. Esse é o recado que fica após a publicação da nova edição do Boletim de Logística elaborado pelo Observatório Nacional de

Transporte e Logística (ONTL), da Infra S.A., que evidencia o potencial do transporte aquaviário para a transição energética da logística brasileira.

O documento mostra que a alta performance energética do modal hidroviário resulta da possibilidade de deslocar grandes quantidades de mercadorias utilizando menos energia por tonelada movimentada. Além dos benefícios ao meio ambiente, essa característica também contribui para cortar despesas com logística, reduzir o impacto sobre as estradas e fortalecer a competitividade dos setores produtivos.

Um dado ilustra essa capacidade do transporte aquaviário na transição energética do País: a movimentação de cargas por hidrovias pode reduzir em até 22 vezes as emissões de gás carbônico (CO2) por tonelada-quilômetro quando comparadas às geradas pelo transporte rodoviário, a depender do tipo de carga e da rota.

“Você consegue acomodar muito mais cargas do que em um só caminhão, do que em um conjunto de caminhões pelo transporte rodoviário, quando usa isso numa multiplicação. E o Brasil apresenta muitas vantagens competitivas para esse modal. Uma extensa costa navegável, com predominância do transporte marítimo para as exportações, por exemplo”, afirma a superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., Lilian Campos.

Ela cita, ainda, outros trunfos do País, como o plano nacional de logística, que prevê um crescimento para a navegação de cabotagem e hidrovias. Mas também há desafios.

“É possível ver toda essa capacidade para reduções de emissões. Sobre a maturidade ambiental dos portos, nem todos têm o mesmo perfil. Os inventários de emissões ainda estão limitados. Além disso, não há infraestrutura suficiente para poder trabalhar com esses combustíveis alternativos e ainda temos que lidar com as questões climáticas. Temos uma sazonalidade hidrológica no Brasil, onde nem todos os rios apresentam condições de navegabilidade durante todo o ano. Fora a necessidade de fazermos operações de dragagem”, reforça.

Metas internacionais

A Infra S.A. também lembra as metas internacionais de descarbonização para o setor aquaviário. Elas vão da redução das emissões totais em 20% até 2030, passando para 70% em 2040, até chegar à chamada Net Zero em 2050. Mas, para chegar a elas, é preciso algumas ações, como indica a superintendente.

“O Brasil tem muitas oportunidades. Mas, como um país exportador, é essencial que ele alinhe frota e infraestrutura portuária às normas internacionais para poder se manter competitivo em mercados regulados. Se não conseguir ter esse alinhamento, pode ter custos adicionais, o que pode restringir, de alguma forma, operações comerciais”.

Entre as medidas para alcançar a Net Zero, está o Índice de Desempenho Ambiental da Navegação (IDA-Nav), iniciativa desenvolvida pela Infra S.A. que tem como objetivo avaliar e monitorar o desempenho ambiental, social e de governança das operações de navegação no País. Outro ponto importante é a regulamentação, no ano passado, do programa BR do Mar, de estímulo à navegação de cabotagem (dentro do País).

“Esse marco regulatório ajuda um importante modo de transporte, que é extremamente eficiente e supera o ferroviário e o rodoviário em intensidade energética”, complementa Lilian Campos. Transporte marítimo, assim como o hidroviário, é menos poluente do que os caminhões e ainda pode evoluir com a troca de combustível.

COP30

Para o especialista em Bio-soluções e Fertilizantes do Instituto E+ Transição Energética, Pedro Guedes, a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que foi realizada em novembro do ano passado, em Belém (PA), foi um marco que consolida o Brasil no debate sobre soluções para descarbonização também no transporte aquaviário.

“O Brasil encontrou uma oportunidade para pautar discussões internacionais e para discutir os seus próprios modais aquaviários domésticos. Isso ajuda a construir a presença tecnológica e de mercado para essas soluções (de descarbonização). Muitas vezes, (o combustível verde) ainda tem custo mais elevado do que o combustível convencional, isso implica na necessidade de um planejamento que traga uma trajetória que viabilize de fato essas soluções. Isso passa muito, no nosso caso, pelos biocombustíveis. O mundo quer ver o que a gente quer propor”, sintetiza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/02/2026

BRASIL PRECISA DEFINIR METAS CLARAS PARA DESCARBONIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO, AVALIA ESPECIALISTA

Necessidade de planejamento portuário, segurança regulatória e integração entre estratégia interna e atuação internacional são fatores apontados

Por Anderson Firmino 25 de fevereiro de 2026



Para que os navios sejam verdes, os portos do País precisam estar prontos para atender às necessidades (Alexsander Ferraz/AT)

O Brasil tem condições de liderar a descarbonização da navegação, mas precisa definir metas claras, planejar a infraestrutura portuária, garantir segurança regulatória, apresentar dados robustos ao mundo e integrar estratégia doméstica e atuação internacional.

Essa é a visão do especialista em Bio-soluções e Fertilizantes do Instituto E+ Transição Energética, Pedro Guedes, com base no Boletim de Logística elaborado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), da Infra S.A.

Para ele, há duas frentes de discussão sobre o tema, uma no exterior, com regras definidas na Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), e outra no Brasil, sobre cabotagem e navegação fluvial sob responsabilidade do Governo Federal.

“Nos portos, há soluções mais acessíveis, como eletrificação e energia renovável. Já para as embarcações, o desafio é maior: precisamos de combustíveis com alta densidade energética e origem não fóssil. O projeto BR do Mar (Lei da Cabotagem, 14.301/2022), regulamentado por decreto presidencial no ano passado, já sinaliza prioridade para embarcações mais adequadas ambientalmente, mas ainda faltam metas claras e planejamento que deem previsibilidade ao mercado”, aponta.

Variáveis

Para ele, não haverá navegação verde sem que existam portos verdes também prontos para essa necessidade. “É preciso observar questões de tancagem, logística, de qual regularidade pode chegar aquele combustível naquele porto. E também quais são os navios que podem atracar, dependendo do tipo de combustível que vai estar disponível, quais são as mercadorias que tendem a ser movimentadas naquele porto, o que se implica no modelo de negócios a ser utilizado na descarbonização daquele setor”, aponta.

Dessa forma, é possível reconhecer que cada porto tem um papel diferente na economia, e as soluções ambientais precisam levar em conta essa função específica.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/02/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

MASTERBOI AVANÇA NA DIGITALIZAÇÃO E DOBRA PRODUTIVIDADE LOGÍSTICA

Com redução de 71% no tempo de fechamento financeiro, a Masterboi consolida bases para o seu crescimento sustentável global

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Unidade da Masterboi, em Nova Olinda, Tocantins/Foto: divulgação

A pernambucana Masterboi consolidou sua jornada de transformação digital ao implementar o sistema de gestão empresarial SAP S/4HANA em toda a sua operação, ampliando significativamente a visibilidade operacional, a integração dos processos e a confiabilidade dos dados corporativos. O movimento elevou os padrões de governança e rastreabilidade da companhia, consolidando-a como um case de sucesso reconhecido globalmente, enquanto os ganhos de competitividade foram revertidos em serviços de excelência. Fundada em 2000, a empresa soma 25 anos de atuação e conta hoje com 4,2 mil colaboradores, três frigoríficos industriais, seis lojas, dois centros de processamento e distribuição e uma transportadora, com exportações para mais de 100 países e uma carteira com mais de 6 mil clientes.

A decisão pela adoção da plataforma foi liderada pela vice-presidente Guilhermina Bezerra, a partir da identificação do potencial estratégico da solução para além de uma modernização pontual, tornando a empresa cada vez mais competitiva “Recebi inicialmente a equipe da RenovRetail para avaliar uma proposta voltada à frente de loja, mas rapidamente ficou claro que se tratava de um sistema com capacidade de integrar toda a empresa”, relata a executiva. A proposta foi discutida com as equipes internas e, na sequência, apresentada ao presidente da companhia, Nelson Bezerra, que aprovou a iniciativa.

“Na reunião com Álvaro Farana, diretor-geral da RenovRetail, e Allan Guedes, diretor de soluções SAP, ficou evidente que o sistema era essencial para sustentar o crescimento da empresa. Hoje contamos com uma base de trabalho segura, rastreável e com total confiabilidade das informações.

Quando processos, pessoas e tecnologia atuam de forma integrada, os resultados aparecem”, afirma Guilhermina Bezerra. A executiva destaca ainda que o engajamento das equipes foi determinante para o sucesso do projeto. “Temos muito orgulho do que foi construído. É governança aplicada de forma prática e consistente.”

A implantação teve início em 2019 e exigiu planejamento rigoroso. Diferentemente do que costuma ocorrer em projetos dessa magnitude — que muitas vezes demandam paralisações operacionais —, a Masterboi manteve suas atividades em funcionamento contínuo. Segundo o diretor de TI, Washington Franco, a estratégia foi planejar cuidadosamente as janelas de migração, realizando as transições após o encerramento do expediente nas lojas e, posteriormente, nas demais unidades e áreas. “A informação passou a circular em tempo real, trazendo impacto imediato na operação e na qualidade das decisões”, explica.

Ganhos da Masterboi

Os ganhos operacionais foram relevantes. O tempo de fechamento financeiro mensal foi reduzido em 71%, enquanto a produtividade logística dobrou, com o número de caminhões descarregados por dia passando de seis para 12, agora com horários controlados e maior rastreabilidade. Desde a adoção do sistema, não houve registro de entregas não realizadas, reforçando a confiabilidade dos processos logísticos e a previsibilidade operacional. Os números robustos da empresa comprovam que o novo sistema tornou a Masterboi mais competitiva e capaz de garantir ao mercado o atendimento dos seus compromissos, amparada em um serviço de excelência.

A evolução tecnológica seguiu nos anos seguintes, com a migração para o modelo RISE with SAP, a adoção de soluções de compliance fiscal e a atualização contínua da plataforma, que atualmente opera na versão SAP S/4HANA 2023 FPS02.

Com mais de 800 produtos no portfólio e atuação em diferentes frentes da cadeia de proteína animal, a Masterboi vê na tecnologia e nos dados confiáveis a base para os próximos ciclos de expansão. A companhia já avalia o uso de soluções de inteligência artificial para apoiar a tomada de decisões e ampliar a automação. “Integramos tradição e inovação com excelência. O sucesso não está apenas na tecnologia, mas na liderança, no engajamento das pessoas e na escolha dos parceiros certos”, resume Guilhermina Bezerra.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/02/2026

SUAPE ASSINA ACORDOS DE COOPERAÇÃO COM DOIS GIGANTES PORTUÁRIOS DA MALÁSIA

Suape firma MoUs com Westports e Northport em Port Klang, abrindo caminho para novas linhas marítimas de longo curso e investimentos em Pernambuco

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Assinatura do Memorando de Entendimento entre Suape e Westports. Foto: Divulgação

O Complexo Industrial Portuário de Suape firmou dois memorandos de entendimento (MoU) com terminais portuários da Malásia durante a segunda semana da missão comercial Suape-Brasil-ASEAN. Os acordos foram assinados em Port Klang, o maior complexo portuário do país e um dos maiores do mundo, com a Westports Malaysia e com a Northport, controlada pelo grupo MMC Port Holdings.

Os documentos foram firmados pelo diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, em cerimônias separadas. Pela Westports, a assinatura foi feita pelo CEO Vijaya Kumar; pela MMC Ports, pelo CEO Dato' Azman Shah Mohd Yusof.

Os acordos estabelecem canais formais de cooperação técnica e logística entre os complexos portuários, com foco na prospecção de novas linhas marítimas de longo curso e na atração de investimentos para Pernambuco. Segundo Bisneto, a Westports sinalizou possibilidade concreta de viabilizar rotas diretas entre os dois portos.

“Os memorandos vão além de um ato protocolar. Os documentos estabelecem um canal formal e permanente de comunicação entre Suape e Port Klang, fortalecendo a interligação entre os dois complexos portuários”, afirmou o diretor-presidente.



Assinatura Memorando de Entendimento entre Suape e Northport. Foto: Divulgação

Westports e Northport: escala e capacidade

A Westports Malaysia é o décimo maior terminal de contêineres do mundo. Em 2025, movimentou cerca de 12 milhões de TEUs — unidade equivalente a um contêiner de 20 pés — e 12,8 milhões de toneladas de carga convencional, superando recordes anteriores. A empresa

projeta expansão para 28 milhões de TEUs de capacidade instalada.

A Northport registrou, no mesmo período, movimentação de 3,8 milhões de TEUs, crescimento de 3,8% em relação ao ano anterior, e 12,9 milhões de toneladas de carga convencional, também com recorde histórico. O volume combinado dos dois terminais em Port Klang chegou a 15,8 milhões de TEUs em 2025.

Port Klang está localizado no Estreito de Malaca, a 38 quilômetros de Kuala Lumpur, posição que o consolida como um dos principais nós logísticos do comércio marítimo global, com passagem obrigatória para rotas entre o Oceano Índico e o Pacífico.

Missão de Suape no Sudeste Asiático

Suape participa da missão como convidado do Instituto Ásia Pacífico, com apoio institucional da Frente Parlamentar Mista Brasil-ASEAN, do Congresso Nacional e do Ministério das Relações Exteriores. Integram a comitiva o diretor jurídico de Suape, João Paiva; o assessor especial da presidência, Alexandre Cardoso; e o secretário da Frente Parlamentar Mista Brasil-ASEAN, Alex Kawano.

Antes da etapa malaia, a missão esteve em Singapura, com agendas junto a executivos da Shopee e do DBS Bank, além de visitas à Portek International e ao PSA International, operadores globais do setor portuário.

O terceiro e último destino da programação é a Indonésia, onde estão previstas agenda institucional na sede do Secretariado-Geral da ASEAN, em Jacarta, e reunião com diretores da Indonesia Investment Authority (INA). O retorno da comitiva ao Brasil está previsto para sábado (28).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/02/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ AVANÇA NA MODERNIZAÇÃO DO CONTROLE PATRIMONIAL DOS PORTOS ORGANIZADOS

Dentre as propostas aprovadas pela Agência, destaque para o manual orientativo e workshop de apresentação do Sistema de Controle Patrimonial dos Portos Organizados



Brasília, 24/02/2026 - A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, de acordo com o Diário Oficial da União (DOU) do dia 11/02, o projeto de desenvolvimento do Manual de Inventário e Lista de Bens Reversíveis e, ainda, a reformulação do Sistema de Controle Patrimonial dos Portos Organizados (SisPAT). A divulgação do manual, material impulsionado pela Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), será transmitida pelo canal da

ANTAQ no YouTube, em data ainda a ser definida.

O manual possui aproximadamente 70 páginas. Ele tem o objetivo de estabelecer parâmetros e métodos padrões para o controle patrimonial de bens da União nos portos organizados - incluindo bens reversíveis, conforme a competência regimental atribuída às gerências e unidades regionais da Agência. Nele, são detalhados os requisitos mínimos de identificação, descrição, mensuração, classificação e avaliação dos bens, em concordância com a resolução ANTAQ nº 43/2021.

Atualização anual de inventários: Prazo de envio

A Resolução ANTAQ nº 75/2022 traz o dia 30/04 como sendo a data final para o envio, pelos regulados, da atualização anual dos inventários. A ANTAQ disponibilizou, também, o e-mail-inventario@antaq.gov.br para servir de tira-dúvidas permanente para as empresas.

A reformulação e o desenvolvimento do SisPAT visaram à adequação integral às exigências normativas vigentes e aos procedimentos definidos no manual. O sistema possibilita o cadastramento direto, pelos próprios regulados, dos bens sujeitos ao controle da ANTAQ, inclusive mediante integração de bases de dados por meio de Interface de Programação de Aplicações (API), conferindo maior celeridade, rastreabilidade e confiabilidade às informações encaminhadas à Agência.

Benefícios

O SisPAT permitirá a inserção manual das informações de inventário pelas autoridades portuárias e pelos arrendatários, por meio de interface estruturada, com campos padronizados e validações automáticas. Além disso, o sistema possibilita o envio das informações patrimoniais diretamente a partir dos sistemas próprios dos regulados, por meio de API (Application Programming Interface), reduzindo retrabalho, minimizando erros de digitação e viabilizando uma forma mais moderna, racional e eficiente de upload dos dados.

A integração automatizada apresenta vantagens significativas em comparação ao cadastramento manual, sobretudo considerando o volume de dados patrimoniais sob controle das autoridades portuárias e arrendatários de portos organizados. Essa modalidade de transmissão de dados viabiliza a sincronização direta entre os sistemas de controle patrimonial próprios dos regulados e o SisPAT, dispensando a necessidade de inserção manual individualizada de cada bem e suas respectivas características.

Com essa iniciativa, há uma redução no custo regulatório, tendo em vista que elimina a necessidade de alocação periódica de recursos humanos para alimentação do sistema da ANTAQ. Isso porque, uma vez estabelecida a conexão entre os sistemas, a atualização das informações patrimoniais pode ocorrer de forma automatizada e recorrente, liberando os regulados para concentrarem esforços em suas atividades finalísticas, sem prejuízo do cumprimento das obrigações normativas perante a Agência.

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: 25/02/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

CARNAVAL DE 2026 MOVIMENTA MAIS DE 2,1 MILHÕES DE PASSAGEIROS E PODE REGISTRAR MELHOR RESULTADO DA HISTÓRIA

Ministério de Portos e Aeroportos e Agência Nacional de Aviação Civil estimam crescimento de até 11% no transporte aéreo durante o feriado

O transporte aéreo brasileiro registrou um dos maiores movimentos de sua história durante o Carnaval de 2026. Estimativa técnica elaborada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) indica que, de 13 a 18 de fevereiro, cerca de 2,1 milhões de passageiros foram transportados de avião pelo país em voos domésticos e internacionais. O período compreende a sexta-feira que antecede o feriado e a quarta-feira de cinzas.



Movimentação no Aeroporto de Guarulhos (SP). - Foto: Mpor: DiegoBaravelli

últimos 25 anos.

O volume representa um crescimento estimado entre 10% e 11% em relação ao Carnaval de 2025, quando foram registrados 1.888.609 passageiros no mesmo intervalo. Caso os números sejam confirmados após a consolidação final, prevista para março, este poderá ser o melhor desempenho do setor aéreo brasileiro para o período, segundo a série histórica da Anac, dos

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números demonstram a consolidação da retomada do setor e o impacto dos investimentos realizados nos últimos anos. “Esse crescimento no Carnaval de 2026 mostra que o brasileiro está voando mais e que o transporte aéreo voltou a ser um grande aliado do turismo, da diversão e da economia. O trabalho do governo federal no setor aéreo vem mostrando resultados consistentes. Se confirmados, esses dados provam que estamos no caminho certo para bater recordes históricos em 2026”, afirmou o ministro.

“Esse crescimento no Carnaval de 2026 mostra que o brasileiro está voando mais e que o transporte aéreo voltou a ser um grande aliado do turismo, da diversão e da economia”

Silvio Costa Filho

Destinos mais movimentados

A movimentação estimada durante o período reforça a relevância dos grandes polos turísticos e econômicos. O Aeroporto de Salvador movimentou aproximadamente 309.257 passageiros, entre 11 e 22 de fevereiro; no Aeroporto de Fortaleza, foram cerca de 100 mil passageiros, entre 13 e 18 de fevereiro.

Já o Aeroporto Santos Dumont (RJ) teve aproximadamente 110,9 mil passageiros também entre 13 e 18 de fevereiro, enquanto Guarulhos (SP) apresentou cerca de 1,1 milhão de viajantes entre os dias 13 e 20. Galeão (RJ) teve aproximadamente 599 mil passageiros entre 13 e 22. Recife, Confins e Congonhas não disponibilizaram as estimativas.

O desempenho está alinhado com o ritmo recente de expansão do setor, que já havia registrado crescimento de 9,7% em janeiro de 2026, na comparação com o mesmo mês de 2025.

O diretor-presidente da Anac, Tiago Faienstein, destaca que o resultado é fruto da atuação coordenada entre governo, regulador, companhias aéreas e operadores aeroportuários. “A Anac avalia que a performance do setor no Carnaval reflete uma atuação conjunta muito positiva de todos os atores que

compõem essa cadeia. Os foliões têm voado mais, o que comprova a maior acessibilidade do modal aéreo. Ir de avião ao destino significa mais tempo para aproveitar as festas. Ficamos muito satisfeitos com esse indicativo de crescimento superior a 10% no período”, afirmou.

A estimativa foi construída a partir do cruzamento de informações como voos registrados, oferta de assentos e voos efetivamente executados, metodologia utilizada pela Anac para análises preliminares de demanda. Já os dados locais dos aeroportos foram informados diretamente pelas concessionárias dos terminais.

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

Data: 25/02/2026

GOVERNO FEDERAL INVESTE R\$ 572,6 MILHÕES PARA GARANTIR MOBILIDADE EM 54 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NA REGIÃO NORTE

Investimentos do Novo PAC fortalecem o transporte fluvial e ampliam o acesso da população aos serviços essenciais



O contrato garante a operação contínua dos terminais e a realização de manutenção preventiva e corretiva, preservando as estruturas e reforçando a segurança dos passageiros. Foto: Divulgação/Dnit

A mobilidade na Amazônia ganha mais estabilidade com a execução do contrato de operação e manutenção de 54 terminais hidroviários no Amazonas, Rondônia e Roraima. Com investimento de R\$ 572,6 milhões, viabilizado pelo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), o Governo Federal assegura, pelos próximos 730 dias, o funcionamento das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), estruturas fundamentais para o deslocamento diário da população e para o acesso a serviços básicos na Região Norte.

O contrato garante a operação contínua dos terminais e a realização de manutenção preventiva e corretiva, preservando as estruturas e reforçando a segurança dos passageiros. A medida assegura embarque e desembarque mais organizados, especialmente em municípios onde o transporte fluvial é a principal forma de deslocamento.

“Estamos garantindo que essas estruturas continuem operando com segurança. Isso significa mais acesso para saúde, educação, trabalho e comércio para quem depende do transporte fluvial todos os dias”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

A execução é realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), como parte da política pública voltada ao fortalecimento da infraestrutura hidroviária da Amazônia.



Presença em municípios estratégicos

As 54 IP4s estão distribuídas em 51 unidades no Amazonas, duas em Rondônia (Cai n'Água e Guajará-Mirim) e uma em Roraima (Caracará), atendendo municípios onde o rio é a principal via de acesso.

Em cidades como Parintins, Tefé, Itacoatiara, Manacapuru, Coari, Tabatinga, Humaitá e Lábrea, entre outras, os terminais organizam o fluxo de passageiros e ampliam a segurança das viagens. Essas estruturas facilitam o acesso a hospitais, escolas, comércio e serviços públicos, além de apoiar atividades econômicas locais e garantir o abastecimento das

comunidades ribeirinhas.

Mobilidade que conecta pessoas

Entre 2023 e 2025, as IP4 movimentaram milhões de pessoas na Região Norte, reforçando seu papel na integração regional. O maior volume de passageiros foi registrado em 2024, com 3,585 milhões de embarques e desembarques. Em 2025, foram 2,481 milhões. Já o número de visitantes permaneceu acima de 2 milhões por ano no período, confirmando a relevância desses terminais para a mobilidade da população.

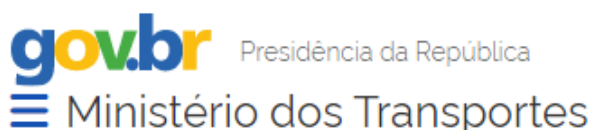
“A manutenção contínua evita interrupções e amplia a segurança da navegação, garantindo mais tranquilidade para quem utiliza o transporte hidroviário diariamente”, ressaltou o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier.

Para o diretor de Gestão Hidroviária, Eliezé Bulhões, a gestão permanente das estruturas é decisiva para manter o sistema funcionando de forma estável. “Em muitos municípios, o terminal hidroviário é a porta de entrada para saúde, educação e abastecimento. A manutenção regular dessas unidades é fundamental para evitar paralisações e assegurar dignidade e mobilidade para a população”, afirmou.

Ao assegurar a manutenção das IP4s, o Governo Federal consolida uma política pública que conecta pessoas, sustenta a economia local e garante acesso contínuo a serviços essenciais em uma das regiões mais desafiadoras do país.

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

Data: 25/02/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO RENAN FILHO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS E AVANÇO DE OBRAS NO MARANHÃO

Reunião tratou de entregas previstas para o primeiro trimestre de 2026 e de intervenções nas BRs-222 e 010



Reunião contou, ainda, com a participação de parlamentares maranhenses e abordou os avanços nas obras de infraestruturas do estado. - Foto: Michel Corvello/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, recebeu, nesta terça-feira (24), o governador do Maranhão, Carlos Brandão, para alinhar o avanço das obras de infraestrutura no estado. Durante o encontro, foi confirmada para o primeiro trimestre de 2026 a entrega de 54 quilômetros de pavimentação em concreto rígido na BR-135, entre Miranda e o povoado de Caxuxa, no Maranhão.

“Hoje, o Maranhão é referência na produção agrícola e mineral, na movimentação portuária, no crescimento econômico e na melhoria da qualidade de vida da população”, destacou Renan Filho.

Na ocasião, o ministro também anunciou a reconstrução da BR-222/MA, entre os municípios de Itapecuru e Chapadinha, e a publicação do edital para a duplicação da BR-010/MA, no trecho entre Imperatriz e Açailândia, prevista para os próximos meses.

Investimentos

Em dezembro de 2025, o Ministério dos Transportes entregou, em tempo recorde, a Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, sobre o Rio Tocantins, que liga os municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis

(TO). Com investimento de R\$ 171,97 milhões, a nova estrutura foi concluída exatamente um ano após o colapso da ponte anterior.

Já em janeiro de 2026, foi entregue o novo Contorno Rodoviário de Timon (MA), que interliga as BR-226/MA e BR-316/MA. A obra recebeu investimento de R\$ 55 milhões por meio do Novo PAC.

A reunião contou, ainda, com a presença dos deputados federais Hildo Rocha (MDB-MA) e Márcio Honaizer (PDT-MA).

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

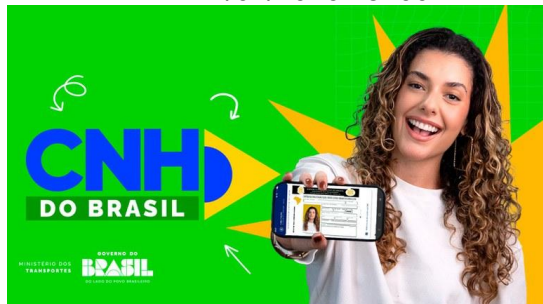
Data: 25/02/2026

CNH DO BRASIL ALCANÇA MARCA DE 10 MIL NOVOS CONDUTORES FORMADOS PELO APLICATIVO EM POUCO MAIS DE DOIS MESES

Modelo digital reduz tempo para obtenção da primeira habilitação, que antes levava em média nove meses

Compartilhe: [Compartilhe por Facebook](#) [Compartilhe por Twitter](#) [Compartilhe por LinkedIn](#)
[Compartilhe por WhatsApp](#) [link para Copiar para área de transferência](#)

Publicado em 24/02/2026 18h00 Atualizado em 24/02/2026 18h38

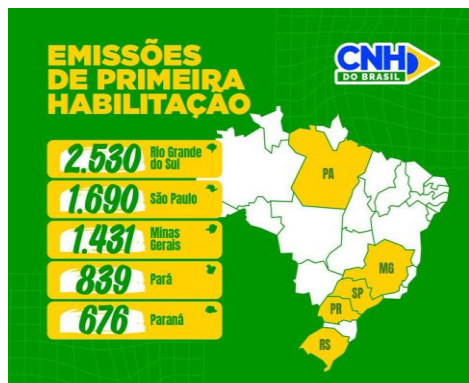


Modelo digital reduz tempo para obtenção da primeira habilitação, que antes levava em média nove meses. - Foto: Alexandre Miranda/MT

Mais de dez mil brasileiros concluíram o processo para obter a primeira habilitação em pouco mais de dois meses após o lançamento da CNH do Brasil. Desde 9 de dezembro de 2025, 10.289 candidatos iniciaram o pedido pelo aplicativo do Ministério dos Transportes, fizeram o curso teórico, realizaram os exames médico e psicológico, coletaram a biometria, passaram pelas provas teórica e prática e já estão com a CNH emitida.

A marca representa um avanço relevante na modernização do processo de habilitação no país. Antes do novo modelo, a obtenção da primeira CNH levava, em média, nove meses para ser concluída. Com o fluxo digital organizado em ambiente único, o processo tornou-se mais ágil, acessível e menos burocrático.

Desde o lançamento do programa, o país já soma 424.349 pessoas com a carteira de motorista emitida. Nesse total, estão incluídos candidatos que haviam iniciado o processo antes de 9 de dezembro e concluíram as etapas após a implementação da CNH do Brasil.



A proposta da CNH do Brasil é simplificar e modernizar o acesso à habilitação, com etapas organizadas em ambiente digital e critérios padronizados. Entre as mudanças está a publicação do Manual Brasileiro de Exames de Direção Veicular, elaborado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), que estabelece parâmetros claros sobre percurso e forma de avaliação no exame prático.

Outra inovação é a ampliação da atuação de instrutores de trânsito autônomos. Já foram registrados 52.195 cursos práticos de direção veicular ministrados por esses profissionais para candidatos à primeira habilitação, fortalecendo a oferta de

formação e ampliando o acesso ao serviço.

Adesão nacional



O aplicativo da CNH do Brasil ultrapassou 50 milhões de usuários cadastrados. Mais de três milhões de brasileiros iniciaram o curso de formação de condutores pela plataforma, e cerca de dois milhões concluíram, consolidando o modelo digital em âmbito nacional.

Saiba como solicitar a primeira CNH no portal do Ministério dos Transportes.

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

Data: 25/02/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TRILHO DA SUSTENTABILIDADE E DA SOBERANIA LOGÍSTICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A infraestrutura brasileira vive um paradoxo que exige coragem e pragmatismo das instituições: ao mesmo tempo em que o País sela parcerias estratégicas globais, como o recente plano de ação firmado com a Coreia do Sul para elevar o agronegócio a patamares tecnológicos superiores, projetos estruturantes internos enfrentam resistências que, sob o manto da cautela, podem condenar o meio ambiente e a economia ao atraso. O pedido de suspensão da ferrovia EF-170, a Ferrogrão, formalizado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), é um desses momentos críticos em que a burocracia corre o risco de atropelar a lógica da sustentabilidade.

Não construir a Ferrogrão é, como alertou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Cezar Ribeiro, a pior alternativa ambiental possível. A produção pujante do Centro-Oeste não deixará de ser escoada; na ausência dos trilhos, ela continuará sobrecarregando rodovias, gerando o predatório efeito “espinha de peixe” — onde ramificações desordenadas rasgam a floresta para dar suporte a caminhões. A ferrovia, ao contrário, oferece um traçado confinado, com menor impacto territorial e uma redução drástica na emissão de poluentes. Optar pelo modal rodoviário em vez do ferroviário é escolher a ineficiência energética e o desmatamento indireto.

A urgência da Ferrogrão transcende o debate ambiental e toca o cerne da competitividade nacional. Com uma redução prevista de mais de 30% nos custos de frete, o projeto é a espinha dorsal do Arco Norte, plano estratégico para conectar o Mato Grosso aos mercados da Europa e da China com agilidade inédita. Contudo, essa ambição esbarra em um ambiente de insegurança jurídica que afugenta o “apetite” dos investidores mencionados pelo Ministério dos Transportes. O episódio de ocupação do terminal da Cargill em Santarém é o exemplo vivo de como a falta de autoridade e o desrespeito às decisões judiciais fragilizam a imagem do Brasil no exterior.

É fundamental que o TCU e o Governo Federal encontrem um ponto de equilíbrio célere. O debate social e a consulta às comunidades indígenas são etapas inalienáveis e garantidas por lei, mas não podem ser utilizadas como ferramentas de paralisia perpétua. O projeto já passou por dois anos de atualizações e análises de custo-benefício que comprovam sua viabilidade. Suspende o leilão previsto para setembro é adiar a modernização de um sistema que hoje depende de estradas precárias e portos sob constante ameaça de invasões.

Para que a parceria estratégica com nações como a Coreia do Sul gere frutos, o Brasil precisa entregar logística. De nada servem hospitais inteligentes ou acordos aeroespaciais se o grão brasileiro ficar retido em atoleiros ou terminais ocupados. A implantação da Ferrogrão é a resposta definitiva para integrar o “Brasil profundo” ao mercado global de forma limpa, barata e segura. O governo e os órgãos de controle devem agir em sintonia para que o trilho do progresso não seja interrompido por interpretações que, ao tentarem proteger a floresta, acabam por entregá-la à degradação do modelo rodoviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - PARAGUAI E BRASIL: QUANDO A INFRAESTRUTURA APRENDE COM A NOVA ROTA DA INDUSTRIALIZAÇÃO SUSTENTÁVEL



JOÃO EDUARDO DE VILLEMOR AMARAL AYRES

Presidente do Conselho de Sustentabilidade do Fórum Brasil
Export e CEO da Sustainable Ventures Brasil/Portugal

REBECCA ALONSO NASCIMENTO

Secretária do Conselho de Sustentabilidade do Fórum Brasil Export e Head of
Compliance, Legal and Governance da Sustainable Ventures Brasil/Portugal
opinio@portalbenews.com.br

Quando olhamos para o mapa da América do Sul pela lente da sustentabilidade, o Paraguai deixa de ser apenas “o vizinho pouco conhecido” e passa a ser um laboratório vivo de como política industrial, infraestrutura e integração regional podem caminhar juntos.

O regime de maquila, criado para atrair produção voltada à exportação, transformou o país em plataforma de montagem e serviços para mercados externos, com um modelo tributário simples, previsível e fortemente ancorado na lógica da inserção produtiva em cadeias globais. Se, de um lado, o discurso corrente o apresenta como uma espécie de “nova China” da região, de outro, o que interessa à nossa pauta é entender o que há de inspiração nesse arranjo para o Brasil e, em especial, para o nosso setor de infraestrutura, sob a lente do desenvolvimento econômico sustentável.

O coração do modelo paraguaio está na combinação de um marco legal estável – a Lei de Maquila e suas atualizações – com uma estratégia clara de uso do território como hub produtivo, aproveitando fronteiras, corredores logísticos e acesso preferencial a mercados do Mercosul.

O ponto-chave não é apenas a carga tributária reduzida, com imposto único de 1% sobre o valor agregado nacional ou sobre a fatura de exportação, mas o desenho de incentivos que obriga a produção a ser, essencialmente, orientada à exportação e, portanto, dependente de infraestrutura eficiente: estradas, portos fluviais, conexão com portos brasileiros e argentinos, energia estável e barata. Em linguagem de sustentabilidade, isso significa que a competitividade do regime só se mantém se a infraestrutura que o sustenta for capaz de reduzir emissões, perdas e custos ao longo da cadeia, especialmente em um contexto de compradores internacionais cada vez mais atentos a pegadas de carbono e rastreabilidade socioambiental.

Ao mesmo tempo, o Paraguai vem ampliando o escopo da maquila para além da indústria clássica, incorporando as chamadas “maquilas de serviços”, voltadas para TI, BPO e outras atividades intensivas em conhecimento, mantendo a lógica de imposto único e isenções sobre insumos importados. Esse movimento dialoga diretamente com a transição para uma economia mais digital e menos intensiva em carbono, abrindo espaço para que a infraestrutura não seja apenas concreta (estradas, linhas de transmissão, galpões industriais), mas também digital (conectividade, data centers eficientes, redes inteligentes).

Nesse sentido, o modelo paraguaio sinaliza que a política industrial sustentável do século XXI precisa enxergar a infraestrutura física e a infraestrutura digital como gêmeas, ambas decisivas para reduzir desigualdades, atrair investimentos e distribuir oportunidades pelo território.

Para o Brasil, há um conjunto de lições relevantes – e alertas – nessa experiência. Em primeiro lugar, a importância de um marco regulatório simples, transparente e estável, que reduza o custo de transação e dê previsibilidade de longo prazo a investidores em infraestrutura sustentável.

O Conselho Nacional das Indústrias Maquiladoras de Exportação (CNIME), que aprova cada programa de maquila com base em critérios objetivos, funciona, na prática, como uma instância de governança que dialoga com empresas, Estado e sociedade, e cuja lógica poderia inspirar modelos brasileiros de aprovação de projetos de infraestrutura alinhados a metas de descarbonização e inclusão social. Em segundo lugar, a maquila mostra como a integração entre regimes tributários, aduaneiros e logísticos pode acelerar a formação de corredores produtivos de baixo carbono, conectando parques industriais em território paraguaio a portos e ferrovias brasileiros, desde que o desenho desses corredores



incorpore, desde a origem, requisitos de eficiência energética, uso racional da água, logística reversa e economia circular.

No entanto, uma agenda verdadeiramente sustentável não pode se limitar à eficiência fiscal e logística. É aqui que a convergência entre Brasil e Paraguai pode ser mais potente: ambos dispõem de matrizes elétricas com alta participação de renováveis, capacidade de expansão de energias limpas e potencial de se tornarem polos de produção de hidrogênio de baixa emissão e de componentes para a transição energética.

Se o Paraguai oferece um ambiente ágil para a instalação de plantas industriais orientadas à exportação, o Brasil avança na construção de uma Taxonomia Sustentável, em finanças verdes e em uma regulação climática que tende a se aproximar dos padrões europeus, criando uma linguagem comum para classificar o que é, de fato, investimento sustentável. Unir essas forças – agilidade regulatória de um lado, sofisticação de instrumentos de sustentabilidade do outro – abre espaço para um ecossistema integrado de infraestrutura e produção em que maquilas industriais e de serviços operem com energia renovável certificada, logística de baixo carbono e critérios rigorosos de direitos trabalhistas e proteção de comunidades locais.

Por fim, pensar o Brasil “inspirando-se” no modelo paraguaio não significa copiá-lo, mas fazer um exercício maduro de integração regional. O regime de maquila, com todos os seus méritos, levanta questões legítimas sobre condições de trabalho, risco de “corrida para o fundo” tributário entre países vizinhos e a necessidade de garantir que a atração de investimentos não se faça às custas de padrões ambientais mais frágeis. O caminho virtuoso está justamente em transformar a comparação em cooperação: desenhar, no âmbito do Mercosul e de acordos como UE-Mercosul, parâmetros comuns mínimos de sustentabilidade para regimes de atração de indústrias e serviços, vinculando incentivos fiscais a metas claras de descarbonização, uso eficiente de recursos naturais, economia circular e inclusão social.

Se conseguirmos extrair do modelo paraguaio a sua capacidade de simplificar e acelerar decisões, e somar a isso o esforço brasileiro de criar padrões robustos de finanças sustentáveis, taxonomia e infraestrutura verde, teremos algo maior do que a soma das partes: uma verdadeira “nova rota” da industrialização sustentável no Cone Sul, em que estradas, ferrovias, linhas de transmissão e cabos de fibra óptica sejam, ao mesmo tempo, vetores de competitividade e de transformação socioambiental positiva.

O desafio – e a oportunidade – está em enxergar a maquila não apenas como regime fiscal, mas como ponto de partida para repensar, conjuntamente, o papel da infraestrutura na construção de um desenvolvimento que permaneça de pé, inclusive, quando os incentivos tributários mudarem.

O PARAGUAI VEM AMPLIANDO O ESCOPO DA MAQUILA PARA ALÉM DA INDÚSTRIA CLÁSSICA, INCORPORANDO AS CHAMADAS “MAQUILAS DE SERVIÇOS”, VOLTADAS PARA TI, BPO E OUTRAS ATIVIDADES INTENSIVAS EM CONHECIMENTO, MANTENDO A LÓGICA DE IMPOSTO ÚNICO E ISENÇÕES SOBRE INSUMOS IMPORTADOS. ESSE MOVIMENTO DIALOGA DIRETAMENTE COM A TRANSIÇÃO PARA UMA ECONOMIA MAIS DIGITAL E MENOS INTENSIVA EM CARBONO, ABRINDO ESPAÇO PARA QUE A INFRAESTRUTURA NÃO SEJA APENAS CONCRETA (ESTRADAS, LINHAS DE TRANSMISSÃO, GALPÕES INDUSTRIAIS), MAS TAMBÉM DIGITAL (CONECTIVIDADE, DATA CENTERS EFICIENTES, REDES INTELIGENTES)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - PESQUISA INDICA QUE 67% DO SUDESTE APOIAM FIM DA ESCALA 6X1

Porcentual é o maior entre todas as regiões do Brasil e também está acima da média nacional, de 63%

Do Estadão Conteúdo



A Região Sudeste lidera o otimismo em relação ao fim da escala 6x1 e mostra que há uma percepção de que bem-estar e desempenho caminham juntos

Na região Sudeste, 67% da população diz apoiar o projeto sobre o fim da escala 6x1, regime de trabalho em que o funcionário trabalha seis dias consecutivos e descansa um. É o que consta em levantamento da Nexus - Pesquisa e Inteligência

de Dados, destacando que o percentual é o maior entre todas as regiões do Brasil e também está acima da média nacional, de 63%. Em seguida aparecem Nordeste (66%), Sul (63%), Centro-Oeste (52%) e Norte (51%).

Proporcionalmente, os Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santos também são os que menos rejeitam a proposta: 18% dos moradores se disseram contrários ao projeto de lei que propõe o fim da escala de seis dias trabalhados para apenas um de descanso. Outros 6% se disseram nem a favor, nem contra, e 9% não souberam responder.

Além da maior adesão à proposta, a região Sudeste tem o maior percentual de pessoas que afirma entender ou acompanhar o projeto em tramitação no Congresso: 71% dos moradores disseram que conhecem um pouco (53%) ou muito (18%) das discussões sobre o fim da escala 6x1. No Centro-Oeste, por exemplo, menos da metade (49%) da população disse ter algum nível de conhecimento sobre o assunto. A média brasileira de quem conhece a fundo o projeto é de 12%.

Nesta semana, o ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República, Guilherme Boulos, minimizou a chiadeira do empresariado. “Eu nunca vi patrão defender aumento de direito do trabalhador. Ele sempre vai ser contra”, disse.

Produtividade

O Sudeste lidera o otimismo em relação ao fim da escala 6x1 e mostra que “há uma percepção crescente de que bem-estar e desempenho caminham juntos”, afirma o CEO da Nexus, Marcelo Tokarski.

No Sudeste, 74% considera que a mudança na escala de trabalho será benéfica. Trata-se do maior percentual entre todas as regiões e acima da média brasileira de 67%.

O mesmo acontece na análise da produtividade do trabalhador: 65% dos moradores do Sudeste acreditam que ela será beneficiada com o fim deste modelo de trabalho. No Sul são 64%; no Norte e Nordeste, 51%; e no Centro-Oeste, 47%. Já a média nacional é de 58%.

Em relação à lucratividade empresarial, 39% dos que moram no Sudeste diz acreditar que a PEC trará benefícios no lucro das companhias e indústrias brasileiras. Outros 27% disseram que trará prejuízos e mais 27%, que não faria diferença. A média nacional de brasileiros otimistas com a mudança nesse quesito é de 35%.

Metodologia

A Nexus - Pesquisa e Inteligência de Dados entrevistou 2.021 cidadãos com idade a partir de 16 anos, nas 27 Unidades da Federação (UFs) entre os dias 30 de janeiro e 5 de fevereiro. A margem de erro no total da amostra é de 2 pontos percentuais, com intervalo de confiança de 95%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - INTEGRAÇÃO DE MODAIS E CORREDORES VERDES SÃO PRIORIDADES EM DEBATE NO FÓRUM P3C 2026

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

INTEGRAÇÃO

A integração entre modais e a estruturação de corredores multimodais e verdes foram apontadas como prioridades estratégicas durante o segundo dia do Fórum P3C – PPPs e Concessões 2026, realizado na terça-feira (24), em São Paulo. No painel “P3C & Estadão: Diálogos”, a superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A., Elisabeth Braga, destacou que o planejamento logístico precisa nascer orientado à interoperabilidade e à sustentabilidade.

LONGO PRAZO

“Hoje trabalhamos com planejamento de longo prazo, olhando para a integração entre modais, interoperabilidade e sustentabilidade”, afirmou Elisabeth. Ela participou do debate ao lado do secretário nacional de Ferrovias, Leonardo Ribeiro, e do subsecretário nacional de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

R\$ 150 BILHÕES

Ainda no painel, Elisabeth ressaltou que a Infra S.A. acumula mais de R\$ 150 bilhões mobilizados em leilões e 26 certames realizados desde 2023. De acordo com a executiva, a complexidade da agenda atual, marcada por transformações tecnológicas e novas exigências ambientais, exige metodologias avançadas de simulação e calibração.

IMPEACHMENT

O governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha, foi alvo de um novo pedido de impeachment relacionado às repercussões do caso envolvendo o Banco Master. A solicitação foi protocolada na Câmara Legislativa do DF e questiona supostas condutas ligadas à gestão e às tratativas envolvendo a instituição financeira.

DEFESA

Ibaneis nega irregularidades e afirma que não houve ato ilegal em sua atuação. O pedido será analisado pela Mesa Diretora da Câmara Legislativa, que decidirá sobre eventual admissibilidade do processo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - CÂMARA APROVA PL ANTIFACÇÃO SEM TRIBUTAÇÃO DE BETS

Deputados rejeitaram a maior parte das alterações feitas pelo Senado. Projeto agora vai para sanção presidencial

Estadão Conteúdo



A tributação das bets para financiar o combate ao crime organizado foi retirado do texto por meio de um destaque do PP

A Câmara dos Deputados concluiu a votação do projeto de lei antifacção, que aumenta as penas pela participação em organização criminosa ou milícia e prevê apreensão de bens do investigado em certas circunstâncias.

O texto aprovado em Plenário nesta terça-feira (24) mantém a maior parte da versão elaborada pela Câmara no ano passado e rejeita a maioria das mudanças feitas pelo Senado. A proposta

será enviada à sanção presidencial.



O relator, deputado Guilherme Derrite (PP-SP), apresentou substitutivo ao Projeto de Lei 5582/25, do Poder Executivo. Esse texto, que segue para sanção, tipifica várias condutas comuns de organizações criminosas ou milícias privadas e atribui a elas pena de reclusão de 20 a 40 anos em um crime categorizado como domínio social estruturado. O favorecimento a esse domínio será punido com reclusão de 12 a 20 anos.

Chamado pelo relator de Lei Raul Jungmann, em homenagem ao ex-ministro da Justiça recém-falecido, o projeto impõe várias restrições ao condenado por qualquer desses dois crimes (domínio ou favorecimento), como proibição de ser beneficiado por anistia, graça ou indulto, fiança ou liberdade condicional.

Dependentes do segurado não contarão com auxílio-reclusão se ele estiver preso provisoriamente ou cumprindo pena privativa de liberdade, em regime fechado ou semiaberto, em razão de ter cometido qualquer crime previsto no projeto.

As pessoas condenadas por esses crimes ou mantidas sob custódia até o julgamento deverão ficar obrigatoriamente em presídio federal de segurança máxima se houver indícios concretos de que exercem liderança, chefia ou façam parte de núcleo de comando de organização criminosa, paramilitar ou milícia privada.

Já aquele que apenas praticar atos preparatórios para ajudar a realizar as condutas listadas poderá ter a pena reduzida de 1/3 à metade.

O texto considera facção criminosa toda organização criminosa ou mesmo três ou mais pessoas que empregam violência, grave ameaça ou coação para controlar territórios, intimidar populações ou autoridades.

O enquadramento vale ainda quando atacarem serviços, infraestrutura ou equipamentos essenciais e também se praticarem os atos destinados à execução dos crimes tipificados no projeto.

Taxação excluída

Derrite defendeu alguns pontos enviados pelos senadores, como a criação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre bets para financiar o combate ao crime organizado. Esse novo tributo, no entanto, foi retirado do texto por meio de um destaque do PP e deverá tramitar em outro projeto.

O relator havia incluído no texto a taxação em 15% das apostas de quota fixa (bets). A Cide-Bets seria cobrada até a entrada em vigor do Imposto Seletivo previsto na reforma tributária para 2027, e o dinheiro financiaria também a construção e a modernização de presídios.

O destaque do PP retirou ainda normas de regularização de impostos devidos e não pagos por empresas de bets nos últimos cinco anos a partir de autodeclaração enviada à Receita e medidas adicionais de fiscalização dessas empresas pelo setor financeiro.

Críticas

Vários deputados da base do governo criticaram a aprovação de destaque para retirar a criação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre bets para financiar o combate ao crime organizado até a instituição do Imposto Seletivo sobre esses jogos em 2027.

O deputado Lindbergh Farias (PT-RJ) disse que a cobrança traria R\$ 30 bilhões para a segurança pública. Para o deputado Chico Alencar (Psol-RJ), “é gravíssimo retirar a possibilidade de taxação das bets”. “Isso é ser conivente com o crime”, avaliou.

Para o deputado Otoni de Paula (MDB-RJ), a Câmara se curvou ao lobby das bets. “Esta turma tem de dar uma contrapartida, já basta a destruição que estão fazendo nas famílias brasileiras. Agora não vai contribuir com a segurança pública?”, questionou.

Debate

A aprovação do texto foi fruto de acordo entre o Executivo e o relator, deputado Guilherme Derrite. Porém, deputados da base elogiaram o texto original e a versão aprovada no Senado, enquanto deputados da oposição preferiram a redação aprovada na Câmara em novembro de 2025.

A deputada Maria do Rosário (PT-RS), vice-líder do governo, afirmou que o projeto enviado pelo governo foi descaracterizado inicialmente na Câmara e foi melhorado no Senado. “Vamos admitir que o trabalho de Alessandro Vieira [relator no Senado] foi positivo. Vamos admitir que o relator Derrite fez avanços em diálogo com as lideranças garantindo que as facções poderão ser melhor enfrentadas”, disse a parlamentar.

O deputado Capitão Alberto Neto (PL-AM), vice- -líder do PL, destacou que “este projeto de endurecimento da pena, com artifícios para buscar os recursos das organizações criminosas e o fortalecimento das nossas polícias, vai ser a virada do jogo.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - “CALADO, AJUDA MAIS”, DIZ MALAFAIA SOBRE EDUARDO BOLSONARO

Pastor entra na briga do ex-deputado contra Michelle Bolsonaro e Nikolas Ferreira e diz que ele está falando asneiras

Do Estadão Conteúdo



A divergência entre os bolsonaristas teve início após Eduardo Bolsonaro (foto) criticar Michelle e Nikolas Ferreira

O pastor Silas Malafaia afirmou que o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) ajudaria mais a pré- -campanha presidencial do irmão, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), mantendo-se “calado”. Segundo Malafaia, Eduardo está “falando asneira” no embate recente nas redes sociais com o deputado

Nikolas Ferreira (PL-MG) e a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL).

Para o pastor, as declarações de Eduardo representam um “amadorismo político sem tamanho”. “Calado vai ajudar muito mais o irmão do que abrindo a boca para falar asneira. Ele calado vai ser um belíssimo cabo eleitoral para o irmão”, disse Malafaia em entrevista ao Metrôpoles nesta segunda-feira, 23.

O líder religioso desta cou ainda que Michelle está “sofrendo” por causa da prisão do marido, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). O pastor defendeu que a ex- -primeira-dama merece respeito neste momento.

A controvérsia entre os bolsonaristas teve início após Eduardo Bolsonaro criticar Michelle e Nikolas. Ele afirmou que ambos estariam “jogando o mesmo jogo” e sofrendo de “amnésia”.

“Você vê que um, lado a lado, compartilha o outro e se apoia nas redes sociais. Só estão com ‘amnésia’, não sei por qual motivo”, disse. “Não vi nenhum post da Michelle a favor do Flávio. Ela compartilha o Nikolas toda hora. Não sei o que está faltando. Isso é uma pergunta a ser feita para ela. Eu acho que o apoio está aquém do desejável”, acrescentou.



Eduardo também declarou ter estranhado falas de Nikolas em que o deputado defende um “projeto da direita”, e não um projeto específico ligado a Flávio. “Não consegui compreender”, afirmou.

Em resposta, Nikolas Ferreira disse que Eduardo “não está bem” e negou qualquer “amnésia” por parte dele ou de Michelle, mas reafirmou apoio a Flávio.

“Bater em mim eu já estou acostumado. Já tem mais de três anos que eles estão aí nessa saga. Mas, sabe, deixa a Michelle viver o calvário dela”, afirmou. “Então, eu acho que o Eduardo não está bem. E eu realmente faço questão de não perder meu tempo com essas divergências, porque eu acredito que a gente tem um Brasil pra salvar.”

Michelle não respondeu diretamente às declarações de Eduardo. No entanto, uma publicação feita por ela em rede social foi interpretada como indireta. A ex-primeira-dama compartilhou no Instagram a imagem de rodela de banana, mencionando que se tratava de uma das refeições preparadas para o marido. “Ele ama banana frita”, escreveu.

Eduardo, apelidado pejorativamente de “bananinha” por críticos, pareceu interpretar a postagem como provocação. Ele republicou o tuíte de um seguidor que dizia: “Continuem fritando banana enquanto o Flávio e o Eduardo estão trabalhando duro para resgatar o País”.

O presidente do PL, Valdemar Costa Neto, também comentou sobre o episódio nesta segunda-feira, afirmando que não existe “racha” no partido, porque Michelle “não tem tempo de fazer nada”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - FLÁVIO SE ESQUIVA SOBRE CARGO NO ITAMARATY PARA SEU IRMÃO, CASO VENÇA AS ELEIÇÕES

O pré-candidato à presidência disse que Eduardo é uma referência, mas ainda não pensa sobre ministros para um eventual governo

Do Estadão Conteúdo

O senador e pré-candidato à Presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), afirmou que não discute, neste momento, a formação de um eventual ministério, ao comentar a possibilidade de o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro assumir o Itamaraty em um futuro governo. “Não estou pensando em ministro ainda, é uma das referências que tenho”, disse. Eduardo vive nos Estados Unidos atualmente.

Flávio relatou que já conversou com o irmão sobre os impactos de uma eventual candidatura majoritária ou função no Executivo. Segundo ele, questionou Eduardo sobre como justificaria ausências no mandato parlamentar caso fosse eleito para outro cargo. Ainda assim, ressaltou que o deputado “terá peso gigante” na eleição em São Paulo e lembrou que ele está elegível. “É óbvio que ele quer”, afirmou, ao reconhecer que Eduardo poderia disputar um cargo em 2026.

O senador também reafirmou a intenção de anunciar, antes da eleição, o nome que comandaria a área econômica em um eventual governo, como forma de sinalizar compromisso com sua agenda.

Sobre a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro, Flávio disse que ela estará “sempre alinhada” com o que o ex-presidente Jair Bolsonaro decidir. Na última segunda-feira, 24, o presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, disse que a cisão na família aconteceu porque Michelle não foi consultada sobre a escolha de Flávio como candidato previamente.

Ao comentar a reunião prevista com deputados do PL, o senador negou que se trate de um “puxão de orelha” e afirmou que a conversa será voltada à organização das estratégias nos Estados.

Flávio avaliou ainda que, nas articulações regionais, o partido adotará critérios distintos. Em alguns Estados, segundo ele, deve prevalecer uma linha mais ideológica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - REPUBLICANOS COGITA NEUTRALIDADE NA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL

Partido não deve estar com Lula, mas também não confirma apoio a nenhum opositor do presidente. Decisão deve ser tomada em abril

Do Estadão Conteúdo



O presidente do Republicanos, o deputado Marcos Pereira, chegou a ser procurado por Flávio Bolsonaro, mas não falou sobre apoio

O presidente do Republicanos, o deputado Marcos Pereira (SP), afirmou nesta segunda-feira, 23, que vê com “dificuldade” um apoio do partido à reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em outubro. Segundo ele, o partido deve seguir a oposição ao petista ou a neutralidade nas eleições de 2026.

“É por aí. Por um ou para o outro. Temos tempo ainda, a gente vai ter que discutir isso depois da janela fechada. Até porque as convenções acontecerão no final de julho ou começo de agosto. Tem muito tempo pra gente fazer esse debate”, disse em entrevista ao SBT News.

O Republicanos tem um ministério no governo Lula. Silvio Costa Filho, filiado ao partido, comanda a pasta de Portos e Aeroportos desde setembro de 2023.

O presidente do partido afirma ter boa relação com o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), e também com os governadores Ratinho Jr. (PR), Eduardo Leite (RS) e Ronaldo Caiado (GO), pré- -candidatos pelo PSD.

“Eu fui procurado pelo Flávio Bolsonaro apenas uma vez, ainda no ano passado, no dia que ele convidou colegas presidentes de outros partidos para um jantar. Precisamente na segunda-feira após o anúncio de que ele seria o candidato desse campo escolhido pelo pai dele. Não tivemos mais nenhum diálogo de lá para cá, mas se eventualmente ele me convidar para dialogar, eu o farei. Como também tenho um bom diálogo com o governador Ratinho, o governador Caiado, o governador Eduardo Leite”, disse Pereira.

O presidente da sigla pretende bater o martelo sobre o apoio do Republicanos no dia 4 de abril, ao final da janela partidária, após reunião da executiva nacional.

O Republicanos possui hoje uma bancada de 44 deputados e cinco senadores, além de ser a sigla do atual governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas. Apesar de considerar “remota” a possibilidade de uma candidatura do governador à Presidência, Pereira disse na entrevista que o partido “não pode dar como 100% descartado” esse cenário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO VÊ ENCONTRO COM TARCÍSIO COMO GESTO DE APOIO

Apesar da dúvida do seu partido sobre quem vai apoiar, governador de São Paulo dá sinais de que estará com Flávio Bolsonaro

Do Estadão Conteúdo



Tarcísio de Freitas (Republicanos) tem encontro marcado com Flávio Bolsonaro nesta sexta-feira, em São Paulo

O senador e pré-candidato à presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), afirmou nesta terça-feira, 24, que a conversa marcada para sexta-feira, 27, com o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), deverá representar “um gesto público” de alinhamento político.

Segundo ele, a expectativa é reforçar a sinalização de que o chefe do Execu tivo paulista estará ao lado de seu projeto

eleitoral em 2026.

Após o café, ambos devem seguir para a Assembleia Legislativa do Estado (Alesp), para uma cerimônia às 10 horas ao lado do presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto. O dirigente partidário será homenageado com o Colar de Honra ao Mérito Legislativo.

Flávio disse ainda que pretende ouvir a opinião de Tarcísio sobre a vaga ao Senado em São Paulo. De acordo com o senador, o entendimento é que caberá ao governador indicar um nome para a disputa. O nome do chefe do Executivo paulista é do deputado federal Guilherme Derrite (PP-SP), ex-secretário de Segurança Pública. A segunda vaga deve ficar com o PL, na cota da família Bolsonaro, pelo acordo entre o pai e Tarcísio.

O parlamentar reforçou que decisões estratégicas sobre sua eventual candidatura passam pelo ex-presidente Jair Bolsonaro. “Não há decisão que eu tome que não passe por Jair Bolsonaro”, afirmou, acrescentando que visitará o pai nesta quarta-feira, 25. Segundo ele, a palavra final sobre alianças é do ex-presidente, embora também mantenha diálogo com o presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - CARLOS BOLSONARO VOLTA A SER INVESTIGADO POR ‘RACHADINHA’

Em 2024, o caso contra o então vereador foi arquivado pelo Ministério Público do Rio, que agora decide reabri-lo

Do Estadão Conteúdo



Um parecer da assessoria criminal da procuradoria indicou o prosseguimento das investigações envolvendo Carlos

O Ministério Público do Rio decidiu reabrir uma investigação contra o ex-vereador Carlos Bolsonaro (PL), o filho ‘03’ do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), por suposta prática de ‘rachadinha’ em seu mandato na Câmara Municipal.

O Estadão pediu manifestação do ex-vereador, que é pré-candidato ao Senado por Santa Catarina em 2026. Contudo, a reportagem não recebeu retorno até a publicação deste texto.

Um parecer da assessoria criminal da Procuradoria-Geral de Justiça apontou a necessidade de “prosseguimento das investigações” envolvendo Carlos e outras 25 pessoas. Em 2024, o próprio MP havia decidido arquivar o caso contra o ‘03’, que teve sete mandatos consecutivos na Câmara Municipal do Rio.

As informações foram divulgadas pelo O Globo e confirmadas pelo Estadão. A assessoria da PGJ avaliou que o arquivamento original da investigação contra Carlos, em 2024, desconsiderou provas que haviam sido levantadas contra o então vereador.



À época, o MP havia denunciado sete funcionários do gabinete de Carlos por desvio de dinheiro público, através do fracionamento de salários de assessores parlamentares, prática conhecida como rachadinha.

O MP, no entanto, considerou que não havia indícios suficientes para acusar Carlos Bolsonaro de rachadinha. Segundo a denúncia apresentada em 2024, o então chefe de gabinete de Carlos, Jorge Luiz Fernandes, seria o responsável por nomear os funcionários que depois repassariam parte de seus salários.

Ao todo, o MP apontou desvios de R\$ 1,7 milhão no gabinete.

Reclamação

Embora não tenha se manifestado sobre esse tema, Carlos Bolsonaro (PL) reclamou publicamente da falta de engajamento do Partido Liberal com a candidatura de seu irmão, Flávio Bolsonaro (PL) à Presidência da República.

Em publicação nas redes sociais nesta terça-feira, 24, Carlos pediu que “páginas, redes sociais locais e suas subdivisões do Partido Liberal” trabalhassem para “mostrar o pré-candidato a presidente indicado por Jair Bolsonaro (PL) em suas timelines”.

Para Carlos, os membros do partido estão deixando a desejar na comunicação política nas redes sociais. “Não é acusação. É constatação empírica. E constatação pede alinhamento, não silêncio”, disse.

O ex-vereador pede a união do partido na campanha de Flávio à Presidência. “Sendo redundante mas é preciso: não estamos falando de pessoas, mas de estrutura partidária! Vamos lá pessoal, união em torno do projeto da direita!”, escreveu.

Na tarde desta segunda- -feira, 23, Flávio Bolsonaro se manifestou em rede social sobre as recentes trocas de indiretas entre o ex-deputado Eduardo Bolsonaro, a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro e o deputado Nikolas Ferreira (PL-MG). O filho do ex-presidente fez um pedido para que os agentes políticos do campo conservador priorizassem a disputa eleitoral, e não conflitos internos.

“Tá todo mundo querendo vencer a discussão. Mas o que precisamos é ganhar a eleição!”, escreveu Flávio. Em seguida, ironizou o uso de linguagem neutra: “Gostaria de contar com todas, todos, todes, todys e todXs!”.

O presidente da sigla, Valdemar Costa Neto (PL) disse que nunca existiu um racha. “Porque existe o seguinte: a Michelle Bolsonaro não tem tempo de fazer nada. Ela faz a comida para o Bolsonaro de manhã e vai levar na hora do almoço. Ninguém quer ver o marido nem o pai na situação que o Bolsonaro está. Esse é o grande problema”, afirmou o presidente do PL em entrevista a jornalistas depois do evento do Grupo Esfera, em São Paulo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

POLÍTICA - CANDIDATOS AO SENADO NA CHAPA DO PL NO RIO SERÃO CLÁUDIO CASTRO E MÁRCIO CANELLA

Anúncio foi feito pelo pré-candidato à presidência, Flávio Bolsonaro, após encontro com o governador
Do Estadão Conteúdo

O senador e pré-candidato à Presidência da República, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), afirmou nesta terça-feira, 24, que o Partido Liberal definiu a composição da chapa majoritária no Rio de Janeiro para as eleições de 2026.

Segundo ele, a articulação foi fechada em reunião com o governador do Estado, Cláudio Castro (PL), em Brasília.

De acordo com Flávio, Castro e o prefeito de Belford Roxo, Márcio Canella (PL), serão os candidatos do partido às duas vagas ao Senado pelo Rio.

Para a Câmara dos Deputados, os nomes escolhidos foram o senador Carlos Portinho (PL-RJ) e Altineu Côrtes (PL-RJ), atual deputado federal e presidente estadual da legenda.

Na disputa pelo Palácio Guanabara, o PL lançará como candidato a vice-governador o prefeito de Nova Iguaçu, Rogério Lisboa (PL), que deverá compor chapa com o nome apoiado pelo grupo político no Estado.

Os anúncios foram feitos por Flávio em conversa com jornalistas após o encontro com Castro. O senador destacou que a estratégia no Rio busca fortalecer o palanque do partido no Estado e ampliar a presença da legenda tanto no Executivo quanto no Legislativo federal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 25/02/2026

TRANSPORTES - HIDROVIAS - GOVERNO ADIA PARA 2027 LEILÕES DAS PRIMEIRAS HIDROVIAS CONCEDIDAS

Revogação de decreto e promessa de consulta prévia a povos indígenas empurram cronograma de rios como Madeira, Tapajós e Tocantins

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



Na melhor das hipóteses, o que deve ocorrer ainda este ano é o envio dos editais dessas concessões ao TCU. As datas efetivas de leilão, no entanto, permanecem indefinidas

O governo federal decidiu adiar para 2027 a maior parte dos leilões das primeiras concessões de hidrovias do país. A mudança ocorre em meio ao aumento das pressões políticas e à mobilização de

entidades civis e comunidades tradicionais contra os projetos, e representa atraso de até dois anos em relação ao cronograma inicialmente previsto. A concessão da hidrovia do rio Madeira, considerada uma das mais avançadas da carteira do Ministério de Portos e Aeroportos, chegou a ser estimada para julho do ano passado, mas agora foi reprogramada para 2027. O novo horizonte também passou a valer para os projetos nos rios Tocantins, Tapajós e Amazonas — este último apresentado pelo governo como “hidrovia verde”.

A decisão foi consolidada na noite de segunda-feira (23), quando o presidente Lula revogou o Decreto 12.600, que previa a realização de estudos técnicos, ambientais e logísticos para inclusão das hidrovias dos rios Tapajós, Madeira e Tocantins no Programa de Parcerias de Investimentos. Ao anunciar a medida, o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou que a decisão foi resultado do diálogo com os povos indígenas. “Podemos anunciar para vocês a decisão do presidente Lula de revogar o decreto 12.600, a partir da escuta que nós fizemos dos povos indígenas. Esse é um governo que tem compromisso com a escuta do povo e que leva a escuta ao ponto de recuar de uma decisão por compreender a posição desses povos”, declarou.

A ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara, destacou o caráter humanitário e jurídico da decisão e reforçou o compromisso com a consulta prévia. “Hoje tomamos aqui uma decisão muito importante nesse diálogo com o presidente Lula. Para nós, é considerar o direito à consulta livre, prévia e informada, o direito de escuta, como reafirmamos na COP. É um compromisso com o respeito à Convenção 169”, afirmou.



A referência à COP diz respeito à Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, fórum anual em que países assumem compromissos relacionados à redução de emissões, proteção ambiental e direitos socioambientais. Nos últimos encontros, o governo brasileiro tem defendido a combinação entre desenvolvimento econômico, preservação da floresta e garantia de direitos das populações tradicionais, discurso que agora é mobilizado para justificar a revisão do cronograma das hidrovias. A última edição da conferência (COP30) foi realizada em novembro de 2025, em Belém (PA).

A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, citada pela ministra, estabelece a obrigatoriedade de consulta livre, prévia e informada a povos indígenas e comunidades tradicionais sempre que medidas administrativas ou legislativas possam afetar diretamente seus territórios e modos de vida. A realização formal desse procedimento pode envolver estudos específicos, audiências e prazos diferenciados, o que tende a alongar a tramitação dos projetos.

Na melhor das hipóteses, o que deve ocorrer ainda este ano é o envio dos editais dessas concessões ao Tribunal de Contas da União (TCU). As datas efetivas de leilão, porém, permanecem indefinidas. Dos cinco projetos considerados prioritários pelo Ministério de Portos e Aeroportos, apenas a hidrovia do rio Paraguai, no trecho que corta Mato Grosso do Sul, ainda mantém previsão de licitação no segundo semestre, mas também sem garantia de que o cronograma será mantido.

Santarém

A resistência às concessões ganhou força especialmente na região amazônica. Indígenas chegaram a ocupar instalações da Cargill, em Santarém (PA), em protesto contra o que classificam como ausência de consulta prévia, livre e informada, como determina a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), e apontando riscos à pesca, à segurança alimentar e aos territórios tradicionais. No campo político, parlamentares de Rondônia também passaram a questionar o modelo de concessão da hidrovia do rio Madeira, levantando dúvidas sobre eventual cobrança de tarifas e a narrativa de “privatização” do rio. O governo nega essa interpretação e sustenta que se trata da concessão de serviços como dragagem, sinalização, gestão ambiental e controle do tráfego de embarcações, sem cobrança pelo transporte de passageiros.

Do ponto de vista econômico, o programa de hidrovias é tratado como estratégico para reduzir o custo logístico e garantir navegabilidade ao longo de todo o ano, especialmente para o escoamento da produção agrícola. Segundo o secretário nacional de Hidrovias, Otto Luiz Burler, em declaração à Folha de S.Paulo, o adiamento não representa recuo, mas uma “maturação natural” dos projetos, sobretudo diante da decisão de realizar a consulta livre, prévia e informada às comunidades impactadas — etapa que altera o calendário, mas, segundo o governo, não compromete o compromisso com a estruturação das concessões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS CAPIXABAS BATEM 7,9 MILHÕES DE TONELADAS EM 2025

Complexos de Vitória e Vila Velha registram alta nas importações e recordes em fertilizantes, carvão, coque e desembarque de veículos

Por CÁSSIO LYRA redacao.jornal@redebeneews.com.br

A VPorts, concessionária que administra os portos do Espírito Santo, anunciou nesta semana que os complexos de Vitória e Vila Velha movimentaram 7,9 milhões de toneladas ao longo de 2025, com destaque para recordes nas importações e movimentações de fertilizantes, carvão e coque.

De acordo com a concessionária, a movimentação de cargas importadas subiu de 4,9 milhões em 2024, para 5,3 milhões de toneladas em 2025, registrando um crescimento de 9%. Entre os produtos em destaque, estão os veículos, com 215 mil unidades que chegaram ao Brasil pelo estado ao longo do ano. Somente no mês de junho, a movimentação foi recorde, atingindo 49.650 unidades.



O granel sólido destacou-se como o principal tipo de carga movimentada, totalizando 3 milhões de toneladas, equivalentes a 38% da movimentação total do complexo de Vitória

O granel sólido destacou-se como o principal tipo de carga movimentada, totalizando 3 milhões de toneladas, equivalentes a 38% da movimentação total do porto. O desempenho foi impulsionado, principalmente, pelo crescimento das importações de fertilizantes, carvão, hulha e coque de petróleo.

A movimentação de carvão e coque atingiu 696 mil toneladas no ano, batendo um recorde histórico, com crescimento de 81% e 43%, respectivamente.

Os fertilizantes também tiveram recorde histórico, alcançando 1,14 milhão de toneladas no ano, em um crescimento de 8% em relação a 2024. No mês de outubro, para se ter ideia, o porto recebeu o navio com o maior volume de fertilizantes da história – 50 mil toneladas de ureia -, fruto de melhorias de infraestrutura realizadas ao longo de 2025, tais como as obras de dragagem e os estudos que culminaram no aumento do peso bruto de navios que podem acessar o porto, agora com até 83 mil toneladas, representando importante ganho de produtividade.

Outro importante setor de destaque na movimentação foram os combustíveis, que tiveram alta de 12% em relação ao ano anterior.

Novas cargas e oportunidades

A Vports classificou que a diversificação do portfólio de cargas foi outro fator determinante para maximizar os resultados.

No ano passado, a empresa obteve licenciamento ambiental para operar novas cargas como betume, briquete e arroz. Esta frente de atuação ampliou a versatilidade do porto, a partir da prospecção de novas cargas, criando oportunidades de negócio, a exemplo do lítio verde, que teve o primeiro embarque da produção brasileira realizado pela Vports e, hoje, permanece sendo uma carga regular no porto.

“São dados muito significativos que demonstram o potencial multipropósito dos nossos portos para se alinhar às demandas do mercado. Mesmo em um ano desafiador diante o tarifaço dos Estados Unidos, por exemplo, foi possível se adaptar, com um modelo ágil e flexível para viabilizar negócios, resultando em recordes de importação. Dessa forma, contribuímos para o bom desempenho dos setores produtivos do Espírito Santo e posicionar o estado como destaque na logística nacional, por mais um ano”, afirmou o diretor-presidente da Vports, Gustavo Serrão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - DP WORLD INAUGURA NOVO ESCRITÓRIO ADMINISTRATIVO EM SANTOS

Unidade de 1.500 m² no Centro reúne áreas estratégicas e reforça estrutura de suporte às operações da companhia no Brasil

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

A DP World inaugurou na segunda-feira (23) seu mais novo escritório administrativo em Santos (SP). O evento contou com a presença de aproximadamente 200 integrantes, além de diretores que compõem a estrutura da companhia no Brasil.



Fabio Siccherino destacou a relevância do novo espaço para a evolução e o fortalecimento das equipes responsáveis por oferecer suporte às divisões de negócio da empresa no país

Durante a cerimônia, o CEO da DP World no Brasil, Fábio Siccherino, destacou a relevância do novo espaço para a evolução e o fortalecimento das equipes responsáveis por oferecer suporte a todas as divisões de negócio da empresa no país, reforçando a estratégia end-to-end da companhia.

Localizado no Centro de Santos, o novo escritório possui 1.500 metros quadrados e abriga as áreas de Pessoas, Jurídico, Comunicação Institucional e Marketing, Financeiro e Novos Negócios, além de parte da Diretoria e da Presidência.

Atualmente, a DP World conta com 14 escritórios no Brasil, distribuídos entre suas diferentes divisões de negócios em diversos cantos do território nacional.

Dois deles estão localizados em Santos, cidade que também abriga a operação do complexo multipropósito da companhia, situado na margem esquerda do Porto de Santos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - IMBITUBA REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE DDG PARA A CHINA

Operação de 62,5 mil toneladas conduzida por Inpasa e Fertisanta insere porto catarinense na rota do coproduto de etanol de milho para o mercado asiático

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A movimentação de DDG pelo porto vem crescendo nos últimos anos. Com a abertura do mercado chinês, Imbituba integra a rota de exportação brasileira do insumo para a Ásia

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, realizou no domingo (8) a primeira exportação brasileira de DDG (Dried Distillers Grains) para a China. A operação foi conduzida pelas empresas Inpasa e Fertisanta e envolveu o embarque de 62,5 mil toneladas do produto.

O DDG é um coproduto obtido a partir da produção de etanol de milho. No processo industrial, o amido do grão é transformado em etanol, enquanto proteínas, fibras e gorduras permanecem concentradas no resíduo sólido, que dá origem ao produto. O material é utilizado principalmente na nutrição animal, como insumo na formulação de rações. De acordo com informações do setor, a movimentação de DDG pelo Porto de Imbituba vem crescendo nos últimos anos. Nos três anos anteriores, a Fertisanta embarcou aproximadamente 800 mil toneladas do produto pelo terminal catarinense. Com a abertura do mercado chinês, o porto passa a integrar a rota de exportação brasileira do insumo para a Ásia.

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello (PL), afirmou que a operação ocorre em um contexto de investimentos estaduais na infraestrutura portuária. “Santa Catarina tem os melhores portos do Brasil e o Governo do Estado investe pra ampliar a capacidade, melhorar a infraestrutura, enfim, pra atender com qualidade o dinamismo da nossa economia. A qualidade da logística catarinense faz toda a diferença e nós queremos ser cada vez mais competitivos para atrair novas oportunidades”, disse.



O secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Ivan Amaral, associou o embarque à ampliação das relações comerciais com o mercado asiático. “A primeira exportação brasileira de DDG para a China pelo Porto de Imbituba representa um avanço estratégico para Santa Catarina e para o Brasil. Esse embarque demonstra a eficiência da nossa infraestrutura, a competitividade do agronegócio nacional e a capacidade do Estado em apoiar operações de grande porte. Estamos consolidando Imbituba como um corredor logístico cada vez mais relevante no cenário internacional, gerando empregos, renda e novas oportunidades para toda a cadeia produtiva”, declarou.

O presidente do Porto de Imbituba, Christiano Lopes, afirmou que a operação marca a entrada do produto brasileiro no mercado chinês por meio do terminal catarinense. “O Porto de Imbituba vive um momento histórico ao se tornar o ponto de partida da primeira exportação brasileira de DDG para a China, abrindo um novo mercado estratégico para o agronegócio nacional. Essa operação reforça a capacidade logística do porto, a confiança internacional na qualidade do produto brasileiro e o papel de Imbituba como elo fundamental na integração do Brasil com os grandes mercados globais, gerando desenvolvimento, competitividade e novas oportunidades para toda a cadeia produtiva”, disse.

O embarque de 62,5 mil toneladas foi realizado no domingo (8), com destino ao mercado chinês.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - LEILÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE RECIFE É SUSPENSO

Secretaria de Portos e Antaq acatam pedido da autoridade portuária para revisar estudos; demais ativos do bloco seguem para disputa na B3

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

A Secretaria Nacional de Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) acataram o pedido de suspensão do leilão do Terminal Marítimo de Passageiros de Recife. O Porto do Recife S.A. solicitou mais tempo para realizar os levantamentos técnicos e avaliações estratégicas sobre o certame.

O leilão está marcado para a próxima quinta-feira (26) na B3, em São Paulo, e integra o primeiro bloco de leilões portuários do ano. O grupo inclui, além do ativo em Recife, outros terminais localizados em Natal, Porto Alegre e Macapá, com investimentos totais de R\$ 229 milhões. A suspensão não implica no cancelamento do processo, que ocorrerá com a concessão dos outros terminais da carteira.

A administração do Porto do Recife informou que a medida permite análise mais ampla do certame pela gestão atual antes da retomada do leilão. A Antaq não estabeleceu nova data para a realização do certame do terminal pernambucano, que previa aportes de R\$ 2,3 milhões e prazo de concessão de 25 anos.

Dragagem

A suspensão ocorre enquanto o Porto do Recife prepara o início da dragagem do terminal. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e a governadora Raquel Lyra assinaram o contrato de R\$ 100 milhões para readequação da infraestrutura aquaviária. A obra inicia em março de 2026 com conclusão prevista para maio de 2027.

A intervenção elevará a profundidade mínima do terminal para 12 metros e ampliará o canal de acesso para 240 metros de largura.

O projeto prevê ainda a estruturação de uma bacia de manobra com 500 metros de diâmetro, permitindo a operação de navios de até 210 metros de comprimento. O investimento divide-se em R\$ 54,1 milhões empenhados em 2025 e R\$ 45,8 milhões previstos para 2026.

A reportagem procurou a assessoria de imprensa do Porto do Recife, mas não obteve retorno até o fechamento desta edição.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - SECRETÁRIO DIZ QUE NÃO CONSTRUIR A FERROGRÃO É “PIOR ALTERNATIVA

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

Do Estadão Conteúdo

Não construir a EF-170, também conhecida por Ferrogrão, é a pior alternativa do ponto de vista ambiental, disse Leonardo Cezar Ribeiro, secretário nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, ao saber do pedido de suspensão do projeto formalizado na manhã desta terça-feira, 24, pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Ribeiro participa do P3C 2026, evento realizado pela plataforma de eventos Necta e correalizado por Estadão, escritório Portugal Ribeiro & Jordão Advogados e B3 que reúne governo, investidores e iniciativa privada do setor de infraestrutura na terça-feira (24), em São Paulo.

Em relatório técnico, assinado por auditor federal de controle externo, o TCU recomendou a suspensão do andamento do projeto da Ferrogrão. A Corte de Contas vê necessidade de realizar audiências públicas, submetendo as modificações do projeto ao debate público.

“Nos últimos dois anos, oferecemos uma participação importante social, atualizamos o projeto, fizemos análise de custo-benefício. Os técnicos do Tribunal de Contas têm independência. Agora, precisamos entender por que o documento recomendou a suspensão. Mas a gente tem de respeitar as instituições, a independência dos auditores do TCU”, disse Ribeiro.

Ele avalia que a decisão do TCU pode atrasar o projeto, com leilão previsto para setembro. A obra pode custar de R\$ 28 bilhões a R\$ 36 bilhões e promete reduzir custos de frete em mais de 30%.

Para o secretário, não fazer a ferrovia é a pior alternativa para os povos indígenas e demais comunidades afetadas. A produção do Centro-Oeste precisa ser escoada e, segundo ele, fazer isso por meio de rodovias, cria o que o especialista chama de efeito “espinha de peixe”.

“A rodovia tem um impacto maior porque, ao longo dela, vão se criando ramificações, postos de combustíveis e outras estruturas que afetam ainda mais a floresta. A ferrovia é apenas linha férrea, e o impacto é o menor possível”, afirmou.

Arco Verde

Nesta manhã, Ribeiro participou do debate “Diálogos sobre Infraestrutura”, ao lado de Lilian Campos, superintendente de inteligência de mercado da Infra SA, empresa pública ligada ao Ministério dos Transportes, e de Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de sustentabilidade, também do ministério.

“O movimento de cargas nos portos brasileiros foi mais intenso nos últimos anos nos portos do Nordeste, por conta da produção de grãos”, explicou Lilian Campos. “E onde tem portos, é preciso ter ferrovias”, disse ela. A Infra SA, explicou a executiva, a estruturadora dos projetos do governo.

Um deles é o Arco Norte, plano estratégico que abrange portos ou estações de transbordo dos Estados de Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão, regiões fundamentais para o escoamento dos grãos produzidos principalmente em Mato Grosso.

O objetivo do plano é integrar os portos e as estações de transbordo destes Estados e, assim, aumentar a exportação para a Europa, do Leste dos Estados Unidos e do Canal do Panamá, para chegar por meio dele à China.



O Arco Verde é um projeto que inclui vários modos de transporte, dentre eles ferrovia, rodovias e hidrovias. Os mais difíceis de viabilizar, segundo Lilian, são os de navegação por rios ou mar. “Os portos precisam ser modernizados, equipados, as embarcações precisam ser desenvolvidas. Ou seja, todo o sistema deve ainda ser construído e para isso precisamos de muito investimento”, afirmou ela.

No entanto, o mercado financeiro, segundo Ribeiro, está ávido para aplicar no setor. “Há um apetite dos investidores porque esses investimentos têm um ótimo retorno, com muita rentabilidade”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - MINISTRO E GOVERNADOR ALINHAM AGENDA DE OBRAS FEDERAIS NO MARANHÃO

Pavimentação da BR-135 será entregue no primeiro trimestre de 2026, e governo anuncia intervenções nas BR-222 e BR-010

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, recebeu na terça-feira (24) o governador do Maranhão, Carlos Brandão, para alinhar o avanço das obras de infraestrutura no estado. Durante o encontro, foi confirmada para o primeiro trimestre de 2026 a entrega de 54 quilômetros de pavimentação em concreto rígido na BR-135, entre Miranda e o povoado de Caxuxa.

“Hoje, o Maranhão é referência na produção agrícola e mineral, na movimentação portuária, no crescimento econômico e na melhoria da qualidade de vida da população”, destacou Renan Filho.

Na ocasião, o ministro também anunciou a reconstrução da BR-222/ MA, entre os municípios de Itapecuru e Chapadinha, e a publicação do edital para a duplicação da BR-010/ MA, no trecho entre Imperatriz e Açailândia, prevista para os próximos meses.

Em dezembro de 2025, o Ministério dos Transportes entregou a Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, sobre o Rio Tocantins, que liga os municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO). A nova estrutura foi concluída exatamente um ano após o colapso da ponte anterior.

Já em janeiro deste ano, foi entregue o novo Contorno Rodoviário de Timon, que interliga as BR-226/ MA e BR-316/MA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ÚLTIMO ESTAI MARCA RETA FINAL DA PONTE DE GUARATUBA

Estrutura sobre a baía alcança fase decisiva antes da aduela de fechamento; construção já soma 91% de execução

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O último estai (cabo de aço de alta resistência tensionado) da Ponte de Guaratuba (PR) deve ser instalado no fim de semana, na virada do mês, marcando uma das etapas mais emblemáticas da obra – além do famoso “beijo”, previsto para acontecer alguns dias depois. Esse trecho, considerado o mais complexo da obra, também é a principal marca visual da obra sobre a Baía de Guaratuba.

São 12 pares fixados em cada um dos mastros dos apoios 04 e 05, garantindo a estabilidade necessária para o uso seguro da ponte. No apoio 05, já foram concretados todos os pares. O último será colocado no apoio 04. As torres de sustentação, que têm 40 metros de altura, são maiores do que o Cristo Redentor, no Rio de Janeiro.



De maneira geral, a construção da nova ponte que liga as cidades de Matinhos e Guaratuba alcançou 91% de execução em janeiro. Já foi finalizado o lançamento das 160 vigas longarinas no trecho pré-moldado, que vão se conectar com o estaiado.

Paralelamente, a equipe vem executando obras complementares essenciais para a funcionalidade e segurança da ponte. As barreiras rígidas centrais e laterais estão sendo instaladas, assim como os eletrodutos no passeio e os guarda-corpos. O preenchimento do passeio com concreto está em andamento, e a implantação da iluminação pública já começou, com a instalação dos primeiros postes.

A construção do trecho estaiado utiliza o método dos balanços sucessivos, uma técnica de alta complexidade que permite que a ponte avance aos poucos, sempre em equilíbrio. A partir de cada pilar central, a estrutura cresce simultaneamente para os dois lados por meio da concretagem de aduelas, grandes blocos de concreto moldados no próprio local.

Essas aduelas são sustentadas justamente pelos estais ligados diretamente ao tabuleiro e aos mastros (torres) da ponte. Esse sistema é responsável por sustentar o peso da estrutura e garantir sua estabilidade.

O encontro da ponte é o momento em que os dois balanços, um vindo do apoio 04 e outro do apoio 05, chegam ao centro da baía e são ligados por uma última aduela, chamada de aduelas de fechamento.

Antes dessa etapa, é realizado um trabalho minucioso de engenharia: conferências milimétricas de alinhamento e nível, ajustes finos na protensão dos estais e monitoramento estrutural contínuo. Somente após todas essas verificações é que a aduela de fecho é concretada. A partir daí, o trecho estaiado deixa de funcionar como duas estruturas independentes e passa a atuar como uma única estrutura contínua, exatamente como previsto em projeto.

Acessos

As obras dos acessos continuam em bom ritmo. O lado de Guaratuba contará com uma rotatória para acesso ao Centro da cidade e à praia de Caieiras. Um projeto paralelo prevê a implementação de um binário na cidade, com uma das faixas atendendo quem vem pela ponte desde Matinhos, ligando até a Avenida Paraná, em direção a Garuva. Quem vem da cidade catarinense, irá atravessar a via para chegar ao acesso à ponte. No lado de Matinhos, a revitalização envolve o acesso a Cabaraquara e ao centro da cidade.

Para quem deseja acompanhar de perto, a obra da Ponte de Guaratuba disponibiliza atualizações constantes no site www.pontedeguaratuba.pr.gov.br, com câmeras ao vivo, e no Instagram @pontedeguaratuba. oficial, onde são publicadas fotos, vídeos e informações técnicas sobre o avanço dos trabalhos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - QUATRO GRUPOS DISPUTAM CONCESSÃO DA ROTA MOGIANA

Leilão na B3 definirá vencedor de contrato de 30 anos que prevê R\$ 9 bilhões em investimentos e 520 quilômetros de rodovias no interior paulista

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Quatro empresas apresentaram propostas para o leilão da Rota Mogiana, concessão de rodovias localizadas no interior do Estado de São Paulo. A entrega dos envelopes com as ofertas ocorreu na terça-feira (24). A sessão pública que vai definir a em presa vencedora ocorrerá na sexta-feira (27) na B3, a partir das 14h.

Apresentaram propostas às seguintes empresas: Grupo Motiva (ex-CCR); fundo árabe Mubdala; Grupo EPR; Azevedo e Travassos.

A concessão da Rota Mogiana engloba um total de 520 quilômetros e prevê pouco mais de R\$ 9 bilhões em investimentos. O contrato de concessão será válido por 30 anos.

O leilão, que terá a presença do governador Tarcísio de Freitas, terá como critério de disputa a empresa que oferecer maior valor de outorga para o Governo Estadual.

Rota Mogiana

Conforme o edital, o projeto prevê 138 km de faixas adicionais, 217 km de duplicações, construção de novos viários, além de modernizações em sistemas de segurança e iluminação. O Free Flow, sistema de cobrança automática, também será implementado.

As melhorias vão beneficiar diretamente municípios como Campinas, Holambra, Artur Nogueira, Santo Antônio de Posse, Cosmópolis, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Aguaí, São João da Boa Vista, Espírito Santo do Pinhal, Casa Branca, Mococa e Cajuru.

A Rota Mogiana conecta importantes regiões econômicas do interior paulista próximo à divisa de Minas Gerais. O pacote engloba uma rodovia que está em fim de contrato de concessão e outras que são administradas pelo DER-SP (Departamento de Estradas de Rodagem).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

ENERGIA - ANEEL ADIA DECISÃO SOBRE POSSÍVEL CADUCIDADE DA ENEL SÃO PAULO

Agência concede mais 30 dias para retorno de voto-vista e ainda não analisa mérito de processo que pode resultar na perda da concessão

Do Estadão Conteúdo



O que está sendo avaliado, especialmente, é um plano de resultados após o chamado relatório de falhas e transgressões à legislação e ao contrato de concessão da distribuidora

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) decidiu na terça-feira (24), por maioria, conceder um prazo adicional de 30 dias para o retorno da votação referente ao processo que avalia o desempenho da Enel São Paulo. É esse trâmite que, em tese, pode levar à abertura de um processo de caducidade da concessão.

O que está sendo avaliado, especialmente, é um plano de resultados após o chamado relatório de falhas e transgressões à legislação e ao contrato de concessão da distribuidora. Em novembro de 2025, a diretora Agnes da Costa votou no sentido de estender o prazo de acompanhamento e avaliação do plano de recuperação.

Esse encaminhando foi defendido porque a reguladora teria uma avaliação mais precisa sobre o desempenho da concessionária, especificamente durante o período úmido, com encerramento até março de 2026. No fim de ano passado, considerando a necessidade de maior tempo para avaliação do mérito, o diretor Gentil Nogueira solicitou vista.

Com a deliberação, o retorno do voto-vista será no dia 24 de março. O diretor-geral, Sandoval Feitosa, apresentou, desde já, a sua defesa da recomendação da caducidade da Enel São Paulo. Ele também encaminhou voto para determinar às áreas técnicas a elaboração de um plano de intervenção administrativa na área de concessão da distribuidora no prazo de 30 dias.

A Aneel não votou o mérito da recomendação da caducidade da Enel São Paulo e de outros encaminhamentos sugeridos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR AUMENTA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

Medida engloba mais de mil produtos de bens de capital e bens de informática e telecomunicação

Do Estadão Conteúdo



Aparelhos inteligentes, como os smartphones, estão entre os itens que tiveram alíquotas elevadas

No início de fevereiro, o Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex) aumentou as alíquotas do imposto de importação de uma lista ampla de bens de capital (BK) incluindo máquinas, ferramentas e equipamentos, e de bens de informática e telecomunicação (BIT).

São englobados mais de mil produtos eletrônicos, incluindo smartphones, freezers e painéis com LED. A deliberação ocorreu em 28 de janeiro e parte dos aumentos de alíquotas já entrou em vigor em 6 de fevereiro.

Outras elevações - no caso das NCMs que hoje possuem alíquota zero, mas não estão enquadradas em ex-tarifários - começam a valer em 1º de março, para que os importadores tenham tempo de pedir seu enquadramento no regime especial, segundo o governo.

Em nota técnica elaborada para embasar a proposta, a Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Fazenda citou a “escalada das importações de Bens de Capital (BK) e Bens de Informática e Telecomunicações (BIT)”, dizendo que elas somaram US\$ 75,1 bilhões em 2025, com crescimento acumulado desde 2022 de 33,4%. Segundo a pasta, a penetração de importações está em níveis que “ameaçam colapsar elos da cadeia produtiva e provocar regressões produtiva e tecnológica do País, de difícil reversão”.

Em 2025, as principais origens de importações desses bens foram Estados Unidos, com US\$ 10,18 bilhões e 34,7% de participação; China, com US\$ 6,18 bilhões e 21,1%; Cingapura, com US\$ 2,58 bilhões e 8,8%; e França, com US\$ 2,52 bilhões e 8,6%.

O órgão destacou que a participação chinesa cresce em BK e BIT, enquanto EUA mantêm relevância agregada, como principal fonte do conjunto das importações. “Importante levar em consideração que o crescimento da participação chinesa como origem das importações de BK e BIT apontam para uma dinâmica estrutural e não apenas conjuntural”, continua a nota.

Ainda segundo o documento, a elevação das alíquotas deve ter efeito indireto baixo e defasado no IPCA, pois BK e BIT são bens de produção, com exceções e regimes atenuando a cobertura efetiva.

A pasta recomendou a aprovação da proposta de recomposição das alíquotas do Imposto de Importação de BK e BIT, nos patamares de 7,0%, 12,6% e 20,0% (com elevações específicas para itens estratégicos selecionados), preservadas as exceções e regimes especiais vigentes.

Fontes afirmam que a indústria nacional de bens de capital e de bens de informática vem pleiteando medidas dessa natureza diante da perda, para o Brasil, de divisas no comércio internacional. A ideia da elevação das alíquotas seria, portanto, preservar e ampliar a capacidade nacional de produção de equipamentos e insumos de informática.



Estimativa de arrecadação

Segundo o portal g1, o Ministério da Fazenda estima que irá arrecadar R\$ 14 bilhões a mais neste ano com a medida, o que deverá ajudar a cumprir a meta de superávit primário em 2026.

Em dezembro de 2025, o Congresso aprovou uma arrecadação adicional de R\$ 14 bilhões decorrentes do aumento do Imposto de Importação (II), valor incorporado no então Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO). Na época, não estava especificado o aumento da alíquota. Por se tratar de tributo extrafiscal, o II pode ter suas alíquotas alteradas pelo Executivo sem a necessidade de aprovação do Congresso Nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - REPRESENTAÇÃO BRASILEIRA DO PARLASUL APROVA ACORDO MERCOSUL-EU

Texto segue agora para votação nos plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal
Da Agência Brasil

A Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul (Parlasul) aprovou nesta terça-feira (24) por unanimidade o Acordo de comércio entre o Mercosul e a União Europeia. O debate sobre o texto começou no dia 10 de fevereiro, quando o deputado Arlindo Chinaglia (PT- -SP) leu seu relatório sobre o acordo, mas um pedido de vista adiou a análise.

Com a aprovação, o acordo segue para votação nos plenários da Câmara dos Deputados e do Senado, respectivamente.

O texto ainda tem que ser ratificado pelos Congressos da Argentina, Paraguai e Uruguai, bem como pelo Parlamento Europeu. A entrada em vigor se dará apenas após conclusão de todos os trâmites.

Assinado no dia 17 de janeiro, no Paraguai, o acordo foi enviado para análise da representação brasileira no Parlasul pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva no dia 2 de fevereiro.

O acordo cria uma área de livre comércio entre os dois blocos, com redução gradual de tarifas e preservação de setores considerados sensíveis, além de prever salvaguardas e mecanismos de solução de controvérsias.

O texto contém 23 capítulos que tratam, entre outros pontos, da redução de impostos de importação e da criação de regras para diversos setores. O Mercosul deverá zelar tarifas sobre 91% dos bens europeus em até 15 anos. Já a União Europeia eliminará tarifas sobre 95% dos bens do Mercosul em até 12 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

FINANÇAS - ARRECADAÇÃO FEDERAL BATE RECORDE EM JANEIRO

Valor chegou a R\$ 325,7 bilhões, com alta real de 3,56% sobre o mesmo período do ano passado

Da Agência Brasil

A arrecadação federal alcançou R\$ 325,7 bilhões em janeiro, o maior valor já registrado para o mês desde o início da série histórica, em 1995. O resultado representa crescimento real de 3,56% na comparação com janeiro do ano passado, já descontada a inflação.

Os dados foram divulgados nesta terça-feira (24) pela Receita Federal do Brasil. Segundo o Fisco, o desempenho foi impulsionado pelo crescimento da atividade econômica e por mudanças recentes na legislação tributária.



Segundo a Receita Federal, o desempenho foi impulsionado pelo crescimento da atividade econômica e por mudanças tributárias

Entre os destaques está o avanço do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), cuja arrecadação somou R\$ 8 bilhões em janeiro, com alta real (descontada a inflação) de 49,05% em relação ao mesmo mês de 2025. De acordo com a Receita, o resultado reflete alterações na legislação que ampliaram a incidência do imposto sobre novas operações financeiras.

O Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) sobre rendimentos de capital também registrou crescimento expressivo de 32,56%, totalizando R\$ 14,68 bilhões. O desempenho foi influenciado por aplicações em renda fixa e pela tributação de Juros sobre Capital Próprio (JCP), uma das formas de uma empresa distribuir lucros aos acionistas.

No fim do ano passado, o Congresso Nacional aprovou o aumento, de 15% para 17,5% da alíquota de Imposto de Renda Retido na Fonte para a JCP. No entanto, essa alta ainda só se refletirá na arrecadação federal a partir de abril.

Previdência

A arrecadação da Previdência Social atingiu R\$ 63,45 bilhões, com aumento real de 5,48% em relação a janeiro do ano passado. O avanço foi atribuído ao crescimento de 3,49% na massa salarial e à alta de 7,46% na arrecadação do Simples Nacional.

As receitas da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e do Programa de Integração Social (PIS) somaram R\$ 56 bilhões, com expansão real de 4,35% na comparação com o mesmo mês de 2025. Segundo a Receita, a alta reflete o aumento no volume de vendas do comércio e de serviços.

Jogos e bets

A tributação sobre apostas online e jogos de azar gerou R\$ 1,5 bilhão em janeiro, contra R\$ 55 milhões em janeiro do ano passado. O crescimento no setor atinge 2.642% na comparação anual, refletindo a regulamentação e a ampliação da cobrança sobre as chamadas "bets".

Parte das mudanças aprovadas no fim de 2025 ainda não impactou integralmente a arrecadação por causa do prazo de noventena, período de 90 dias para início da cobrança após alteração de alíquota.

Outros tributos

Em sentido contrário, tributos ligados à importação apresentaram recuo real. As receitas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto de Importação caíram 14,74% em janeiro, descontada a inflação, na comparação com o mesmo mês de 2025. A Receita atribui o resultado à redução do volume de importações em dólar e à queda da taxa de câmbio na comparação anual.

Meta fiscal

O desempenho de janeiro reforça o caixa do governo no início do ano e contribui para o cumprimento da meta fiscal estabelecida para 2026, que prevê superávit primário de R\$ 34,3 bilhões, excluindo o pagamento de precatórios e despesas fora do arcabouço fiscal.

As regras fiscais, no entanto, estabelecem um limite de tolerância de 0,25 ponto percentual em relação à meta central. Dessa forma, o governo está autorizado a obter resultado primário zero até superávit de R\$ 68,6 bilhões em 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/02/2026

FINANÇAS - CONTAS EXTERNAS TÊM DÉFICIT MENOR NO PRIMEIRO MÊS DO ANO

Saldo negativo foi de US\$ 8,4 bilhões em janeiro de 2026, contra US\$ 9,809 bi no mesmo mês em 2025

Da Agência Brasil

As contas externas do Brasil tiveram saldo negativo de US\$ 8,360 bilhões em janeiro, informou nesta terça-feira (24) o Banco Central (BC). No mesmo mês de 2025, o déficit havia sido de US\$ 9,809 bilhões nas transações correntes, que são as compras e vendas de mercadorias e serviços e transferências de renda com outros países.

A melhora na comparação interanual é resultado da alta de US\$ 2,1 bilhões no superávit comercial. De acordo com o chefe do Departamento de Estatísticas do BC, Fernando Rocha, esse aumento se deve à redução de importações, “bastante generalizada” em todos os setores, o que reflete a desaceleração da atividade econômica no país.

Contribuindo para a melhora do saldo, houve redução de US\$ 581 milhões no déficit da venda de serviços. Em contrapartida, foi registrado aumento de US\$ 1,3 bilhão no déficit em renda primária, que contabiliza o pagamento de juros e lucros, além de dividendos de empresas.

Nos 12 meses encerrados em janeiro, o déficit em transações correntes somou US\$ 67,551 bilhões, o que corresponde a 2,92% do Produto Interno Bruto (PIB), indicador da soma dos bens e serviços produzidos no país. Em relação ao período equivalente terminado em janeiro de 2025, houve redução no déficit; naquele mês, o resultado em 12 meses foi negativo em US\$ 72,421 bilhões, ou 3,35% do PIB.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

FINANÇAS - IBOVESPA VAI PELA PRIMEIRA VEZ AOS 191 MIL PONTOS

Com alta de 1,40%, o índice da B3 alcançou o 13º recorde de encerramento desde 14 de janeiro. No ano, já subiu 18,85%

Do Estadão Conteúdo



O índice da B3 saiu de abertura aos 188.854,45 pontos, em nível equivalente à mínima do dia, e fechou a 191.490,40 pontos

O Ibovespa retomou a escalada a patamares inéditos, pela primeira vez aos 191 mil pontos tanto no intradia (191.780,77) como em fechamento, aos 191.490,40 pontos, em alta de 1,40% na sessão, no que foi o 13º recorde de encerramento para o índice da B3 desde 14 de janeiro, correspondendo a 2026.

Nesta terça-feira, 24, saiu de abertura aos 188.854,45 pontos, em nível equivalente à mínima do dia. O giro ficou em R\$ 33,0 bilhões. Na semana, em duas sessões, agrega agora 0,50%, colocando o ganho do mês a 5,58%. No ano, sobe 18,85%.

As ações de bancos tiveram recuperação em bloco após a correção do dia anterior, com destaque para Santander, que avançou 3,41%, na máxima do dia no fechamento, após tombo de 5% na segunda, quando tinha encerrado na mínima da sessão. Banco do Brasil ON subiu 1,76% e o principal papel do segmento, Itaú PN, avançou 1,52%. Apesar do desempenho negativo do Brent e do WTI, Petrobras teve alta de 2,28% na ON e de 2,54% na PN, enquanto Vale ON mostrou ganho de 0,39%. Na ponta ganhadora do Ibovespa, IRB (+7,26%), Vamos (+6,40%) e Natura (+6,40% também). No lado oposto, Minerva (-4,43%), Copasa (-2,84%) e Metalúrgica Gerdau (-2,46%).

“Ontem [segunda-feira, 23], o setor financeiro tinha sofrido muito na realização de lucros do Ibovespa, que acompanhou então a cautela externa. O petróleo tem se mostrado mais volátil, ao sabor das tensões entre Estados Unidos e Irã, o que afeta Petrobras. Mas, nesse contexto todo, o fluxo continua bastante forte para a B3, com o dólar ainda se depreciando, o que contribui para que a Bolsa brasileira seja ainda destaque”, diz Rodrigo Moliterno, head de renda variável da Veedha Investimentos.

“A realização de ontem [segunda-feira, 23] veio sem muito gatilho para além da cautela externa que predominou na sessão. E o setor financeiro foi o mais atingido porque foi o primeiro segmento da Bolsa a ter andado mais forte, o que explica essa realização maior no segmento, em um dia sem tanto driver doméstico, na segunda-feira”, diz Rubens Cittadin, operador de renda variável da Manchester Investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

FINANÇAS - DÓLAR FECHA A R\$ 5,15 COM FLUXO E BUSCA POR DIVISAS EMERGENTES

Moeda terminou o dia em baixa de 0,26% e passou a acumular desvalorização de 1,63% nas últimas quatro sessões

Do Estadão Conteúdo

O dólar emendou o quarto pregão consecutivo de queda nesta terça-feira, 24, e flertou com o fechamento abaixo da linha de R\$ 5,15, algo não visto desde 21 de maio de 2024. A apreciação do real veio em meio a uma nova onda de valorização de divisas emergentes e o provável fluxo de capital estrangeiro para a bolsa doméstica, em dia de alta superior a 1% do Ibovespa, que superou os 191 mil pontos pela primeira vez.

Pela manhã, a divisa até abriu em alta e tocou máxima a R\$ 5,1845, em aparente ajuste e realização de lucros, diante do avanço da moeda americana em relação ao euro e ao iene. A maré virou ainda no começo da tarde com a melhora do apetite ao risco no exterior. Ruídos políticos e fiscais domésticos, como as negociações em torno do fim da escala 6x1 e a volta do debate sobre a gratuidade no transporte público, ficaram em segundo plano.

Com mínima de R\$ 5,1429, o dólar à vista terminou o dia em baixa de 0,26%, a R\$ 5,1554, passando a acumular desvalorização de 1,63% nas últimas quatro sessões. Em fevereiro, as perdas são de 1,76%, após queda de 4,40% em janeiro. No ano, a moeda americana recua 6,08% em relação ao real, que tem o melhor desempenho entre as divisas latino-americanas no período.

O economista-chefe da corretora Monte Bravo, Luciano Costa, atribui a apreciação do real à continuidade do fluxo global de recursos para mercados emergentes. “Tudo indica que esse movimento de entrada de estrangeiro continua forte em fevereiro. Temos a perspectiva de um ciclo de corte de juros que favorece a bolsa”, afirma Costa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - EXECUTIVOS QUE FALAM BEM SÃO PROMOVIDOS MAIS RÁPIDO?



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

No ambiente portuário brasileiro, do Porto de Santos a Porto de Suape, passando por Porto de Paranaguá e Porto de Itajaí, competência técnica é premissa. Mas promoção não é prêmio por conhecimento acumulado; é reconhecimento de impacto percebido. E impacto, no nível executivo, é indissociável de comunicação estratégica.



A pergunta central não é se executivos que “falam bem” são promovidos mais rápido. A pergunta correta é: o que significa falar bem em contextos de alta complexidade operacional, pressão regulatória e múltiplos stakeholders?

Falar bem não é falar bonito. Não é retórica vazia, nem vocabulário sofisticado. Falar bem, no nível C-level, é ter clareza de raciocínio, traduzir complexidade técnica em direção estratégica, saber posicionar-se com segurança diante de riscos. O líder comunicador sabe escolher o timing correto, e sabe sustentar coerência entre discurso e entrega.

Em ambientes portuários, onde decisões envolvem armadores, operadores logísticos, autoridades alfandegárias, agências reguladoras e investidores, o líder que se comunica com precisão reduz ruído, acelera consenso e preserva reputação institucional.

Peter Drucker já alertava: “The most important thing in communication is hearing what isn’t said.” Ou seja, comunicação executiva começa pela leitura de cenário. O líder que “fala bem” entende o contexto antes de abrir a boca. Ele mede o ambiente, identifica interesses e ajusta a mensagem à maturidade da audiência.

Promoção é percepção de capacidade ampliada. Conselhos e diretorias promovem quem transmite capacidade de liderar além da própria área. E isso se evidencia, sobretudo, na forma como o executivo se posiciona em reuniões estratégicas.

Considere dois gerentes técnicos igualmente competentes.

O primeiro domina números, mas responde apenas quando provocado.

O segundo organiza argumentos, antecipa riscos, propõe caminhos e comunica impacto sistêmico.

Quem parece pronto para a próxima cadeira?

Promoção é decisão de risco. A comunicação reduz esse risco. Quando um executivo articula cenários com clareza, demonstra pensamento estratégico. Quando sustenta posicionamento com dados e serenidade, transmite maturidade emocional. Quando fala no momento certo, com objetividade, constrói autoridade.

Warren Buffett sintetiza: “Se você não consegue comunicar e falar com clareza, está deixando valor na mesa.” No setor portuário, isso significa perder negociações, atrasar decisões e enfraquecer influência institucional.

Falar bem é construir autoridade. Autoridade não é cargo. É legitimidade reconhecida. O líder que se comunica bem conecta operação à estratégia macro, assume responsabilidade pública por decisões, dá direção clara ao time, estabelece expectativas sem ambiguidade, e sustenta coerência entre discurso e ação.

Em um terminal portuário, onde minutos impactam milhões, ambiguidade custa caro. Comunicação objetiva é ferramenta de eficiência.

Mas há um ponto crucial: falar bem não é falar o tempo todo. É falar quando agrega valor. O silêncio estratégico também comunica maturidade. Executivos promovidos rapidamente não são os mais falantes; são os mais relevantes.

Conteúdo certo, hora certa, postura certa. Nas salas de decisão, forma e conteúdo caminham juntos. Postura, entonação, organização lógica e domínio emocional moldam a percepção de liderança. A mensagem pode ser tecnicamente impecável, mas se for apresentada com insegurança, o impacto dilui.

Comunicação executiva exige três camadas: intelectual, tendo domínio do tema; emocional, mantendo estabilidade sob pressão, e estratégica, tudo sob uma visão sistêmica. Quando essas três dimensões se alinham, o discurso se torna ferramenta de influência.

No setor portuário, onde decisões envolvem infraestrutura, regulação, compliance ambiental e investimentos bilionários, líderes que comunicam com clareza constroem confiança interna e externa. Confiança acelera decisões. Decisões bem conduzidas elevam reputação. Reputação sustenta promoção.

A reflexão inevitável que deixo é: executivos são promovidos mais rápido apenas porque falam bem? Não. São promovidos porque a forma como falam evidencia como pensam, como decidem e como lideram.

Comunicação é vitrine de competência. É ali que o mercado interno avalia prontidão para desafios maiores. Quem articula estratégia, sustenta posicionamento e inspira confiança sinaliza capacidade ampliada.

Para o gestor portuário que almeja crescimento, a pergunta estratégica é: Minha comunicação transmite autoridade compatível com o próximo nível?

Se a resposta não for inequívoca, há espaço de desenvolvimento. Treinar comunicação não é vaidade; é investimento de carreira. É transformar conhecimento técnico em influência institucional.

No fim, falar bem é menos sobre eloquência e mais sobre liderança. E liderança percebida é o que abre portas.

NO SETOR PORTUÁRIO, ONDE DECISÕES ENVOLVEM INFRAESTRUTURA, REGULAÇÃO, COMPLIANCE AMBIENTAL E INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS, LÍDERES QUE COMUNICAM COM CLAREZA CONSTROEM CONFIANÇA INTERNA E EXTERNA. CONFIANÇA ACELERA DECISÕES. DECISÕES BEM CONDUZIDAS ELEVAM REPUTAÇÃO. REPUTAÇÃO SUSTENTA PROMOÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/02/2026

JUSTIÇA - CASO MARIELLE: PGR PEDE CONDENAÇÃO DE 5 ACUSADOS

Julgamento sobre assassinato da vereadora carioca e do motorista Anderson Gomes começou nesta segunda

Da Agência Brasil



A vereadora representava ameaça aos currais eleitorais dos irmãos Brazão, segundo a argumentação do procurador

O vice-procurador-geral da república Hindemburgo Chateaubriand pediu a condenação dos cinco acusados do assassinato da vereadora Marielle Franco e do motorista Anderson Gomes. O julgamento teve início nesta terça-feira (24), na Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF).

Os acusados de participação no crime são o conselheiro do Tribunal de Contas do Rio de Janeiro (TCE-RJ) Domingos Brazão; o ex-deputado federal Chiquinho Brazão, irmão de Domingos; o ex-chefe da Polícia Civil do Rio de Janeiro Rivaldo Barbosa; o major da Polícia Militar Ronald Alves de Paula; e o ex-policial militar Robson Calixto, assessor de Domingos. Todos estão presos preventivamente.

Na avaliação da Procuradoria-Geral da República (PGR), os acusados “constituíram e participaram ativamente de organização criminosa armada” que, com a ajuda de milícias, praticaram crimes de

associação estruturada, com clara divisão de tarefas no Rio de Janeiro, com o objetivo de obter “vantagens econômicas, sempre mediante a prática de crimes graves”.

Segundo a delação premiada do ex-policia Ronnie Lessa, réu confesso de fazer os disparos de arma de fogo contra a vereadora e o motorista, os irmãos Brazão e Barbosa atuaram como os mandantes do crime.

Rivaldo Barbosa teria participado dos preparativos da execução do crime. Ronald é acusado de fazer o monitoramento da rotina da vereadora e repassar as informações para o grupo. Robson Calixto teria entregue a arma utilizada no crime para Lessa.

De acordo com o procurador, os acusados não só praticaram ocupação ilícita do solo urbano como impuseram domínio territorial por meio de milícias, o que “permitiu-lhes a constituição de fortes currais eleitorais dentro dos quais obtiveram monopólio de atos de campanha eleitoral”.

Segundo ele, a contrapartida para esses grupos milicianos foi o “acesso aos benefícios que o poder político lhes poderia proporcionar, inclusive por meio da ocupação de cargos em comissão e funções de confiança em órgãos do poder público”.

Na avaliação de Chateaubriand, há nos autos “provas robustas de que a organização criminosa composta pelos denunciados e por integrantes de milícias, praticava de forma sistemática os crimes de distorção de usura e de parcelamento irregular do solo”.

Embora a organização fosse intelectualmente liderada pelos irmãos Brazão, Robson Calixto Fonseca, também conhecido por Peixe, “desempenhava, ali, papel fundamental” para a organização criminosa, de acordo com a acusação. Segundo a PGR, ele atuava como intermediário entre os irmãos e as milícias que atuavam na região, inclusive viabilizando candidaturas nas eleições, bem como para a ocupação de cargos públicos.

Marielle

Diante desse cenário, o procurador afirmou que a vereadora Marielle representava ameaça aos “currais eleitorais dos irmãos, apresentando perspectiva de revogação fundiária que contrariava um padrão de poder territorial que já estava consolidado pelas milícias, por meio de grilagem”.

O procurador explicou que as dificuldades colocadas por Marielle contra o grupo criminoso ocorriam já nos primeiros dias de mandato.

“Tão logo empossada, Marielle se opôs de forma veemente a um projeto de lei de iniciativa de João Francisco. Projeto que, de acordo com dados técnicos apresentados pela Polícia Federal, teria impacto primordial em áreas de influência dos irmãos Brazão”, disse. Chateaubriand reforçou que Marielle “ameaçava os currais eleitorais” dos irmãos Brazão.

“E, no exercício sua pauta parlamentar, na esfera de habitação e urbanismo, Marielle ameaçou os currais eleitorais dos irmãos, apresentando uma perspectiva de revogação fundiária que contrariava o já consolidado padrão de poder territorial das milícias, criando obstáculos de limitação de projetos de lei que interessava a organização criminosa”, acrescentou.

Quadro probatório

Tendo por base todas essas contextualizações, o procurador afirmou que a versão apresentada por Roni Lessa sobre a motivação dos homicídios “encontra-se amplamente demonstrada”.

“Posto assim, com o quadro probatório demonstrado, não há dúvida de que estão comprovadas a materialidade e autoria delitiva dos homicídios praticados contra Marielle Franco e Anderson Gomes, na forma consumada; e contra Fernanda Gonçalves Chaves, na forma tentada, por motivo torpe e mediante promessas de recompensa”, acrescentou.

O procurador lembrou que, durante a intervenção federal no Rio de Janeiro, a Secretaria de Operações Integradas do Ministério da Justiça produziu um relatório que também fazia menção a “uma grande organização criminosa com a atuação em todo o estado, em especial na capital, formada principalmente para explorar jogos de azar, com empregos de violência”.

O procurador pediu a procedência da ação, o que inclui também o pagamento de indenização por danos morais e materiais às famílias das vítimas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

JUSTIÇA - MORAES MANDA NOTIFICAR EDUARDO SOBRE AÇÃO PENAL

Filho do ex-presidente Bolsonaro responde por crime de coação no curso do processo. Ele terá prazo de 15 dias para fazer sua defesa

Do Estadão Conteúdo



Agora, o ex-deputado poderá indicar testemunhas e apresentar provas de inocência da acusação

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nesta terça-feira (24) que o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) seja notificado por edital sobre a abertura de uma ação penal pelo crime de coação no curso do processo.

Com a publicação da notificação no Diário Eletrônico da Justiça, o filho do ex-presidente Jair Bolsonaro, que está nos Estados Unidos, terá prazo de 15 dias para entregar defesa no processo, que foi aberto oficialmente na semana passada.

A partir de agora, o ex-deputado poderá indicar testemunhas, apresentar provas de inocência e pedir diligências específicas que sejam interessantes para sua defesa.

Se optar por não apresentar defesa, Moraes poderá determinar que a defensoria pública assumo o caso.

Em novembro do ano passado, por unanimidade, o STF aceitou denúncia da Procuradoria-Geral da República (PGR) no inquérito que apurou a atuação do ex-parlamentar junto ao governo dos Estados Unidos para promover o tarifaço contra as exportações brasileiras, a suspensão de vistos de ministros do governo federal e de ministros da Corte. Eduardo está nos Estados Unidos desde fevereiro do ano passado.

No final de 2025, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados decidiu cassar o mandato de Eduardo Bolsonaro.

A decisão foi tomada após ele deixar de comparecer a um terço do total de sessões deliberativas da Câmara dos Deputados, conforme prevê a Constituição. O filho de Bolsonaro faltou a 56 das 71 sessões realizadas em 2025, equivalente a 79% das sessões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

JUSTIÇA - CNJ AFASTA DE VEZ DESEMBARGADOR POR ASSÉDIO SEXUAL CONTRA SERVIDORA

Segundo relato da vítima, magistrado tentou agarrá-la e deu um tapa em suas nádegas

Do Estadão Conteúdo

O Conselho Nacional de Justiça decretou nesta terça, 24, a aposentadoria compulsória - com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço - do desembargador Orloff Neves Rocha, do Tribunal de Justiça de Goiás, acusado de assédio sexual contra uma servidora do seu gabinete.

Segundo a investigação, Orloff avançou sobre E.Y.. “Tentou cheirar meu pescoço, quis me beijar e desferiu um tapa nas minhas nádegas” relatou a vítima.

Nos autos do Processo Administrativo Disciplinar que culminou em sua aposentadoria compulsória, o desembargador confirmou o abraço, mas negou “tentativa de contato físico inapropriado ou constrangimento”.

A servidora afirmou que tentou conter o magistrado no momento do beijo. “Não, desembargador, por favor, não”, ela disse, segundo relato à Polícia Civil de Goiás.

Na ocasião, ao se despedir, o magistrado elogiou seu trabalho, abriu os braços e pediu um abraço. A vítima afirmou que, constrangida, não recusou. O desembargador teria cheirado seu pescoço. Ela afirmou que tentou se esquivar, mas ele insistiu, retirou sua máscara e tentou beijá-la na boca. Nesse momento, tentou resistir. Segundo a vítima, o magistrado cessou a investida ao perceber que a servidora não cederia.

Ela relatou ainda que, ao se dirigir à porta para sair da sala, recebeu um ‘tapa nas nádegas’. Para o conselheiro João Paulo Schoucair, relator do caso no CNJ, o desembargador constrangeu a vítima. “A prática de atos sem consentimento configura grave violação à dignidade sexual e à integridade física, psíquica e moral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/02/2026

JUSTIÇA - STM OBRIGA SUBOFICIAL A MANTER DISTÂNCIA DE MILITAR TRANS

Membro da Marinha foi condenado pelo Conselho Permanente de Justiça por assédio sexual contra uma militar transexual

Do Estadão Conteúdo



A determinação contra o suboficial foi do ministro Péricles Aurélio Lima de Queiroz, do Superior Tribunal Militar

O ministro Péricles Aurélio Lima de Queiroz, do Superior Tribunal Militar, determinou a imposição de medidas protetivas de urgência contra um suboficial da Marinha denunciado por assédio sexual contra uma militar transexual. O caso tramita sob segredo de justiça.

O suboficial da Marinha foi condenado, em primeira instância, à pena de um ano de detenção pelo Conselho Permanente de Justiça - 1ª instância da Justiça Militar da União no Rio de Janeiro. Ele também terá de fazer o curso online “Assédio Moral e Sexual no Trabalho”, oferecido pelo portal Saberes, do Senado, com apresentação do certificado nos autos.

A defesa do suboficial tenta reverter a condenação, ainda pendente de julgamento no STM. Em interrogatório, o suboficial negou a prática do crime. Sustentou que apenas cumprimentou a militar e pediu desculpas por, supostamente, ter utilizado pronome masculino ao se referir a ela.

Até a publicação deste texto, o Estadão buscou contato com a defesa do suboficial, mas sem sucesso. O espaço está aberto.

No dia 20, a defesa da vítima ingressou com pedido de medidas protetivas. Segundo a advogada da militar trans, ao retornar às atividades acadêmicas, ela constatou a presença do réu no mesmo

estabelecimento, sem que houvesse providência administrativa para assegurar o distanciamento entre ambos.

A petição sustenta que a ausência de medidas teria contribuído para a 'revitimização da ofendida, causando sofrimento, insegurança e agravamento do quadro psíquico' já constatado nos autos.

Ao analisar o pedido, o ministro Péricles enfrentou inicialmente a discussão sobre a aplicação da Lei Maria da Penha. Ele reconheceu que a norma protege tanto mulheres cisgênero quanto transgênero quando a violência decorre da condição de mulher.

'Eu te racho'

O crime, segundo o Ministério Público Militar, ocorreu em 6 de fevereiro de 2024, em uma escola de formação da Marinha, no Rio de Janeiro. Na ocasião, o suboficial - então comandante de Companhia - teria abordado a militar, puxando-a pelo braço, e dito em voz baixa. "Na época do navio eu não tinha coragem de te racha, mas agora que você é mulher, se você der mole eu te racho".

A fala teria ocorrido antes da transição de gênero da vítima, quando ambos serviram juntos em uma fragata, em 2011.

No dia seguinte ao episódio, durante a formação matinal do curso a militar apresentou uma crise de ansiedade, com sintomas físicos como contrações musculares, câibras e desmaio.

Ela foi socorrida na enfermaria da escola, medicada e posteriormente encaminhada para atendimento psicológico. Ela comunicou o fato à sua comandante, que instaurou sindicância e encaminhou o caso à Justiça Militar.

Durante a instrução processual, a vítima reafirmou o teor da abordagem e relatou ter se sentido ameaçada e 'profundamente constrangida', especialmente em razão do ambiente militar, marcado por rígida hierarquia e disciplina.

Testemunhas confirmaram mudança significativa em seu comportamento após o ocorrido, embora nenhuma tenha presenciado diretamente a conversa.

Em interrogatório, o suboficial negou a prática do crime. Sustentou que apenas cumprimentou a militar e pediu desculpas por, supostamente, ter utilizado pronome masculino ao se referir a ela. Alegou ainda atipicidade da conduta e ausência de provas materiais, afirmando que a acusação se baseava exclusivamente na palavra da vítima.

Risco à vítima

O ministro Péricles Aurélio Lima de Queiroz destacou o risco concreto na convivência entre acusado e vítima no mesmo ambiente militar, já que a ofendida frequenta o local para o curso de formação que a habilita à graduação de sargento.

O tribunal determinou a proibição de aproximação da vítima a menos de 100 metros, em qualquer local e horário; a proibição de contato por qualquer meio de comunicação; e a proibição de frequentar o Centro de Instrução Almirante Alexandrino, no Rio de Janeiro, enquanto a vítima estiver matriculada no curso.

O Conselho Permanente de Justiça entendeu que o conjunto probatório foi suficiente para comprovar a autoria e a materialidade do delito de assédio sexual.

Na sentença, a juíza federal da Justiça Militar Mariana Aquino destacou que crimes dessa natureza frequentemente ocorrem sem testemunhas diretas, 'sendo legítima a valoração do depoimento da vítima quando consistente e harmônico com os demais elementos dos autos'. Também ressaltou que

o réu, mesmo ciente da identidade de gênero da militar, utilizou pronomes masculinos ao se referir a ela durante o interrogatório, ‘evidenciando preconceito estrutural’.

A pena de um ano de detenção foi fixada em regime inicialmente aberto, com concessão do benefício da suspensão condicional da pena pelo prazo de dois anos.

Entre as condições impostas estão o comparecimento trimestral ao Juízo da Execução e a participação obrigatória no curso online sobre assédio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

INTERNACIONAL - QUATRO ANOS DE GUERRA: LÍDERES GLOBAIS DEFENDEM UCRÂNIA

No aniversário da invasão da Rússia ao território ucraniano, França, Reino Unido, Alemanha e Canadá dão apoio a Zelensky

Do Estadão Conteúdo



O presidente da França, Emmanuel Macron, disse a Zelensky que mira mais sanções econômicas contra a Rússia

Líderes globais se posicionaram contra a Rússia nesta terça-feira, 24, dia que marcou os quatro anos do início do conflito contra a Ucrânia. E o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, afirmou que discutiu “passos concretos” que podem pavimentar o caminho para a paz.

A conversa foi com a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, e o presidente do Conselho Europeu, António Costa. Em seguida, o presidente ucraniano concedeu entrevista coletiva para a imprensa.

“Ainda há muito trabalho a ser feito. Não há espaço para o gás e petróleo russos nos mercados da Europa. Conversamos sobre mudanças na legislação da União Europeia (UE) que tornaria possível parar navios-tanque da Rússia e apreender o petróleo que eles carregam”, detalhou Zelensky.

Paralelamente, em publicação no X, Zelensky havia mencionado que os ucranianos não perderiam a própria soberania e que o presidente da Rússia, Vladimir Putin, “não alcançou seus objetivos”. “Ele Putin não subjuguou os ucranianos; ele não venceu esta guerra. Preservamos a Ucrânia e faremos tudo para garantir a paz e a justiça”, escreveu.

Von der Leyen, por sua vez, destacou que o bloco está ajudando a Ucrânia a resistir contra as agressões de Moscou e a contra-atacar com novo apoio, e mencionou um novo pacote de “prioridade” que deve ser entregue antes da Páscoa que conta com drones e munições.

Dentre outros líderes europeus, o chanceler da Alemanha, Friedrich Merz, defendeu que apenas com uma “força unida” será possível encerrar o conflito no Leste Europeu, enquanto o presidente da França, Emmanuel Macron, disse que continuará mirando a economia russa com sanções. No mesmo sentido, após anunciar um novo pacote de sanções contra Moscou, o primeiro-ministro do Reino Unido, Keir Starmer, afirmou que “a Rússia não irá vencer a guerra” e reiterou o apoio britânico aos ucranianos.

O primeiro-ministro do Canadá, Mark Carney, destacou que agora é um “ponto crítico” do conflito, uma vez que a possibilidade de paz é real. Segundo o premiê, o país está trabalhando com a Ucrânia e com parceiros internacionais para acelerar os esforços rumo a uma paz “justa e duradoura, apoiada por sólidas garantias de segurança”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026

INTERNACIONAL - ARQUIVOS EPSTEIN QUE RELACIONAM TRUMP A ABUSO DE MENOR FORAM RETIDOS

Segundo a National Public Radio, documentos continham entrevistas e anotações que acusavam o líder republicano de participação no crime

Do Estadão Conteúdo

Uma série de documentos que citavam a participação do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em um suposto caso de abuso sexual de uma menor de idade, décadas atrás, foram retirados dos arquivos relacionados ao Caso Epstein, que foram divulgados pelo governo americano no final de janeiro, de acordo com reportagem da National Public Radio (NPR).

Segundo a organização de mídia que produz material para diversas rádios nos EUA, os arquivos continham entrevistas e anotações que acusavam o líder republicano de participação no crime.

A investigação feita pela NPR afirmou que mais de 50 páginas de entrevistas com o FBI, além de diversas anotações que citavam o nome de Trump em um caso de abuso sexual foram “escondidas”. A NPR disse nesta terça-feira, 24, que revisou “vários conjuntos de números de série exclusivos que aparecem antes e depois das páginas em questão”, e que muitos arquivos listados como divulgados não apareciam na base de dados.

Nos documentos, uma mulher acusa Trump de ter abusado sexualmente dela quando tinha 13 anos, há algumas décadas, após Epstein ter apresentado os dois. No arquivo, também estariam citadas outras ocasiões em que o presidente americano esteve envolvido com Epstein em festas e eventos, incluindo em propriedades do republicano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

BRB AVALIA VENDA DE SUBSIDIÁRIA FOCADA EM CRÉDITO CONSIGNADO COMO PARTE DE PLANO DE CAPITALIZAÇÃO

Banco Central estima necessidade de aporte de cerca de R\$ 5 bilhões por conta de transações com o Master

Por Geralda Doca — Brasília



Sede do BRB, em Brasília — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A direção do Banco de Brasília, controlado pelo governo do Distrito Federal, avalia a possibilidade de venda da BRB Financeira, um dos braços digitais da instituição que atua em várias localidades do país.

A subsidiária é focada em crédito consignado público e privado, financiamentos de veículos e antecipação de FGTS. A medida faz parte do conjunto de soluções para recompor o capital do BRB, afetado pelas transações com o Master, de Daniel Vorcaro.

Procurado, o BRB afirmou que o plano de reforço do capital da instituição "está fundamentado em soluções de mercado e em instrumentos previstos na regulamentação vigente". Interlocutores do

banco confirmam de forma reservada que a venda da BRB Financeira faz parte do plano de capitalização.

De acordo com executivos a par das negociações, há pelos menos três players interessados na BRB Financeira. Uma dessas empresas é a Caixa Econômica Federal, afirmam interlocutores. Porém, isso precisará do aval do Ministério da Fazenda, que é o órgão gestor da Caixa. Procurado, o banco federal disse que não irá se manifestar.

Segundo estimativas do mercado, a venda da BRB Financeira poderá levantar entre R\$ 750 milhões e R\$ 1 bilhão.

No ano passado, o ex-presidente do BRB, Paulo Henrique Costa, chegou a vender 49% da BRB Financeira, mas o negócio foi desfeito pela nova direção do banco. Em comunicado ao mercado em 26 de dezembro, o BRB informou que "o distrato decorre de decisão consensual das partes em não dar prosseguimento às tratativas junto ao Banco Central (...) considerando que a operação estava sujeita ao atendimento de condições contratuais e regulatórias".

Entre as medidas do plano apresentado ao BC no início deste mês estão a venda de carteiras e outros ativos, estruturação de um fundo com imóveis e a contratação de empréstimo pelo Fundo Garantidor de Créditos (FGC) ou por grupo de bancos, além de outras medidas de gestão de capital. O BC estima necessidade de aporte de R\$ 5 bilhões.

Na sexta-feira, o GDF enviou um projeto de lei à Câmara Legislativa pedindo autorização para recompor o capital social da instituição. A proposta prevê aportes patrimoniais, inclusive com bens móveis ou imóveis. Foram listadas 12 áreas do governo local que poderão fazer parte do esforço patrimonial do banco. Ontem, o governo local pediu autorização para empréstimo de até R\$ 6,6 bilhões para aporte no BRB.

A direção do BRB tem até o final de março para fechar a equação e apresentar o balanço de 2025. A compra de carteiras do Master atingiu um volume de R\$ 12,2 bilhões e era parte da estratégia do ex-diretoria da instituição em adquirir o banco de Daniel Vorcaro. A operação foi vetada pelo BC que liquidou o Master em dezembro do ano passado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/02/2026

CHINA ALERTA OS EUA QUE REAGIRÁ SE INVESTIGAÇÃO SOBRE ACORDO COMERCIAL DE 2020 RESULTAR EM NOVAS TARIFAS

Pequim disse que cumpriu Fase Um do tratado apesar da pandemia e que honrou os compromissos em relação à propriedade intelectual e à abertura dos mercados financeiro e agrícola

Por Bloomberg — Pequim



Troca de declarações entre EUA e China traz incerteza nas relações bilaterais poucas semanas antes de Trump visitar Pequim, na primeira viagem de um presidente americano desde 2017 — Foto: ANDREW CABALLERO-REYNOLDS e SUO TAKEKUMA / AFP

A China alertou que tomará "todas as medidas necessárias" caso os Estados Unidos utilizem uma investigação sobre o acordo comercial de 2020 para impor novas tarifas, depois de Washington sinalizar que a apuração continuará.

Em comunicado divulgado nesta quarta-feira em resposta a comentários do representante de Comércio dos EUA, Jamieson Greer, o Ministério do Comércio da China afirmou que Pequim cumpriu

o acordo da Fase Um apesar das interrupções causadas pela pandemia e honrou os compromissos assumidos em relação à propriedade intelectual e à abertura dos mercados financeiro e agrícola.

Também acusou os EUA de minar a implementação do acordo ao endurecer controles de exportação, restringir investimentos bilaterais e ampliar outras limitações que, segundo afirmou, dificultam o comércio e o investimento normais, acrescentando que um livro branco publicado em 2025 expôs seus argumentos.

“Se os EUA insistirem em levar adiante as investigações pertinentes, ou até mesmo utilizarem a investigação como pretexto para introduzir medidas restritivas, como tarifas, a China tomará todas as medidas necessárias para defender resolutamente seus direitos e interesses legítimos”, afirmou o ministério.

A troca de declarações injeta alguma incerteza nas relações bilaterais poucas semanas antes de Donald Trump visitar Pequim, na primeira viagem de um presidente americano desde sua última visita, em 2017. O episódio ocorre pouco depois de a Suprema Corte invalidar suas amplas tarifas emergenciais, eliminando as sobretaxas do segundo mandato de Trump sobre a China e deixando Pequim sujeita a uma tarifa menor do que a aplicada a aliados dos EUA.

Greer afirmou que o governo pode recorrer a tarifas com base em um dispositivo legal conhecido como Seção 301 e em outros estatutos após a decisão, e o Escritório de Comércio da Casa Branca (USTR, na sigla em inglês) abriu sua investigação sobre o cumprimento do acordo da Fase Um em outubro de 2025.

O Ministério do Comércio instou Washington a avaliar o acordo de forma “objetiva e racional” e a evitar a transferência de culpa, dizendo que deseja utilizar o mecanismo de consultas para focar nos consensos existentes e olhar para o futuro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/02/2026

CÂMARA APROVA PROJETO DE LEI QUE PREVÊ INCENTIVOS PARA SETOR DE DATA CENTERS

Texto substitui MP publicada pelo governo que perde validade neste dia 25

Por Bernardo Lima e Luísa Marzullo — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira o projeto de lei que institui o plano de incentivos para o setor de data centers. O texto foi apresentado pelo governo para substituir a Medida Provisória (MP) publicada no ano passado que estabeleceu o Redata e vai caducar amanhã.

O projeto foi proposto pelo líder do governo na Câmara, deputado federal José Guimarães (PT-CE), e relatado pelo deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP-PB). Diante da pressão pela aprovação, o texto tramitou em regime de urgência. Agora, o projeto segue para avaliação do Senado, com votação prevista para esta quarta-feira.

A proposta substitui uma medida provisória editada anteriormente pelo governo para tratar do tema. Diante da resistência de parlamentares e da falta de consenso sobre o conteúdo da MP, a base governista decidiu enviar o assunto por meio de projeto de lei e deixar a medida provisória perder a validade, segundo interlocutores envolvidos na negociação.

Na prática, a estratégia evita novo desgaste entre Executivo e Câmara, já que a tramitação de MPs impõe prazos mais rígidos e costuma ampliar disputas sobre mudanças no texto. Com o envio do projeto, o governo passou a concentrar a negociação política diretamente no plenário da Casa.

O Redata antecipa benefícios tributários que só entrariam plenamente em vigor com a reforma tributária a partir de 2027. Pelo projeto, empresas do setor poderão contar com suspensão e posterior redução a alíquota zero de tributos como IPI, PIS/Pasep e Cofins na aquisição e importação de equipamentos de tecnologia da informação e comunicação destinados à instalação ou ampliação de data centers, além de redução do imposto de importação quando não houver produção nacional equivalente.

O regime será destinado a empresas que implementarem projetos de instalação ou expansão de centros de processamento de dados no país, incluindo infraestrutura voltada à computação em nuvem, processamento de alto desempenho e treinamento de modelos de inteligência artificial. A habilitação dependerá de regularidade fiscal e será concedida pela Receita Federal, ficando vedada a adesão de empresas optantes do Simples Nacional.

Como contrapartida, o texto estabelece que ao menos 10% do fornecimento efetivo de processamento e armazenamento de dados deverá ser destinado ao mercado interno ou cedido ao poder público e instituições de pesquisa para políticas digitais e inovação. Alternativamente, as empresas poderão ampliar investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

O parecer também incorporou exigências ambientais mais rígidas. Para acessar os incentivos, os empreendimentos deverão operar integralmente com energia proveniente de fontes limpas ou renováveis e cumprir metas de eficiência hídrica, além de publicar relatórios periódicos de sustentabilidade com indicadores de consumo de água e matriz energética utilizada.

Representantes do setor vinham alertando desde o final do ano passado sobre o risco de que a não aprovação dos incentivos travasse investimentos em infraestrutura digital no país. Segundo estimativas citadas durante a tramitação, decisões de instalação de data centers são de longo prazo e, uma vez feitas em outros países, dificilmente são revertidas.

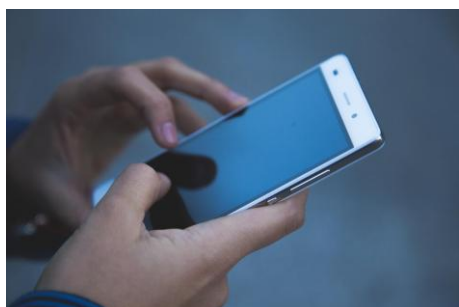
Os benefícios fiscais do Redata exigirão uma renúncia fiscal estimada em R\$ 7,5 bilhões nos próximos três anos, segundo o governo. Quem aderir terá ainda que direcionar ao menos 2% dos investimentos beneficiados para projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, com parte obrigatoriamente aplicada nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Até outubro, o Brasil possuía 162 centrais de processamento de dados, segundo dados da Associação Brasileira de Data Centers (ABDC), concentradas majoritariamente na região Sudeste.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/02/2026

GOVERNO AUMENTA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE 1,2 MIL PRODUTOS PARA MELHORAR CONTAS EXTERNAS. ENTENDA

Secretário do MDIC afirma que importações crescem mesmo com produção nacional
Por Eliane Oliveira — Brasília



Medida afetará tributo sobre celulares — Foto: Pexels por Pixabay

A elevação do Imposto de Importação sobre mais de 1.200 produtos — entre eles celulares, televisores, computadores e equipamentos usados em data centers, como CPUs — foi desenhada também como uma resposta à deterioração das



contas externas brasileiras, em um cenário de crescimento das importações e redução do superávit comercial.

O governo diz, porém, que não haverá "impactos relevantes" sobre os preços ao consumidor e a medida irá preservar cadeias produtivas dependentes de insumos importados.

Uallace Moreira, secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), ressalta que o aumento das tarifas busca corrigir o que o governo considera distorções que vinham pressionando o setor externo da economia e enfraquecendo a indústria nacional.

Segundo ele, no ano passado o superávit comercial caiu de cerca de US\$ 77 bilhões para aproximadamente US\$ 65 bilhões, enquanto o déficit em transações correntes chegou a algo próximo de 3% do Produto Interno Bruto (PIB).

— Quando você tem um volume grande de benefícios que estimulam a importação, isso gera desequilíbrio nas contas externas brasileiras — disse Moreira.

O secretário rebateu críticas de importadores de que a elevação do imposto provocaria aumento generalizado de preços ou comprometeria cadeias produtivas. Ele citou como exemplo os celulares, apontados por empresários como um dos setores mais sensíveis.

— Hoje, 95% dos celulares consumidos no Brasil são fabricados no país. Para tudo aquilo que não tem produção nacional, a tarifa de importação continua zero — afirmou.

Moreira enfatizou que insumos, peças e componentes utilizados pela indústria nacional seguem beneficiados por regimes especiais, como o ex-tarifário. Ele explicou que a elevação das alíquotas não foi linear e atingiu apenas bens com produção nacional, corrigindo o que classificou como uma desvantagem competitiva da indústria brasileira frente a produtores estrangeiros.

— Estava havendo crescimento de importações acima de 30%, mesmo com produção nacional, porque a tarifa criava uma situação de desvantagem competitiva para a indústria brasileira — afirmou.

No caso de equipamentos voltados a data centers, o secretário destacou que o governo buscou preservar previsibilidade para investimentos. Ele citou o programa Redata, que prevê mais de R\$ 7 bilhões em incentivos fiscais.

— Eles terão uma lista de produtos que poderão importar com tarifa zero por cinco anos, mesmo que surja produção nacional nesse período, para garantir a previsibilidade necessária aos investimentos — disse.

Para evitar impactos sobre mercadorias já contratadas, Moreira afirmou que o governo abriu uma janela até 30 de março para pedidos de ex-tarifário nos casos em que a alíquota foi elevada de zero para 7%.

— O benefício será concedido de forma imediata, enquanto o processo de ex-tarifário é analisado — afirmou.

Segundo ele, a medida foi amplamente estudada, com foco no adensamento da cadeia produtiva nacional, na preservação de emprego e renda e na redução de pressões sobre as contas externas brasileiras.

A decisão foi aprovada no âmbito da Câmara de Comércio Exterior e elevou o Imposto de Importação para 1.252 produtos, incluindo computadores, celulares, componentes eletrônicos, equipamentos de telecomunicações e máquinas. As novas alíquotas incidem sobre bens com produção no Brasil, enquanto itens sem fabricação nacional permanecem com tarifa zero.

Importadores, por sua vez, contestaram a decisão e alertaram para o risco de aumento de preços, encarecimento de investimentos e problemas no abastecimento de insumos, especialmente em setores intensivos em tecnologia.

Segundo representantes do setor, a elevação das tarifas pode elevar custos ao longo da cadeia produtiva, afetar a competitividade e dificultar a modernização de empresas que dependem de equipamentos e componentes importados, ainda que o governo sustente que regimes especiais e exceções reduzem esses impactos.

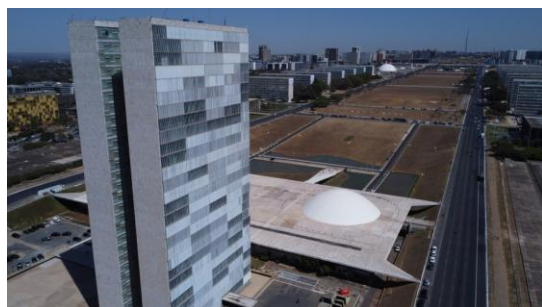
Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/02/2026

CÂMARA DEVE VOTAR HOJE PROJETO QUE CONFIRMA ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA

Na sequência, texto segue para o Senado

Por Eliane Oliveira — Brasília



O Congresso Nacional e a Esplanada dos Ministérios — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A Câmara dos Deputados deve votar nesta quarta-feira o projeto que valida, no Brasil, o acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia. Na sequência, se aprovado, o texto vai ao Senado e passa a valer no país.

O texto também precisa da aprovação do Parlamento Europeu.

Assinado em 17 de janeiro de 2026, em Assunção, no Paraguai, após mais de duas décadas de negociações, o acordo entre o Mercosul — formado por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai — e a União Europeia busca consolidar uma área de livre comércio entre os dois blocos.

O texto prevê, entre outros pontos, a redução gradual de tarifas de importação sobre bens industriais e agropecuários, além de regras para investimentos, serviços, compras públicas, propriedade intelectual e mecanismos de solução de controvérsias.

Resistência francesa

No Parlamento Europeu, a tramitação do acordo entre Mercosul e União Europeia segue travada por obstáculos políticos e jurídicos. Além da decisão de submeter o texto a uma análise do Tribunal de Justiça da União Europeia, para avaliar sua base legal e o procedimento de aprovação, o acordo enfrenta resistência aberta de alguns Estados-membros.

A França tem liderado esse movimento, pressionada por produtores rurais e por preocupações ambientais, e defende que o tratado só avance com salvaguardas adicionais. Outros países também expressaram reservas, o que mantém o tema em debate e sem cronograma definido para votação final no Parlamento Europeu.

O acordo foi estruturado de forma a permitir uma aplicação em etapas. A parte estritamente comercial — que envolve redução de tarifas, acesso a mercados e regras de comércio — pode entrar em vigor de maneira provisória por decisão das instituições europeias, sem a necessidade imediata de ratificação por todos os países do bloco.

Já a parte política e institucional do acordo, que inclui compromissos mais amplos de cooperação e diálogo político, é classificada como mista e, por isso, depende da aprovação dos Parlamentos



nacionais de cada país da União Europeia, o que torna o processo mais longo e sujeito a disputas internas.

Preocupações do setor agropecuário

Apesar da perspectiva de ampliação do comércio bilateral, entidades do agronegócio brasileiro alertam que ganhos potenciais com o acordo podem ser limitados ou até parcialmente neutralizados por exigências e mecanismos adotados pela União Europeia.

Em análise da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), publicada pelo GLOBO em 10 de fevereiro, a efetividade do tratado, especialmente para produtos como carne bovina, dependerá não apenas da redução de tarifas, mas também da capacidade do Brasil de enfrentar exigências regulatórias europeias e mecanismos de salvaguarda que podem comprometer o acesso efetivo ao mercado europeu.

A CNA destaca que novos requisitos — como o Regulamento Europeu de Desmatamento (EUDR), que impõe regras rigorosas de rastreabilidade e comprovação de origem ambiental — funcionam, na prática, como condições para usufruir das preferências tarifárias negociadas, com risco de exclusão de pequenos e médios produtores e aumento dos custos de conformidade.

Além disso, as salvaguardas bilaterais agrícolas previstas no acordo podem permitir a suspensão de benefícios tarifários com base em crescimento das importações ou quedas de preços, sem necessidade de comprovação de dano grave, o que poderia reduzir as vantagens previstas pelo tratado já no primeiro ano de vigência.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EDITORIAL - UM GOVERNO PUSILÂNIME

Ao revogar decreto das hidrovias na Amazônia após vandalismo de indígenas e ambientalistas, o governo Lula transforma capitulação em 'escuta' e reforça a ideia de que gritar compensa

Por Notas & Informações

Bastaram a gritaria, episódios de violência e ataques a instalações privadas para que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidisse revogar o decreto que abria caminho para a concessão de hidrovias na Amazônia. A medida, publicada em agosto, incluía trechos dos Rios Tapajós, Madeira e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização (PND), com vistas a futuras concessões. Estudos técnicos apontam essas vias como estratégicas para o escoamento da produção e para a integração regional, com menor impacto ambiental do que, por exemplo, alternativas rodoviárias.

O recuo foi anunciado após reunião de lideranças indígenas e ambientalistas com os ministros Guilherme Boulos, da Secretaria-Geral da Presidência, e Sonia Guajajara, dos Povos Indígenas. Ao comunicar a decisão, Boulos exaltou o que chamou de "escuta" e apresentou a desistência como prova de sensibilidade democrática, tratando o recuo como virtude republicana — um evidente disparate.

O fato é que o governo cedeu a uma chantagem pública e à bandalheira. Instalações portuárias da empresa Cargill, no Pará, foram ocupadas e paralisadas. A sede da empresa em São Paulo teve a fachada vandalizada. A pressão contra os planos para futuros leilões de hidrovias envolveu ainda diversos parlamentares da base governista, incluindo de legendas como PSOL e PDT. A turma da gritaria vinha se referindo ao plano como "privatização dos rios" e até "decreto da morte" — outro evidente disparate.

O Palácio do Planalto, que até então defendia a medida com ênfase na legalidade do processo, optou por recolher-se. Durante semanas, porta-vozes asseguraram que o decreto estava em estrita conformidade com a Constituição, com a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e com as exigências de consulta e licenciamento. Garantiram que a inclusão no PND era etapa preliminar, não autorização automática de obras. Se era assim, por que voltar atrás? Se não era, por que editar o decreto? Entre a convicção inicial e o recuo apressado, restam três hipóteses: erro técnico, falha política no diálogo ou simples capitulação diante do barulho.

A cronologia enfraquece a tese de vício jurídico descoberto de última hora. O governo não apontou qualquer ilegalidade superveniente. Preferiu falar em necessidade de ampliar o diálogo. A versão oficial sugere sensibilidade. Os fatos indicam que pesou a intensidade da mobilização. Consolida-se a impressão de que políticas públicas estruturantes podem ser revistas não à luz de novos estudos, mas conforme o volume da pressão. E Lula, com seu peculiar DNA de presidente em estado permanente de campanha, em vez de liderar o processo com clareza e assumir o custo político de decisões complexas, recalibra o discurso conforme o humor de sua base ideológica.

Também merece registro o radicalismo de parte das organizações que lideraram os atos. Questionar impactos ambientais e exigir consulta prévia é direito assegurado. Transformar qualquer iniciativa de infraestrutura em sinônimo de devastação iminente é outra coisa. A denúncia automática de “ataque aos povos originários” tornou-se atalho retórico para interditar o debate. Que esses grupos não se queixem quando são vistos como obstáculos permanentes ao desenvolvimento regional.

No meio do ruído, perde-se o essencial. O transporte hidroviário é reconhecidamente o modal de menor emissão por tonelada transportada e, em regra, o de menor impacto comparativo. Melhorar a navegação pode significar menos estradas na floresta, menos caminhões e menor custo logístico. Isso não elimina riscos nem dispensa estudos rigorosos, mas tampouco autoriza o dogma de que Amazônia e desenvolvimento são inconciliáveis.

Ao revogar o decreto sob pressão, o governo não produziu vencedores. Fragilizou sua própria autoridade e transmitiu a mensagem de que sua convicção dura até o próximo ato ruidoso. Enquanto isso, a Amazônia segue refém de gargalos que limitam oportunidades e alimentam a ilegalidade. Se decisões estruturantes continuarem a ser tomadas e desfeitas ao sabor da pressão, será melhor abandonar de vez o discurso sobre segurança jurídica e previsibilidade. Bastará substituir o Diário Oficial pelo decibelímetro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

BRAVA ENERGIA VÊ ESPAÇO PARA PARCERIAS NA FOZ DO AMAZONAS

Foz do Amazonas ganhou foco após a emissão de licença ambiental pelo Ibama para a Petrobras perfurar um poço exploratório em um bloco localizado naquela bacia

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Brava Energia vê espaço para parcerias na Foz do Amazonas — Foto: Reprodução/Brava Energia

A Brava Energia enxerga abrir espaço para vender participação no bloco que possui na Bacia da Foz do Amazonas, no Amapá. Apesar do potencial elevado para o futuro, a companhia considera realizar parcerias para a área,



arrematada pela petroleira independente em leilão de petróleo realizado em 2013. A empresa tem análises de investimento que dependem de dados do reservatório.

Foz do Amazonas ganhou foco após a emissão de licença ambiental pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para a Petrobras perfurar um poço exploratório em um bloco localizado naquela bacia.

Segundo Carlos Travassos, diretor de operações offshore da Brava, a empresa não tem planos de curto prazo para o ativo, mas a empresa enxerga potencial produtivo. “É um campo que tem muita cara de parceria. A gente não quer ficar sozinha em um campo. Acho que operamos bem e também aceitamos ser operados, lidamos bem com isso”, afirmou Travassos.

Travassos avalia que a Brava Energia poderá replicar na Foz do Amazonas o modelo de exploração e produção de baixo custo adotado no campo de Atlanta — o projeto venceu o OTC Distinguished Achievement Award for Companies, uma das principais premiações da indústria global de petróleo.

O modelo pode ser replicado mesmo no caso da qualidade do óleo ser leve, diferentemente de Atlanta, cujo petróleo é do tipo pesado, com mais complexidade técnica. “Atlanta tem uma complexidade que nos permite produzir e desenvolver em muitos campos”, salientou Travassos.

Premiação

A Brava Energia foi a vencedora do OTC Distinguished Achievement Award for Companies, uma das principais premiações da indústria global de petróleo, pelo projeto Atlanta, de produção no campo homônimo, na Bacia de Santos. Concedido pela Offshore Technology Conference (OTC), o prêmio é o primeiro destinado a uma petroleira independente brasileira (“junior oil”).

Considerado como o Oscar do setor, o prêmio já foi concedido à Petrobras em outras edições, mas a estatal é considerada uma grande petroleira (“major”). Atlanta é um campo de petróleo localizado na Bacia de Campos, com exploração de óleo pesado a cerca de 1.500 metros de profundidade de lâmina d’água.

O projeto Atlanta é o primeiro projeto desenvolvido do zero por uma “junior oil”. Até então, petroleiras independentes eram conhecidas pela produção em campos maduros, que estão em declínio após atingir o pico de extração.

O FPSO (navio que produz, armazena e permite escoamento) Atlanta tem capacidade de produzir 50 mil barris por dia de petróleo. Atualmente, a plataforma produz cerca de 35 mil barris/dia, mas alcançará a capacidade máxima com o início da “fase 2” do projeto.

A sonda que realizará a perfuração de dois poços em Atlanta deve seguir para a locação em março, atuando primeiro em outro campo da companhia, o de Papaterra. A previsão é que a segunda fase de Atlanta inicie produção no primeiro trimestre de 2027, disse Carlos Travassos, diretor de operações offshore da Brava.

Segundo o executivo, o prêmio pode atrair a atenção de outras petroleiras para o trabalho da Brava na região, uma vez que o óleo pesado possui mais complexidade técnica para a produção. “Não é só uma conquista técnica, é um ato de coragem, desenvolvendo um sistema de produção para o óleo pesado em águas profundas, e que ninguém faz aqui”, disse Travassos.

Além disso, destacou, o fato de ser uma petroleira independente embute a premissa de ser uma empresa cuja atuação é baseada em baixos custos de produção — o que aumenta o desafio para a extração do óleo pesado. Travassos conta que já foi procurado por executivos e técnicos de petroleiras de grande porte para que a Brava possa demonstrar como é operar um campo como Atlanta com custos menores.

“A gente pode não saber qual vai ser o preço do óleo amanhã, mas a gente sabe que precisa ser resiliente, precisa sobreviver em cenários de óleo baixo. Sabemos que nossos projetos têm que ter o

menor capital investido possível e que precisamos ser eficientes nas nossas operações, porque senão a gente não sobrevive num cenário no qual o óleo e o gás estão cada vez mais pressionados.”

No caso do campo de Papaterra, que também possui óleo pesado, Travassos disse que espera começar a produzir óleo dos poços abertos na segunda campanha a partir do último trimestre deste ano.

Atualmente, a Brava Energia possui 100% do campo de Atlanta. Antigo bloco BS-4, a área foi uma das que integraram a chamada Rodada Zero, em 1998. Com a criação da ANP, a Petrobras informou à reguladora as áreas pelas quais tinha interesse, para as quais foram firmados contratos de concessão. Em 2000, a estatal vendeu 60% de participação do bloco para a Shell (40%) e a Texaco (20%), posteriormente denominada Chevron.

O campo de Atlanta, que integrava o BS-4 teve diversas mudanças de mãos ao longo dos anos. O ativo chegou às mãos da Brava a partir de 2011: a então chamada QGEP, braço de petróleo da Queiroz Galvão, comprou 30% de participação da Shell no campo e se torna operadora. No mesmo ano, a Shell vende os 10% restantes do BS-4 para a Barra Energia, que também compra os 20% da Chevron.

Em 2012, a Petrobras vende a fatia de 40% para a então OGX, petroleira do empresário Eike Batista. Com a debacle do grupo de Batista, Barra Energia e QGEP ficaram com 50% do campo. Em 2019, a QGEP é rebatizada como Enauta, que passa a deter 100% do campo de Atlanta em 2021, com a saída da Barra Energia do consórcio. Em 2024, Enauta e 3R Petroleum se fundem em uma só empresa, resultando na atual Brava Energia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/02/2026

MINERAÇÃO SUSTENTÁVEL IMPULSIONA TRANSFORMAÇÃO NO SUDESTE

Projetos voltados à produção de minério de alto teor e à ampliação da infraestrutura logística indicam nova fase de competitividade e eficiência para o setor mineral brasileiro

Por Dino — São Paulo



Ludson Frazel — Foto: Ludson Frazel

A busca por maior eficiência produtiva e redução de emissões tem impulsionado mudanças estruturais na mineração brasileira. Empresas do setor passaram a direcionar investimentos para tecnologias de menor impacto ambiental e para soluções logísticas capazes de ampliar a competitividade nacional, conectando produção mineral, sustentabilidade e infraestrutura.

Nesse cenário, o Grupo Cedro Participações anunciou a implantação de uma planta industrial em Mariana, Minas Gerais, dedicada à produção de pellet feed de redução direta, matéria-prima utilizada na fabricação de aço com menor intensidade de carbono. O projeto prevê investimento de aproximadamente US\$ 700 milhões e tem como objetivo atender à crescente demanda internacional por minério de alto teor, especialmente em mercados alinhados às metas globais de descarbonização.

O pellet feed é um concentrado de minério de ferro com baixos níveis de impurezas e elevada eficiência metalúrgica, considerado estratégico para a siderurgia de baixo carbono. O processo produtivo adotado pela companhia utiliza empilhamento a seco, tecnologia que dispensa o uso de barragens, além de contar com parceria logística para escoamento integral da produção. A expectativa é ampliar a inserção do Brasil em cadeias globais ligadas à transição energética e à produção de aço mais limpo.

A relevância desse tipo de minério acompanha uma tendência global de transformação da indústria siderúrgica. Relatório da Agência Internacional de Energia (IEA), organismo intergovernamental ligado à Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), aponta que a produção de aço de baixo carbono depende da adoção de rotas tecnológicas baseadas na redução direta do minério de ferro, processo que exige matérias-primas de maior pureza e alto teor metálico. Segundo o estudo Iron and Steel Technology Roadmap, a utilização de insumos mais eficientes é considerada elemento central para reduzir emissões industriais e viabilizar a transição energética no setor siderúrgico nas próximas décadas.

Paralelamente à expansão mineral, a holding também estruturou um plano de investimentos em infraestrutura logística estimado em R\$ 5 bilhões para os próximos cinco anos. Entre os projetos previstos está o desenvolvimento do Porto do Meio, em Itaguaí, no Rio de Janeiro, terminal privado planejado para fortalecer o escoamento de cargas e ampliar a eficiência operacional de empresas brasileiras.

Em Minas Gerais, a companhia avança na implantação da Shortline Serra Azul, ferrovia de curta distância com 26,5 quilômetros de extensão. A iniciativa possui potencial para reduzir significativamente o fluxo diário de caminhões na BR-381, contribuindo para menor emissão de poluentes e maior segurança viária na região.

Sob a liderança de Lucas Kallas, presidente do Conselho de Administração do Grupo Cedro Participações, a estratégia empresarial busca integrar mineração, logística e novos setores econômicos, ampliando a diversificação das operações. A expectativa é que os projetos também gerem impactos relevantes para a economia regional, com aumento da arrecadação tributária e fortalecimento das cadeias produtivas locais.

Para a companhia, a combinação entre inovação tecnológica e investimentos em infraestrutura representa um passo necessário para preparar o setor mineral brasileiro para demandas globais cada vez mais exigentes. "O desafio atual não é apenas produzir mais, mas produzir melhor, com eficiência logística e responsabilidade ambiental", afirma Kallas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/02/2026

CREDORES DA RAÍZEN PEDEM A ACIONISTAS CAPITALIZAÇÃO DE ATÉ R\$ 25 BI NA COMPANHIA, DIZEM FONTES

Da dívida bruta da Raízen, de aproximadamente R\$ 73 bilhões, 40% está nas mãos dos bondholders, 40% com os bancos e o restante pulverizado no mercado de capitais local

Por Fernanda Guimarães, Valor — São Paulo



Credores da Raízen pedem a acionistas capitalização de até R\$ 25 bi na companhia, dizem fontes — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg

Os credores da Raízen se uniram para pedir que os acionistas da companhia façam um aporte substancial na empresa de etanol de forma a estancar a crise financeira que assola a empresa, apurou o Valor. Em carta enviada à Cosan, de Rubens Ometto, e à Shell, o grupo solicita uma injeção de capital na Raízen de até R\$ 25 bilhões, segundo fontes. O grupo reúne tanto os detentores de papéis de dívida externa, os chamados bondholders, como os bancários.

A solução trazida pelo grupo, conforme fontes, é que Cosan e Shell façam uma oferta de ações da Raízen, ancorando a operação com um cheque conjunto entre R\$ 10 bilhões e R\$ 12 bilhões. Para atrair os detentores de dívida externa uma possibilidade seria oferecer a esses credores a entrada nessa oferta mediante a conversão da dívida em ações, mas com o incentivo de considerar no cálculo



100% do valor de face desses papéis, sendo que eles negociam hoje no mercado secundário na média entre 45% e 50% do valor. O restante seria buscado no mercado. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teria sinalizado que poderia ajudar na capitalização da Raízen, segundo interlocutores.

Uma fonte disse que, caso a oferta não seja suficiente para a capitalização necessária da companhia, os credores bancários poderiam ajudar em alternativas. Os bancos contrataram como assessor no caso o FTI. O grupo afirma que a solução trazida pela Cosan para a Raízen impõe um sacrifício muito maior aos credores, algo que gerou frustração. A leitura, ainda, é que os acionistas têm condições de injetarem um valor mais substancial na empresa para estancar com sua crise. Frisam que ambos receberam na última década cerca de R\$ 20 bilhões em dividendos da Raízen.

O grupo reitera que as alternativas trazidas pelos acionistas não são suficientes para estancar a crise e se posicionam que as medidas na mesa trazem maior sacrifício por parte dos credores.

Uma primeira carta assinada por credores bancários locais — Santander, Itaú Unibanco e Bradesco — e o representante dos “bondholders”, o Moelis, foi enviada à Cosan e Shell na quinta-feira da semana passada. Já um segundo documento, que trouxe também como signatários os bancos credores estrangeiros, como JPMorgan, Bank of America, BNP, Sumitomo e Credit Agricole, foi enviado no domingo à noite. Desde a semana passada, o alto escalão de Cosan e Shell estão reunidos em Londres para tratar da situação financeira da Raízen.

Da dívida bruta da Raízen, de aproximadamente R\$ 73 bilhões, 40% está nas mãos dos bondholders, 40% com os bancos e o restante pulverizado no mercado de capitais local, entre debêntures e Certificados de Crédito Agrícola (CRAs).

Os credores também se colocaram contra a cisão da companhia, movimento que também está prevista na proposta da Cosan, que separaria em empresas diferentes o negócio de açúcar e etanol e o de logística. A visão desses credores é de que isso os deixaria expostos ao negócio mais fragilizado e que não faria sentido fazer a divisão em um momento em que a empresa enfrenta crise financeira. A leitura é de que a decisão de dividir a empresa é dos acionistas, mas que a mesma deve ocorrer apenas depois de equacionada a dívida da empresa como um todo.

Conforme mostrou o Valor na semana passada a Cosan apresentou como alternativa à Raízen a realização de uma oferta para aumento de capital na Raízen de cerca de R\$ 3 bilhões, com a Shell injetando R\$ 1,5 bilhão, a Cosan mais R\$ 1 bilhão e Ometto R\$ 500 milhões.

Depois desse aporte, seria proposta uma divisão da Raízen, com a divisão em uma empresa de açúcar e etanol e outra com os ativos de distribuição, ambas listadas. Depois disso seria sugerida uma conversão de dívida em ações. Em outra etapa, haveria uma oferta com fundos de private equity geridos pelo BTG aportando R\$ 5,3 bilhões nas empresas. Haveria ainda um “follow-on” secundário, para a venda das ações dos credores que foram convertidas. Com isso os credores deixariam de ser acionistas.

Em paralelo, a Raízen vem desde o ano passado vendendo ativos para ajudar sua situação financeira, sendo que o próximo a sair seriam seus ativos na Argentina, que já estaria na reta final. Uma fonte disse que esse M&A sairia em melhores condições, trazendo também mais conforto para o comprador, se feito após a capitalização.

Procurada, a Cosan não comentou. A Shell informou que, como acionista da empresa, reconhece “os significativos desafios financeiros que a Raízen enfrenta atualmente e a seriedade da situação. Frisou que “continua trabalhando com as equipes de liderança da Raízen e da Cosan para apoiar a redução do endividamento da Raízen” e que a prioridade tem sido “garantir que a Raízen identifique e busque soluções definitivas para a joint venture, os acionistas e as demais partes interessadas da empresa”.

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

CPI DO CRIME APROVA QUEBRA DE SIGILO DE EMPRESA DE TOFFOLI

- Viviane Barci, mulher de Alexandre de Moraes, será convidada a explicar relações com o Banco Master
- Diversas autoridades estão convocadas; senador Alessandro Vieira afirma que fato é histórico

Por Mônica Bergamo

A CPI do Crime Organizado aprovou nesta quarta-feira (25) um requerimento de quebra de sigilo da Maridt Participações, empresa da qual o ministro Dias Toffoli é sócio e que recebeu pagamentos de fundo ligado ao Banco Master pela venda do resort Tayayá, no Paraná.



Dias Toffoli durante julgamento no STF - EVARISTO SA/AFP

O requerimento, de autoria do senador Alessandro Vieira, (MDB-SE), requer ao Coaf (Conselho de Controle de Atividades Financeiras) "que se proceda à transferência dos sigilos bancário, fiscal, telefônico e telemático da empresa Maridt Participações S.A", além do envio do RIF (Relatório de Inteligência Financeira) da companhia à comissão.

A quebra de sigilo abarca o período de janeiro de 2022 a 8 de fevereiro de 2026.

O senador afirma à coluna que "é um passo histórico para o fim da impunidade no Brasil. Essas relações de alta cúpula do judiciário com figuras envolvidas em crime nunca foi investigada. Não estamos fazendo condenação prévia, mas sim querendo esclarecer os fatos. Numa República de verdade, todos podem ser investigados, ninguém está acima da lei".

Os sigilos do Master também foram quebrados.

A CPI aprovou ainda a convocação de José Carlos Dias Toffoli, que é padre, e do engenheiro José Eugênio Dias Toffoli, irmãos do magistrado que são sócios da Maridt.

Decidiu ainda convidar os ministros Dias Toffoli e Alexandre de Moraes para explicarem as relações de ambos com o Banco Master. Os senadores aprovaram ainda convite para que Viviane Barci de Moraes, mulher do ministro Alexandre de Moraes, explique seu trabalho com o Master.

O escritório em que ela é sócia advoga para a instituição e firmou com ela um contrato de R\$ 129 milhões.

Estão convocados ainda pra depor integrantes do governo de Jair Bolsonaro, como o ex-presidente do Banco Central Roberto Campos Neto, o ex-ministro da Economia Paulo Guedes, e o ex-ministro da Cidadania João Roma. Da era Lula estão convidados o atual presidente do BC, Gabriel Galípolo, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, e o ex-ministro do Planejamento e da Fazenda de Lula e Dilma, Guido Mantega, que trabalhou para o Master.

Toffoli deixou a relatoria do processo contra o banco há duas semanas depois de intensa pressão. A PF (Polícia Federal) entregou ao presidente do STF, Edson Fachin, um relatório com o registro de conversas do ex-banqueiro Daniel Vercaro que mostravam o envolvimento dele com o negócio do hotel.



No requerimento aprovado pela CPI, Alessandro Vieira requer a transferência de sigilo "bancário, de todas as contas de depósitos, contas de poupança, contas de investimento e outros bens, direitos e valores mantidos em instituições financeiras" pela Maridt.

Pede ainda a quebra do sigilo fiscal por meio de um dossiê integrado pelo "extrato da declaração de imposto de renda de pessoa física ou pessoa jurídica; cadastro de pessoa física; cadastro de pessoa jurídica; ação fiscal (informações sobre todos os processos instaurados contra a pessoa investigada)", além de diversas outras certidões.

Vieira quer que sejam fornecidas "todas as contas de depósitos, contas de poupança, contas de investimento e outros bens, direitos e valores mantidos em instituições financeiras, além de dossiê fiscal da Maridt com informações como imposto de renda (informações sobre todos os processos, rendimentos recebidos de pessoas físicas e jurídicas)".

Também será pedido o registro e a duração das ligações telefônicas originadas e recebidas pela sociedade.

Na justificativa do pedido, Vieira afirma que a medida é de "extrema urgência e necessidade para o deslinde das investigações desta Comissão Parlamentar de Inquérito, que busca dismantelar a complexa rede de influência e lavagem de capitais que orbita em torno do Banco Master e de suas conexões com agentes públicos de cúpula".

Diz que, "no centro dessa teia, surge a empresa Maridt Participações S.A., cujo quadro societário é composto pelos irmãos do ministro do Supremo Tribunal Federal Dias Toffoli: José Carlos Dias Toffoli, conhecido como "Padre Carlão", e o engenheiro José Eugênio Dias Toffoli".

"A análise minuciosa das atividades dessa empresa revela uma anomalia econômica e social inequívoca, sugerindo que a pessoa jurídica não passa de uma estrutura de fachada para ocultar o real beneficiário de vultosas transações financeiras", segue o senador.

Toffoli sempre sustentou que o negócio foi legítimo e inclusive lucrativo para os compradores. Disse também que não tinha conhecimento do fato de que o fundo que adquiriu o resort pertencia, na verdade, a pessoas ligadas a Vercaro.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 25/02/2026

SENADO APROVA REDUÇÃO DE IMPOSTO QUE CUSTA R\$ 3,1 BI E BENEFICIA BRASKEM

- Corte em alíquotas valerá somente em 2026; a partir de 2027 entra em vigor novo programa de incentivos
- Projeto que aumenta em R\$ 2 bi benefício fiscal do setor petroquímico segue para sanção de Lula

Por Fernanda Brigatti – Brasília

O Senado aprovou, nesta quarta-feira (25), o projeto de lei complementar que reduz temporariamente as alíquotas de PIS/Pasep e Cofins para a indústria química e petroquímica com o custo total de R\$ 3,1 bilhões aos cofres públicos.

A proposta recebeu 59 votos favoráveis e três contrários. O corte de alíquotas valerá em 2026 e terá como principal beneficiária a Braskem. Do custo total estimado pelo governo para benefício fiscal, R\$ 1,1 bilhão já estava previsto no Orçamento da União para 2026.

O restante, segundo a proposta, será pago com a arrecadação do governo com o corte de benefícios fiscais. A concessão também não ficará sujeita aos limites previstos na revisão de alíquotas diferenciadas aprovada no ano passado e que começou a valer em janeiro.

O texto já havia sido aprovado na Câmara dos Deputados e agora segue para sanção presidencial.



Sessão de reabertura dos trabalhos legislativos no Congresso Nacional, no plenário da Câmara dos Deputados, em Brasília - Pedro Ladeira - 2.fev.25/Folhapress

A senadora Daniella Ribeiro (PP-PB), relatora do tema, manteve a proposta avaliada na Câmara, defendendo, em seu voto, que a indústria química depende de capital intensivo e de forte integração de cadeias produtivas. "Nesse contexto, a redução da carga tributária incidente sobre matérias-primas básicas tende a produzir efeitos multiplicadores relevantes sobre o conjunto da economia", afirmou.

O setor químico vinha cobrando uma solução para 2026. No ano passado, o presidente Lula (PT) sancionou a criação do Presiq (Programa Especial de Sustentabilidade da Indústria Química), que alia incentivos à modernização de plantas e à substituição de combustíveis fósseis.

Ele vetou trechos do texto aprovado, entre eles a redução de alíquotas no âmbito do Reiq (Regime Especial da Indústria Química), porque não havia, na lei, a previsão do impacto financeiro da renúncia fiscal.

No fim de janeiro, a Abiquim (Associação Brasileira da Indústria Química) assinou, com entidades ligadas aos trabalhadores do setor, uma carta pedindo que Geraldo Alckmin, vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, buscasse uma solução para este ano.

Na Câmara, o projeto foi apresentado pelo deputado Carlos Zarattini (PT-SP), que contestou haver favorecimento à Braskem. "São 12 empresas grandes do setor químico com 40 mil trabalhadores", afirmou. Segundo o parlamentar, a concessão do benefício em 2026 funcionará como uma transição para o Presiq.

Na oposição, o favorecimento à Braskem foi apontado como motivo para a rejeição da aprovação da urgência. Para o deputado Zé Trovão (PL-SC), o nome deveria ser "benefício dos amigos do rei".

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 25/02/2026

CONTRATOS EM 4D: O TEMPO NA DISTRIBUIÇÃO DE RISCO

- Infraestrutura mais barata, resiliente e exequível precisa de dados, simulação, transparência e responsabilidade
- Na engenharia, essa evolução já ocorreu, e modelos preveem custos e ciclo de vida das obras

Por Maurício Portugal Ribeiro - Sócio do Portugal Ribeiro & Jordão Advogados e mestre em direito pela Harvard Law School

A partir das equações de Einstein, Hermann Minkowski formalizou o conceito de espaço-tempo: um contínuo quadridimensional no qual o tempo e o espaço perdem seu caráter absoluto para se tornarem componentes de uma mesma estrutura métrica invariante, na qual as medidas de cada dimensão variam conforme o estado de movimento do observador. A infraestrutura vive desafio análogo. Obras e concessões não são fotografias; são filmes de décadas, em que materiais envelhecem, demanda oscila, tecnologias mudam e a manutenção decide se uma ponte dura 30 ou 100 anos.

Na engenharia, essa evolução já ocorreu. Ferramentas de BIM 4D (modelagem da obra integrada ao cronograma) e gêmeos digitais (representações digitais de ativos físicos) colocam equipes "dentro" do empreendimento e simulam o efeito do tempo sobre interferências, produtividade, desempenho e

custos de operação e manutenção. Ao antecipar o ciclo de vida, a decisão de hoje deixa de ser apenas investimento inicial e passa a considerar longevidade, confiabilidade e custo total do ativo.

A imagem mostra uma vista aérea de uma densa floresta verde, com uma linha de trilhos de trem visível no meio. Ao longo dos trilhos, há vários vagões de trem, alguns deles coloridos, que se estendem pela extensão da floresta. A vegetação ao redor é rica e variada, com diferentes tons de verde.



Carretas carregando soja percorrem a BR-163, em Mato Grosso; rodovia hoje serve para escoar produção na região onde é projetada a Ferrogrão - Lalo de Almeida - 30.abr.25/Folhapress

É preciso realizar também no mundo dos contratos administrativos o salto para o espaço-tempo: incorporar o tempo como variável intrínseca à distribuição de riscos. Hoje, a alocação de riscos é feita por instrumentos estáticos e gatilhos reativos, com escassa evidência empírica e memória institucional fragmentada. O resultado é conhecido: prêmios

de risco elevados, disputas, atrasos, exposição fiscal não mensurada e confusão entre, de um lado, renegociações e reequilíbrios necessários, e, de outro, alterações indevidas das regras do jogo.

O caminho tecnológico, porém, está traçado. Com bases de dados de execução contratual, séries históricas de eventos (geotecnia, licenciamento, demanda, câmbio, eventos climáticos), desempenho dos contratos passados e custos de mitigação, será possível simular, com técnicas probabilísticas, o impacto físico, econômico e financeiro de cada risco ao longo de todo o contrato. O sistema estimará frequência, severidade, custos e indicará quem é o "melhor portador" do risco: a parte que consegue preveni-lo, absorvê-lo ou transferi-lo ao menor custo, preservando incentivos e reduzindo litígios. A alocação tenderá a ser semiautomática: o modelo sugere cenários e a distribuição de riscos; gestores públicos, engenheiros e juristas validam ou pedem novas simulações.

Nesse contexto, seguros e garantias ganham sofisticação. Em alguns casos, a eficiência estará no mercado segurador; em outros, a alocação ao poder concedente será racional —sabendo-se que isso não elimina o risco, apenas o socializa entre contribuintes, com efeitos fiscais que precisam ser mensurados e administrados.

Os princípios clássicos continuam valendo. A intuição de Max Abrahamson de alocar riscos a quem melhor os controla, o "cheapest cost avoider" de Guido Calabresi (quem evita o dano ao menor custo) e as leituras brasileiras sobre distribuição de riscos e reequilíbrio (como as de Marcos Barbosa Pinto) tendem a constituir o alicerce lógico desses modelos. A tecnologia não substitui a teoria; antes, a operacionaliza com granularidade.

Também cai a falsa oposição entre renegociação e reequilíbrio. Reequilibrar é aplicar a distribuição de riscos pactuada quando ocorrem eventos que impactam uma das partes do contrato, mas cujo risco foi assumido por outra parte; renegociar é alterar o pacto. Quanto melhor a simulação ex ante (antes do evento) e o monitoramento ex post (depois do evento), menor o espaço para renegociações oportunistas, e mais previsíveis as necessidades de reequilíbrio ao longo do contrato. Renegociação e reequilíbrio se tornam formas complementares de lidar com as incertezas.

Se queremos infraestrutura mais barata, resiliente e exequível, precisamos tratar a distribuição de riscos como tratamos a engenharia: com dados, simulação, transparência e responsabilidade. Incorporar o tempo aos contratos é reduzir incerteza sem ilusões e transformar risco em gestão.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 25/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ACORDO UNIÃO EUROPEIA-MERCOSUL: AVANÇO ESTRATÉGICO EM UM MUNDO MAIS PROTECIONISTA

Por Gustavo Menon Opinião 25/02/2026 - 18:00



A assinatura do acordo de livre-comércio entre a União Europeia e o Mercosul marca um momento histórico nas relações econômicas internacionais. Após quase 30 anos de negociações, o tratado finalmente sai do campo das intenções para se tornar um instrumento concreto de integração comercial entre dois grandes blocos, em um contexto global cada vez mais marcado por políticas unilaterais, disputas geopolíticas e tendências protecionistas.

Do ponto de vista econômico, trata-se de um acordo de grande envergadura. União Europeia e Mercosul somam mais de 700 milhões de consumidores e uma produção estimada em mais de US\$ 22 trilhões. A redução gradual de tarifas e a eliminação de barreiras comerciais têm potencial para ampliar significativamente os fluxos de comércio e investimento entre as regiões, fortalecendo cadeias produtivas e criando novas oportunidades para empresas de ambos os lados do Atlântico.

Um dos aspectos mais relevantes do acordo é a incorporação de temas que vão além da liberalização comercial tradicional. A inclusão de compromissos relacionados à agenda ambiental, compras públicas e a previsibilidade regulatória em cadeias produtivas estratégicas reflete uma mudança de paradigma nos acordos internacionais, especialmente sob a ótica europeia. Ao mesmo tempo, esse enfoque impõe desafios adicionais aos países do Mercosul, que precisarão conciliar competitividade, sustentabilidade e adaptação regulatória.

Para a América do Sul — e, em especial, para o Brasil — o acordo representa uma oportunidade relevante de ampliar o acesso ao mercado europeu, sobretudo para produtos do agronegócio e bens de origem primária. Não por acaso, o setor agroexportador brasileiro acompanha o tratado com grande expectativa. Em contrapartida, a União Europeia tende a expandir suas exportações de produtos industrializados e de maior valor agregado para o subcontinente sul-americano, reforçando sua presença em segmentos industriais estratégicos.

Esse movimento, contudo, não está isento de riscos. É preciso reconhecer que a abertura comercial pode gerar distorções e aprofundar assimetrias em setores sensíveis de ambos os blocos. As resistências enfrentadas ao longo do processo, especialmente por parte de produtores agrícolas europeus — com destaque para a França —, evidenciam o receio de impactos sobre a produção doméstica e a renda rural.

A própria arquitetura do acordo reflete essas preocupações. A liberalização ocorrerá de forma escalonada, com prazos que podem chegar a 15 anos para a plena integração. Esse período de transição busca mitigar choques econômicos, permitindo que setores mais vulneráveis se ajustem gradualmente à maior concorrência internacional.

Se bem implementado, o acordo União Europeia-Mercosul pode se tornar um vetor importante de crescimento econômico, aumento da competitividade e integração do Brasil às cadeias globais de valor. No entanto, seus benefícios não serão automáticos. Eles dependerão da capacidade dos países do Mercosul de formular políticas públicas consistentes, investir em inovação, infraestrutura e sustentabilidade, além de preparar seus setores produtivos para competir em um ambiente mais aberto e exigente.



Mais do que um simples tratado comercial, o acordo representa uma escolha estratégica. Em um mundo fragmentado, optar pela cooperação e pela integração pode ser um diferencial competitivo. O desafio, agora, é transformar essa oportunidade em desenvolvimento econômico equilibrado e sustentável.

Gustavo Menon ***Gustavo Menon é especialista em Relações Internacionais e Direito Internacional e atua como coordenador do curso de mestrado em Estudos Jurídicos da American Global Tech University (AGTU)***

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2026

ARTIGO - A ODISSEIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO

Por Adilson Luiz Gonçalves Opinião 25/02/2026 - 18:00



Os 134 anos recentemente completados pelo Porto Organizado de Santos geraram manifestações ufanistas e expectativas auspiciosas. No entanto, há muitas variáveis a serem consideradas no equacionamento do futuro desse importante complexo portuário, como do próprio desenvolvimento sustentado do Brasil.

Investimentos em dragagem de manutenção e aprofundamento de acessos aquaviários e em acessos terrestres, incluindo intermodalidade e multimodalidade, em geração de energia, incremento do agronegócio e ampliação e diversificação da produção industrial são fundamentais para assegurar condições para que nosso país alcance o protagonismo internacional e, sobretudo, a melhoria da qualidade de vida que a oferta de empregos proporcionará.

Esses desafios também incluem a melhoria da qualificação para o trabalho e o incentivo à pesquisa científica e tecnológica.

No caso específico do Porto de Santos, os desafios relacionados incluíram ampliação física, digitalização de fluxos e sustentabilidade ativa, esta baseada em avanços na agenda ambiental que já vem ocorrendo, seja pela APS, seja pelos arrendatários e usuários do complexo.

Iniciativas no escopo de ESG e ODS, VTMLs, novos arrendamentos, “gêmeo digital”, enfrentamento de efeitos da mudança do clima, qualificação de mão de obra, inovação, descarbonização, eletrificação, matriz de transportes, criação de “corredor verde”, expansão da poligonal e atração de novas atividades produtivas com foco em exportações (ZPE e afins) fazem parte desse processo que pretende ampliar a capacidade operacional e competitividade do Porto de Santos, consolidando-o como concentrador, unindo os setores público e privado.

O TECON Santos 10 acrescentará 3,25 milhões de TEUs de capacidade dinâmica ao Porto de Santos. Somados às capacidades anuais atuais e expansões previstas para outros terminais de contêineres (DP World – 2,1 milhões de TEUs até 2028; Santos Brasil – 3 milhões de TEUs em 2026; e BTP – 2,5 milhões de TEUs até 2029), o Porto de Santos poderá operar 10,85 milhões de TEUs/ano.

Considerando os dados de 2024 do World Shipping Council, esse aumento de capacidade colocaria o Porto de Santos na 16ª posição.

Essa análise é limitada, pois a capacidade plena do TECON Santos 10 só será atingida em 2034, isso se a licitação ocorrer em março de 2026, sem falar em possíveis judicializações e outras externalidades, além do que os demais portos mundiais também devem ter seus planos de expansão, talvez com menos entraves burocráticos, jurídicos e demorados licenciamentos ambientais que tanto têm prejudicado o desenvolvimento socioeconômico do Brasil, por mais sustentáveis que sejam os planos e projetos.



Podemos ocupar até posições superiores, mas só se os demais portos não investirem ou fracassarem, o que é pouco provável, pois nos países em que o desenvolvimento sustentado vai além de uma lógica fragmentada e o pragmatismo estratégico norteia, a análise de empreendimentos é mais célere e menos influenciada por aspectos políticos e ideológicos. Neles, os radicalismos têm menos espaço e financiamento. No Brasil, eles são financiados com dinheiro público ou estrangeiro, quando não fazem parte da própria estrutura governamental.

E muitos dos responsáveis por esses empecilhos são financiados por recursos públicos, esquecendo que eles vêm das atividades econômicas. Prejudicar investimentos em desenvolvimento socioeconômico é prejudicar seus próprios interesses e, muito mais do que isso, os da imensa maioria da população brasileira, pois não creio que depender sistematicamente de programas sociais seja um projeto de vida pessoal ou familiar.

Não sei se nos países desenvolvidos os processos vão e voltam de ministérios, TCU, CADE, Antaq, MP, Judiciário e outros intervenientes como aqui. O STS 10 demorou 13 anos para virar TECON Santos 10, e ainda estamos na expectativa para que saia do papel em 2026. A terceira pista da Rodovia dos Imigrantes há dois anos não era prioridade do governo estadual. O Ferroanel metropolitano de São Paulo sofre atrasos recorrentes. A implantação de rodovias, ferrovias e hidrovias é uma odisseia que nem sempre chega ao destino, tantos são os obstáculos e interesses de “gregos”, “troianos”, “círcos”, “ciclopes”, cantos de “sereias”, “tempestades” com risco de “naufrágio” e risco de que os “deuses do olimpo” os confinem em “ilhas de calipso”.

A expectativa de incremento das exportações do Brasil a partir da efetivação do acordo entre o Mercosul e a União Europeia exigirá agilidade e visão estratégica para assegurar o atendimento da demanda. A infraestrutura e a logística necessárias gerarão milhares de empregos diretos e indiretos, o que permitirá reduzir a demanda por programas sociais, ao mesmo tempo em que a formalidade contribuirá para melhor equilíbrio do sistema previdenciário nacional.

Isso vale para o Porto de Santos e para todo o sistema portuário nacional, responsável por 95% de nossa corrente comercial, elo fundamental das cadeias produtiva e logística.

Mas como viabilizar os investimentos necessários ao atendimento dessas expectativas com tantos entraves burocráticos, jurídicos e ambientais?

Como investir em dragagem, rodovias, ferrovias e dutovias para ligar a produção ao sistema portuário, e em geração de energia para suportar a demanda decorrente, com tantas restrições ambientais que atrasam, desviam traçados e até inviabilizam sua implantação, prejudicando até o que os responsáveis dizem defender?

Essa não é a pergunta de US\$ 1 milhão, mas de trilhões de dólares e principalmente de reais no bolso dos brasileiros, pois tem a ver com o PIB, a estabilidade interna e o protagonismo do Brasil no concerto das nações.

O Brasil precisa fazer muito em pouco tempo!

O PNL 2050 está em elaboração, o que demonstra que o 2035 precisou ser revisado.

A legislação de ZPE existe desde 1988, mas até hoje só quatro foram efetivamente implantadas, apenas uma de forma plena.

Como planejar horizontes tão distantes sem que as interferências deletérias atuais sejam superadas? O que tem pautado a elaboração/revisão da legislação brasileira para que favoreça efetivamente o desenvolvimento socioeconômico e com racionalidade ambiental, evitando interpretações convenientes ou seletivas?

Por sua condição de complexo responsável por cerca de 30% da corrente comercial brasileira, o Porto de Santos tem pautado a regulação portuária do país. Mas essa regulação está sujeita ao arcabouço



legal vigente, além do fato de que o sistema portuário é um elo da cadeia logística. Fundamental, sem dúvida! Mas de nada adianta investir em portos sem que toda a cadeia evolua de forma planejada e harmônica, em cenários de estabilidade jurídica, garantindo previsibilidade tanto quanto possível.

O PL 2159/2021 teve dezenas de vetos que podem ser derrubados ou não pelo Congresso Nacional. Mesmo assim, membros do MMA já manifestaram que não facilitarão os processos do que consideram “PL da devastação”. O PL 733/2025 ainda não tem previsão de conclusão no Congresso Nacional, e o Governo Federal deve contrapor ajustes na Lei 12.815/2013.

Tempos atrás, diziam que a diferença entre os EUA e o Japão era que os “ianques” planejavam um empreendimento por um ano e passavam cinco anos fazendo ajustes em sua implantação, enquanto os nipônicos planejavam cinco anos e implementavam em um ano, sem mudanças significativas. A China e a Índia agilizaram as duas fases em relativamente curto espaço de tempo, a partir de decisões e opções estratégicas, com resultados amplamente positivos.

O que fazer, então?

O ideal seria superar extremismos e pensar de forma holística no real interesse do país e de seu povo.

Os atores envolvidos estariam dispostos a isso? Deixariam posturas desenvolvimentistas baseadas apenas nos lucros e progressistas que, em verdade, são retrocessos, para buscarem soluções que equilibrem aspectos ambientais, sociais e econômicos? Estariam dispostos a avaliar as consequências de suas propostas?

O Brasil dispõe de profissionais altamente competentes em planejar e executar, mas sua atuação tem sido prejudicada por especialistas em protelar e restringir, altamente beneficiados por uma legislação profusa e confusa.

Já ouvi falar e também já falei sobre a necessidade de um pacto nacional pelo desenvolvimento sustentado como forma de superar as impedências existentes.

Isso pouco ou nada evoluiu, até porque o status quo é interessante e lucrativo para alguns que fazem do subdesenvolvimento seu meio de vida, sob o verniz de narrativas, argumentos e soluções que têm sua razão, mas ignoram outros aspectos, inclusive o risco e colapso econômico e tensões sociais decorrentes.

Ou a solução seria uma moratória de dez anos, período em que os investimentos necessários em infraestrutura, produção e logística sejam feitos com a celeridade exigida para enfrentar os desafios existentes?

Melhor seria a racionalidade superar radicalismos!

O Brasil tem tudo para se tornar uma potência econômica mundial, com múltiplos benefícios para seu povo, sem deixar de lado cuidados ambientais. Mas é preciso soltar certas amarras que o prendem a interesses externos e internos, e a visões limitadas do papel do Estado e suas instituições.

Adilson Luiz Gonçalves é escritor, Engenheiro, Pesquisador Universitário em membro da Academia Santista de Letras

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2026

KONGSBERG MARITIME ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTO COM ESTALEIRO DA INDONÉSIA PARA PROJETO DE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação Indústria naval 24/02/2026 - 19:16



A empresa norueguesa de desenvolvimento de tecnologia Kongsberg Maritime e especializada no setor marítimo Kongsberg Maritime e a PT PAL Indonesia, o maior estaleiro estatal do país, assinaram nesta terça-feira (24), em Surabaya, no país asiático, memorando de entendimento para fornecimento de equipamentos e suporte para desenvolvimento de embarcações com mais eficiência energética e baixa emissão de gases do efeito estufa.

De acordo com as empresas, o acordo define uma nova estrutura de cooperação em soluções marítimas energeticamente eficientes e descarbonizadas para armadores e operadores de embarcações indonésias. A Kongsberg Maritime é uma das principais fornecedoras mundiais de soluções em tecnologia marítima. Seu portfólio abrange automação marítima, navegação, propulsão, posicionamento dinâmico, gestão de energia, movimentação de convés e projeto de embarcações.

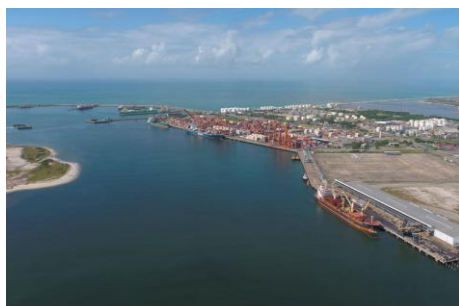
Wenche Andersen, gerente de gestão de serviços para a região Ásia-Pacífico da Kongsberg Maritime, classificou a assinatura do memorando como início de uma parceria que apoia as ambições marítimas da Indonésia e impulsiona nossos objetivos comuns de eficiência energética e descarbonização. “Com nossa presença ampliada na Indonésia e uma base sólida construída em conjunto com as autoridades nacionais, estamos comprometidos em gerar valor sustentável a longo prazo para os armadores e para a comunidade marítima em geral.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2026

SUAPE ASSINA COM EMPRESAS DA MALÁSIA MEMORANDOS DE INTENÇÃO PARA CRIAÇÃO DE NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS COM ESCALAS EM PERNAMBUCO

Da Redação Portos e logística 24/02/2026 - 18:37



Representantes da administração do Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Pernambuco, que participam de missão comercial pelo Sudeste Asiático assinaram nesta terça-feira (24), em Port Klang, o principal complexo portuário da Malásia, memorandos de intenção com os terminais Westports e a Northport, do grupo MMC Port Holdings, visando a criação de novas linhas marítimas de longo curso, ampliação das conexões logísticas e prospecção de novos investimentos.

O objetivo é estudar possibilidades para estabelecimento de rotas regulares ligando o porto pernambucano a terminais malaios e de empresas daquele país investirem no terminal pernambucano.

Segundo o diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, os memorandos estabelecem um canal formal e permanente de comunicação entre Suape e Port Klang. Ele disse que, no caso da Westports, será discutida a possibilidade de criar linhas marítimas de longo curso ligando Pernambuco à Malásia.

A comitiva de Suape participa da missão como convidada do Instituto Ásia Pacífico, com apoio da Frente Parlamentar Mista Brasil-Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean), do Congresso Nacional, e do Ministério das Relações Exteriores. Antes da Malásia, a comitiva esteve em Singapura, onde se reuniu com representantes da empresa Shopee e do DBS Bank e visitou os operadores portuários Portek International e PSA International. O terceiro país do Sudeste Asiático a ser visitado será a Indonésia, onde os brasileiros participam de encontros na sede do Secretariado-Geral da Asean, em Jacarta, com diretores da Indonésia Investment Authority (INA). A volta ao Brasil está marcada para o sábado (28).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

REVOGAÇÃO DE DECRETO SOBRE DESESTATIZAÇÃO DE HIDROVIAS SURPREENDEU EMPRESÁRIOS DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Nelson Moreira Navegação 24/02/2026 - 18:40



Amazônica e privatização das vias.

O presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), José Rebelo III, disse nesta terça-feira (24) que foi surpreendido com o anúncio feito no dia anterior pelo secretário-geral da Presidência da República, Guilherme Boulos, de que o governo federal decidira revogar o Decreto 12.600. Editado no ano passado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o decreto autorizava a inclusão das hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização e previa a dragagem de rios da Região

Segundo Rebelo, estudos mostraram que a concessão da gestão hidroviária à iniciativa privada permitiria a realização de serviços para perenizar a navegação, garantir o direito de ir e vir, mesmo em períodos de seca, e reverter em benefícios para a segurança da navegação e o controle ambiental. Além disso, explicou que o uso das hidrovias tornaria o transporte mais competitivo e com até 80% menos emissões de gases de efeito estufa por tonelada transportada do que em outros modais.

Na avaliação do presidente da Abani, a revogação não altera as operações atuais, mas cria obstáculos a investimentos no setor e afeta a credibilidade do país por ser “mais um fato gerador de insegurança jurídica”. Ele explicou, no entanto, que a Associação reafirma que as concessões serão a melhor solução para o correto uso dos rios em longo prazo.

“Seguiremos apoiando os estudos conduzidos pelo governo federal, realizando pesquisas complementares e buscando referências internacionais que sustentem a viabilidade técnica e ambiental do Programa de Concessões”, afirmou.

A advogada Ana Claudia Melo, especialista em direito ambiental e sócia do Toledo Marchetti, avaliou que a revogação do Decreto 12.600/2025 mostrou que houve falhas no processo de definição de suas diretrizes, já que as comunidades envolvidas não foram ouvidas e consideradas. “Esse episódio reforça que grandes projetos de infraestrutura precisam integrar mecanismos efetivos de diálogo e participação com as comunidades impactadas”, disse ela. De acordo com a especialista, o país tem compromissos legais e decorrentes de Convenções Internacionais, como a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que garantem a consulta livre, prévia e informada de todos os que podem ser afetados pelos projetos.

De acordo com ela, a falta de diálogo pode amplificar riscos sociais e ambientais, além de gerar conflitos e insegurança jurídica para o próprio projeto e, no caso, impasse com o setor logístico e agroexportador, que depende da dragagem e da navegabilidade dos rios. Ana Claudia Melo considera que a revogação do decreto pelo governo federal, em resposta à forte reação de povos indígenas e comunidades tradicionais da Região Amazônica, demonstra que a licença social, entendida como o consentimento das comunidades afetadas pelos empreendimentos, não foi considerada. “Esse é um componente crítico em políticas de infraestrutura que cruzam territórios sensíveis e têm repercussões socioambientais relevantes”, ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

PANAMÁ PASSA A SUBSIDIÁRIAS DA MAERSK OPERAÇÃO DOS PORTOS DE BALBOA E DE CRISTÓBAL

Da Redação Portos e logística 24/02/2026 - 18:35



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 034/2026
Página 68 de 68
Data: 25/02/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



A Autoridade Marítima do Panamá (AMP) anunciou nesta terça-feira (24) a assinatura de contratos temporários com a APM Terminals, subsidiária da Maersk, para operar o terminal de Balboa, e com a Terminal Investment Limited (TIL), o braço portuário da MSC, para o terminal de Cristóbal. Os terminais ficam em extremidades opostas do Canal do Panamá e, segundo a AMP, as duas empresas escolhidas para administrá-los assumirão a gestão enquanto realiza processo de seleção dos operadores permanentes.

Juntos, os terminais movimentaram 3,77 milhões de contêineres em 2025, o equivalente a 38% do sistema portuário panamenho. O anúncio foi feito depois que o governo do Panamá formalizou o término da concessão à Panama Ports Company (PPC), subsidiária da holding chinesa CK Hutchison, com a publicação, em 23 de fevereiro, no Diário Oficial do país da decisão de 30 de janeiro do Supremo Tribunal panamenho que declarou inconstitucional a lei contratual em vigor desde 1997 para a operação dos dois portos.

A holding chinesa, logo após ter sua concessão suspensa, anunciou que recorreria da decisão e advertiu à Maersk que poderia responsabilizá-la se assumisse os terminais. A Autoridade Marítima do Panamá alegou que a publicação em Diário Oficial tornou definitiva a decisão da Suprema Corte e, com base nela, tomou posse dos portos por meio de um decreto de ocupação. Mas ressaltou que a medida não implica expropriação e que os equipamentos permanecem propriedade da concessionária anterior.

A Maersk informou que a APM Terminals iniciou uma fase de estabilização em Balboa para garantir a continuidade do centro logístico. Essa fase inclui inventários de carga e equipamentos, avaliações de infraestrutura e a implementação de um novo sistema operacional para o terminal. Durante essa etapa, a movimentação de contêineres poderá ser regulamentada enquanto as operações são gradualmente retomadas. O site Investing.com noticiou que as ações da CK Hutchison caíram 1,8% após a perda da concessão dos portos. A empresa reiterou que estuda tomar medidas legais e que já recorreu a arbitragem da Câmara de Comércio Internacional e que a reivindicação por indenização pode chegar a dois bilhões de dólares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 25/02/2026